

140.3 DEFINIÇÕES, (a), (32), (33) e (48)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(32) gerente de segurança operacional significa pessoa designada pelo gestor responsável, aceita pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, a qual será responsável individualmente e ponto focal para a implantação e manutenção de um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) efetivo;

(33) gestor responsável significa a pessoa única e identificável que, na estrutura organizacional da EV, tem o poder legal ou hierárquico para autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução dos cursos pretendidos, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional e que tem a responsabilidade final pelas atividades da EV.

Pode ser um dos sócios/filiados inscritos no contrato social/estatuto da organização ou pessoa por estes indicada;

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(32) gestor de segurança operacional significa pessoa designada pelo executivo responsável, aceito pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, o qual será responsável solidariamente com o executivo responsável e ponto focal para a implantação e manutenção de um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) efetivo;

(33) executivo responsável significa a pessoa única e identificável que, na estrutura organizacional da EV, tem o poder legal ou hierárquico para autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução dos cursos pretendidos, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional e que tem a responsabilidade final pelas atividades da EV

Pode ser um dos sócios/filiados ou inscritos no contrato social/estatuto da organização, eleitos na forma destes, ou pessoa jurídica ou natural, por estes indicada;

(48) homologação significa certificação simplificada de curso de planador, girocóptero e balão livre

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Adaptar a terminologia da futura RBAC 140 a terminologia já existente da Resolução ANAC 06 de 30 de junho de 2009, evitando confusão pelos entes que interagem com a ANAC, e deixar claro que uma das formas de ser executivo responsável e ter sido eleito para isto, fazer com que o executivo responsável tenha responsabilidade solidária com o GSO caso o SGSO não funcione adequadamente, bem como também deixar bem claro ser possível a profissionalização da função de executivo responsável nas escolas das organizações; também garantindo a possibilidade de reduzir as exigências para a certificação de cursos para determinadas modalidades esportivas, que não necessitam de tantas horas teóricas ou

práticas, bem como não demandam um volume tão grande de burocracia e de recursos humanos.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Mostrar a futuros parceiros comerciais das escolas das organizações alvo (Aeroclubes), dentre as quais se inserem os Aeroclubes filiados a FBVV, ser possível profissionalizar a gestão das mesmas, atraindo desta forma, os recursos financeiros de empresários e investidores, para fomentar a formação de pilotos no Brasil, permitindo assim que os aeroclubes focados na prática de aerodesporto, através da formação de pilotos das diversas modalidades de habilitações de avião e helicópteros, obtenham os recursos necessários para se manter em funcionamento, fomentando as diversas práticas aerodespotivas, mantendo-as de acordo com a cultura aeronáutica e com isto contribuindo para a prevenção de acidentes; minorando a possibilidade da falta de recursos para se manterem em funcionamento com os padrões operacionais ótimos, em razão de sazonalidades da procura dos cursos pelas diversas clientelas

N. DA SEÇÃO

140.1 APLICABILIDADE, (a), (b), (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13), (14), (15), (16) e (17), (c), (1), (2) e (3)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento estabelece os requisitos de certificação e regras de operação de uma Escola de Voo (EV), e voltado para a formação e qualificação de tripulantes de voo postulantes a uma licença, habilitação ou certificado requerido pelo RBAC 61.

(b) Este Regulamento é aplicável a todas as pessoas jurídicas que pretendam ministrar cursos destinados à formação de tripulantes de voo postulantes a uma licença, habilitação ou certificado requerido pelo RBAC 61, apenas nas seguintes modalidades:

- (1) Piloto Privado;
- (2) Piloto de Balão Livre;
- (3) Piloto de Planador;
- (4) Piloto de Aeronave Leve Esportiva;
- (5) Piloto Rebocador de Planador;
- (6) Piloto Lançador de Paraquedistas; e
- (7) Piloto de Acrobacia.

(c) A certificação apresentada neste Regulamento não é aplicável a:

- (1) organizações que pretendam operar segundo o RBAC 141; e
- (2) Centros de Treinamento de Aviação Civil que operem segundo o RBAC 142 e que ofereçam cursos voltados para tripulantes de voo, tripulantes de cabine e despachantes operacionais de voo, em proveito de empresas aéreas que operem segundo os RBAC 121 e 135.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento estabelece os requisitos de certificação e regras de operação de uma Escola de Voo (EV), e voltado para a formação e qualificação de tripulantes de voo postulantes a uma licença, habilitação ou certificado requerido pelo RBAC 61, a qual será tida para todos os efeitos legais como Graduação Tecnológica.

(b) Este Regulamento é aplicável a pessoas jurídicas que pretendam ministrar cursos destinados à formação de tripulantes de voo postulantes a uma licença, habilitação ou certificado requerido pelo RBAC 61, somente nas seguintes modalidades:

- (1) Piloto Privado de Avião;
- (2) Piloto Privado de Helicóptero
- (3) Piloto de Balão Livre;
- (4) Piloto de Planador;
- (5) Piloto de Aeronave Leve Esportiva;
- (6) Piloto Rebocador de Planador;
- (7) Piloto Lançador de Paraquedistas;
- (8) Piloto de Acrobacia de Avião; e
- (9) Piloto de Acrobacia de Planador;
- (10) Piloto de Acrobacia de Aeronave Leve Esportiva
- (11) Piloto de Girocôptero

e aos Aeroclubes que além das modalidades de formação de pilotos acima, formem necessariamente pelas normas da RBAC 141:

- (12) Piloto Agrícola
- (13) Piloto Rebocador de Faixa
- (14) Piloto Comercial de Avião
- (15) Piloto Comercial de Helicóptero
- (16) Piloto IFR de Avião

(17) Piloto IFR de Helicóptero

(18) Piloto Multi-Motor de Avião

(c) A certificação apresentada neste Regulamento não é aplicável a:

(1) organizações que pretendam operar segundo o RBAC 141, exceto aeroclubes que poderão operar cursos segundo a RBAC 140, cursos segundo a RBAC 141 e cursos segundo a RBAC 142; e

(2) Centros de Treinamento de Aviação Civil que operem segundo o RBAC 142, exceto aeroclubes, e que ofereçam cursos voltados para tripulantes de voo, tripulantes de cabine e despachantes operacionais de voo, em proveito de empresas aéreas que operem segundo os RBAC 121 e 135.

(d) A certificação apresentada neste Regulamento é especificamente aplicável a:

(3) Aeroclubes, que por serem as únicas entidades a poderem operar cursos sob as RBAC 140, RBAC 141, RBAC 142 e RBAC 147, terão 3 anos após a edição da RBAC 140, para homologar na ANAC os seus cursos já existentes ou que estejam em processo de homologação já existente segundo as RBHA 140, RBHA 141 ou RBHA 147, quando da entrada em vigor desta RBAC 140; porém, necessariamente, terão de homologar seus novos cursos de formação de pilotos, tripulantes de voo, tripulantes de cabine, despachantes operacionais e mecânicos de aeronaves na ANAC, antes de começar a ministra-los, segundo as RBAC 140, RBAC 141 ou RBAC 147, conforme for aplicável.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Não violar os direitos adquiridos dos Aeroclubes já existentes, bem como estimular a criação de novos aeroclubes em todo o Brasil, para viabilizar sua missão de inclusão social pela formação profissional de aeronautas e aviários de baixa renda, sendo certo que estes só conseguirão prosseguir com suas atuais atividades, se buscarem parcerias comerciais, as quais poderão obter, se as normas contiverem as modificações ora propostas, não inviabilizando-se assim, esta importante ferramenta de inclusão social, que são os aeroclubes; por outro lado, reconhecendo a ANAC tratar-se de uma formação de Graduação Tecnológica, abre caminho para a obtenção de bolsas dos alunos pilotos, no programa de Financiamento Acadêmico do FIES, a serem obtidos junto a CEF e BB, caso o Aeroclube tenha interesse em se conveniar.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Mostrar a futuros parceiros comerciais das escolas das organizações alvo (Aeroclubes), dentre as quais se inserem os Aeroclubes filiados a FBVV, ser possível profissionalizar a gestão das mesmas, atraindo desta forma, os recursos financeiros de empresários e investidores, para fomentar a formação de pilotos no Brasil, permitindo assim que os aeroclubes focados na prática de aerodesporto, através da formação de pilotos das diversas modalidades de habilitações de avião e helicópteros, obtenham os recursos necessários para se manter em funcionamento, fomentando as diversas práticas aerodesportivas, mantendo-as de acordo com a cultura aeronáutica e com isto contribuindo para a prevenção de acidentes; minorando a

possibilidade da falta de recursos para se manterem em funcionamento com os padrões operacionais ótimos, em razão de sazonalidades da procura dos cursos pelas diversas clientelas

N. DA SEÇÃO

141.1 APLICABILIDADE, (c), (1)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(c) A certificação apresentada neste Regulamento não é aplicável a:

(1) organizações que pretendam operar segundo o RBAC 140; e

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(c) A certificação apresentada neste Regulamento não é aplicável a:

(1) organizações que pretendam operar segundo o RBAC 140, exceto Aeroclubes; e

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Não violar os direitos adquiridos dos Aeroclubes já existentes, bem como estimular a criação de novos aeroclubes em todo o Brasil, sendo certo que estes só conseguirão prosseguir com suas atuais atividades, se buscarem parcerias comerciais, as quais poderão obter, se as normas contiverem as modificações ora propostas, não inviabilizando-se assim, esta importante ferramenta de inclusão social, que são os aeroclubes. Desta forma os Aeroclubes poderão ministrar cursos pelas RBACs 140, 141, 142 e 147, atraindo parcerias comerciais que lhes permitirão sobreviver e se tornar referência técnica para as empresas privadas, nas formações sob a modalidade 140, 141, 142 e 147.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Mostrar a futuros parceiros comerciais das escolas das organizações alvo (Aeroclubes), dentre as quais se inserem os Aeroclubes filiados a FBVV, ser possível profissionalizar a gestão das mesmas, priorizando o fomento aos Aeroclubes de capitais privados, atraindo desta forma, os recursos financeiros de empresários e investidores para estes entes de utilidade pública, para fomentar a formação de pilotos no Brasil, permitindo assim que os aeroclubes focados na prática de aerodesporto e na inclusão social pela formação de pilotos dos segmentos de baixa renda da sociedade brasileira continuem a obter os seus resultados financeiros positivos, através da formação de pilotos mediante parcerias comerciais com empresários e investidores, tudo no sentido de que não haja solução de continuidade de suas atividades de interesse social, mantendo as diversas modalidades de habilitações de avião e helicópteros, para, repita-se, obterem os recursos necessários para se manter em funcionamento, fomentando sem solução de continuidade as diversas práticas aerodespotivas, mantendo-as de acordo com a cultura aeronáutica, e com isto, contribuindo para a prevenção de acidentes; minorando a possibilidade da falta de recursos para os Aeroclubes se manterem em funcionamento com os padrões operacionais ótimos, em razão de sazonalidades da procura dos cursos pelas diversas clientelas

N. DA SEÇÃO

140.3 DEFINIÇÕES, (26)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(26) *Escola de Voo (EV)* significa organização certificada cuja finalidade é formar recursos humanos para a aviação civil, conduzindo seus alunos para obtenção de licenças e habilitações requeridas pela ANAC. Para o início de suas atividades deve ser detentora de um certificado de EV, por meio de um processo de certificação, e ter seus cursos aprovados pela ANAC;

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(26) Escola de Voo (EV) significa organização certificada, ou departamento ou subdepartamento de aeroclube com curso homologado pela ANAC, cuja finalidade é formar recursos humanos para a aviação civil, conduzindo seus alunos para obtenção de licenças e habilitações requeridas pela ANAC. Para o início de suas atividades após entrar em vigor esta RBAC 140, deve ser detentora de um certificado de EV, por meio de um processo de certificação, ou que estejam com um processo de homologação já existente e em andamento, segundo as RBHA 140, RBHA 141 ou RBHA 147, quando da entrada em vigor desta RBAC 140, ou, ainda, ter um Certificado de Atividade Aérea, no caso de Aeroclubes, válido, e ter seus cursos aprovados, ou, ainda, no caso de Aeroclubes especializados de Planadores ou EVs de Balão Livre, ou, também, no caso dos departamentos ou subdepartamentos de planadores e balão livre de aeroclubes, terem seus cursos já existentes, homologados, pela ANAC, no máximo, 5 anos após a data em que entrar em vigor esta RBAC 140;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Deixar claro que os Aeroclubes podem formar departamentos e subdepartamentos para darem cursos de pilotagem, e que estes departamentos serão tidos pela ANAC como EVs.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Mostrar a futuros parceiros comerciais das escolas das organizações alvo, inclusive Aeroclubes, dentre as quais se inserem os Aeroclubes filiados a FBVV, ser possível profissionalizar a gestão das mesmas, e que a ANAC está preocupada em dotar os Aeroclubes das condições técnicas necessárias para criarem ou transformarem seus departamentos e subdepartamentos de instrução específica, em EVs, apenas chamando a aprovação dos cursos de Aeroclubes pela ANAC de homologação, para diferencia-los das EVs privadas, cuja aprovação dos cursos é chamada de aprovação, e não de homologação, difundindo as experiências do que deu certo e do que não deu certo para cada uma, nos projetos anteriores, atraindo desta forma, recursos financeiros de empresários e investidores, para fomentar a formação de pilotos no Brasil, permitindo assim que os aeroclubes focados na prática de aerodesporto, através da formação de pilotos das diversas modalidades de habilitações de avião e helicópteros, obtenham os recursos necessários para se manter em funcionamento, fomentando as diversas práticas aerodesportivas, mantendo-as de acordo com a cultura aeronáutica e com isto contribuindo para a prevenção de acidentes; minorando a possibilidade da falta de recursos para se

manterem em funcionamento com os padrões operacionais ótimos, em razão de sazonalidades da procura dos cursos pelas diversas clientelas

N. DA SEÇÃO

140.3 DEFINIÇÕES, (18)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(18) curso aprovado significa a instrução teórica e/ou prática conduzida por uma EV e aprovada pela ANAC. Deve estar em conformidade com o processo de certificação e voltada especificamente para um currículo mínimo proposto, observando-se os requisitos deste Regulamento;

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(18) curso aprovado ou homologado significa a instrução teórica e/ou prática conduzida respectivamente por uma EV ou por um aeroclube e aprovado pela ANAC. Deve estar em conformidade com o processo de certificação que aprovou o projeto de curso apresentado com metodologia própria inerente a projetos, podendo ser pela metodologia PMI, e com prazo de validade e de renovação futura, com a incorporação a cada novo projeto das lições aprendidas e comunicadas a ANAC com a prestação de contas do projeto anterior, e voltada especificamente para um currículo mínimo proposto, observando-se os requisitos deste Regulamento;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Adaptar a terminologia da futura RBAC 140 a metodologia de projetos com prazo de validade e incorporação aos próximos projetos, das lições aprendidas, de modo a dotar a ANAC de uma biblioteca de lições aprendidas, e dos diversos percalços que podem ser enfrentados por cada escola e aeroclube, inclusive reconhecimento dos diversos stakeholders, para aperfeiçoar e fomentar a formação de pilotos no Brasil.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Mostrar a futuros parceiros comerciais das escolas das organizações alvo, inclusive Aeroclubes, dentre as quais se inserem os Aeroclubes filiados a FBVV, ser possível profissionalizar a gestão das mesmas, e que a ANAC está preocupada em dotar as EVs das condições técnicas para isto, difundindo as experiências do que deu certo e do que não deu certo para cada uma, nos projetos anteriores, atraindo desta forma, recursos financeiros de empresários e investidores, para fomentar a formação de pilotos no Brasil, permitindo assim que os aeroclubes focados na prática de aerodesporto, através da formação de pilotos das diversas modalidades de habilitações de avião e helicópteros, obtenham os recursos necessários para se manter em funcionamento, fomentando as diversas práticas aerodespotivas, mantendo-as de acordo com a cultura aeronáutica e com isto contribuindo para a prevenção de acidentes; minorando a possibilidade da falta de recursos para se manterem em funcionamento com os padrões operacionais ótimos, em razão de sazonalidades da procura dos cursos pelas diversas clientelas

N. DA SEÇÃO

140.3 DEFINIÇÕES, (18)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(18) curso aprovado significa a instrução teórica e/ou prática conduzida por uma EV e aprovada pela ANAC. Deve estar em conformidade com o processo de certificação e voltada especificamente para um currículo mínimo proposto, observando-se os requisitos deste Regulamento;

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(18) curso aprovado ou homologado significa a instrução teórica e/ou prática conduzida respectivamente por uma EV ou por um aeroclube e aprovado pela ANAC. Deve estar em conformidade com o processo de certificação que aprovou o projeto de curso apresentado com metodologia própria inerente a projetos, podendo ser pela metodologia PMI, e com prazo de validade e de renovação futura, com a incorporação a cada novo projeto das lições aprendidas e comunicadas a ANAC com a prestação de contas do projeto anterior, e voltada especificamente para um currículo mínimo proposto, observando-se os requisitos deste Regulamento;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Adaptar a terminologia da futura RBAC 140 a metodologia de projetos com prazo de validade e incorporação aos próximos projetos, das lições aprendidas, de modo a dotar a ANAC de uma biblioteca de lições aprendidas, e dos diversos percalços que podem ser enfrentados por cada escola e aeroclube, inclusive reconhecimento dos diversos stakeholders, para aperfeiçoar e fomentar a formação de pilotos no Brasil.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Mostrar a futuros parceiros comerciais das escolas das organizações alvo, inclusive Aeroclubes, dentre as quais se inserem os Aeroclubes filiados a FBVV, ser possível profissionalizar a gestão das mesmas, e que a ANAC está preocupada em dotar as EVs das condições técnicas para isto, difundindo as experiências do que deu certo e do que não deu certo para cada uma, nos projetos anteriores, atraindo desta forma, recursos financeiros de empresários e investidores, para fomentar a formação de pilotos no Brasil, permitindo assim que os aeroclubes focados na prática de aerodesporto, através da formação de pilotos das diversas modalidades de habilitações de avião e helicópteros, obtenham os recursos necessários para se manter em funcionamento, fomentando as diversas práticas aerodesportivas, mantendo-as de acordo com a cultura aeronáutica e com isto contribuindo para a prevenção de acidentes; minorando a possibilidade da falta de recursos para se manterem em funcionamento com os padrões operacionais ótimos, em razão de sazonalidades da procura dos cursos pelas diversas clientelas

N. DA SEÇÃO

140.3 DEFINIÇÕES, (a), (32) e (33)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(32) gerente de segurança operacional significa pessoa designada pelo gestor responsável, aceita pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, a qual será responsável individualmente e ponto focal para a implantação e manutenção de um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) efetivo;

(33) gestor responsável significa a pessoa única e identificável que, na estrutura organizacional da EV, tem o poder legal ou hierárquico para autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução dos cursos pretendidos, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional e que tem a responsabilidade final pelas atividades da EV.

Pode ser um dos sócios/filiados inscritos no contrato social/estatuto da organização ou pessoa por estes indicada;

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(32) gestor de segurança operacional significa pessoa designada pelo executivo responsável, aceito pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, o qual será responsável solidariamente com o executivo responsável e ponto focal para a implantação e manutenção de um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) efetivo;

(33) executivo responsável significa a pessoa única e identificável que, na estrutura organizacional da EV, tem o poder legal ou hierárquico para autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução dos cursos pretendidos, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional e que tem a responsabilidade final pelas atividades da EV.

Pode ser um dos sócios/filiados ou inscritos no contrato social/estatuto da organização, eleitos na forma destes, ou pessoa jurídica ou natural, por estes indicada;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Adaptar a terminologia da futura RBAC 140 a terminologia já existente da Resolução ANAC 06 de 30 de junho de 2009, evitando confusão pelos entes que interagem com a ANAC, e deixar claro que uma das formas de ser executivo responsável e ter sido eleito para isto, fazer com que o executivo responsável tenha responsabilidade solidária com o GSO caso o SGSO não funcione adequadamente, bem como também deixar bem claro ser possível a profissionalização da função de executivo responsável nas escolas das organizações.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Mostrar a futuros parceiros comerciais das escolas das organizações alvo (Aeroclubes), dentre as quais se inserem os Aeroclubes filiados a FBVV, ser possível profissionalizar a gestão das mesmas, atraindo desta forma, os recursos financeiros de empresários e investidores, para fomentar a formação de pilotos no Brasil, permitindo assim que os aeroclubes focados na prática de aerodesporto, através da formação de pilotos das diversas modalidades de

habilitações de avião e helicópteros, obtenham os recursos necessários para se manter em funcionamento, fomentando as diversas práticas aerodesportivas, mantendo-as de acordo com a cultura aeronáutica e com isto contribuindo para a prevenção de acidentes; minorando a possibilidade da falta de recursos para se manterem em funcionamento com os padrões operacionais ótimos, em razão de sazonalidades da procura dos cursos pelas diversas clientelas

N. DA SEÇÃO

140.3 DEFINIÇÕES, (45), (46), (47), (48), (49) (i), (ii), (iii), (iv) e (50)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(45) *sede administrativa* significa o local principal onde a EV mantém a sua administração, o material instrucional e os registros dos cursos aprovados pela ANAC;

(46) *Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)* significa um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de maneira a apoiar as decisões que devem ser tomadas por um PSAC, entre eles uma EV, com relação ao risco relativo às suas atividades diárias que inclui:

(i) a estrutura organizacional;

(ii) as responsabilidades (*accountabilities*);

(iii) os procedimentos e processos; e

(iv) as medidas necessárias à implementação das diretrizes para o gerenciamento da segurança operacional; e

(47) *tutor* significa uma pessoa especialista na disciplina, que atua nos cursos de EaD, com a formação exigida pela ANAC, que atua no planejamento, acompanhamento e apoio ao aprendizado do aluno, estimulando e mediando a sua participação.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(45) *sede social* Significa o local da sede social e tem de constar necessariamente do Registro dos Estatutos do Aeroclubes ou dos atos constitutivos, ou da alteração destes, da sociedade da EV, podendo ser no mesmo local das demais sedes da EV;

(46) *sede administrativa* significa o local onde a EV mantém a sua administração, a matriz de todo o material instrucional que entrega ao corpo discente e docente, e os originais de todos os registros dos cursos homologados ou aprovados pela ANAC, podendo lá serem ministrados parte ou todo o curso teórico, havendo as instalações adequadas, e ser no mesmo local das demais sedes da EV;

(47) *sede operacional* significa o local onde a EV ministra os cursos práticos, e onde devem estar cópias de toda a documentação das aeronaves, podendo lá serem ministrado parte ou todo o curso teórico, havendo as instalações adequadas, e ser no mesmo local das demais sedes da EV;

(48) *local ou locais de curso teórico* significa o local onde a EV ministra os cursos teóricos, e que deve ser dotada de recursos audiovisuais, acomodações para o corpo discente e docente, e de redes para ligação dos alunos a internet, podendo lá serem ministrado parte ou todo o curso teórico, havendo as instalações adequadas, e ser ou não no mesmo local de uma ou todas as sedes da EV;

(49) *Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)* significa um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de maneira a apoiar as decisões que devem ser tomadas por um PSAC ou P-PSAC, entre eles uma EV, com relação ao risco relativo às suas atividades diárias que inclui:

(i) a estrutura organizacional;

(ii) as responsabilidades (*accountabilities*);

(iii) os procedimentos e processos; e

(iv) as medidas necessárias à implementação das diretrizes para o gerenciamento da segurança operacional; e

(50) *tutor* significa uma pessoa especialista na disciplina, que atua nos cursos de EaD, com a formação exigida pela ANAC, que atua no planejamento, acompanhamento e apoio ao aprendizado do aluno, estimulando e mediando a sua participação.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Adaptar a terminologia da futura RBAC 140 a terminologia já existente da Resolução ANAC 06 de 30 de junho de 2009, mencionando não só PSAC mas também P-PSAC, que deve ser a realidade da maioria das EVs que são o público alvo da RBAC 140, evitando uma inadequação de alguns dos entes entes que irão interagir com a ANAC mediante a RBAC 140, e deixar claro que os locais de aula teórica, de aula prática, de sede administrativa e de sede social, podem ser distintos.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Mostrar a futuros parceiros comerciais das escolas das organizações alvo (Aeroclubes), dentre as quais se inserem os Aeroclubes filiados a FBVV, ser possível profissionalizar a gestão das mesmas, atraindo desta forma, os recursos financeiros de empresários e investidores, para fomentar a formação de pilotos no Brasil, permitindo assim que os aeroclubes focados na prática de aerodesporto, através da formação de pilotos das diversas modalidades de habilitações de avião e helicópteros, obtenham os recursos necessários para se manter em funcionamento, fomentando as diversas práticas aerodespotivas, mantendo-as de acordo com a cultura aeronáutica e com isto contribuindo para a prevenção de acidentes; minorando a possibilidade da falta de recursos para se manterem em funcionamento com os padrões operacionais ótimos, em razão de sazonalidades da procura dos cursos pelas diversas clientelas, bem como, que é possível alugar instalações adequadas em locais distintos e menores, evitando o faraonismo desnecessário das instalações, objetivando austeridade na

administração dos recursos financeiros e a alocação de todos os recursos financeiros possíveis, a atividade fim, objetivando a qualidade do ensino.

N. DA SEÇÃO

410.7 Solicitação...

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.7 Solicitação, emissão, emenda, suspensão, revogação ou cassação de certificado de EV

(a) A solicitação para emissão de um certificado de EV e de suas respectivas EI deve:

(1) ser realizada por formulário e procedimentos estabelecidos em instruções suplementares pela ANAC; e

(2) ser encaminhada, no mínimo, 120 dias antes do início pretendido das atividades.

(b) Cada requerente de um certificado de EV e de suas respectivas EI deve fornecer à ANAC as informações requeridas pela Seção 140.21 deste Regulamento.

(c) O requerente de um certificado de EV deve assegurar que as instalações e equipamentos descritos em sua solicitação estejam instalados e operacionais no local proposto e disponíveis para inspeção antes de sua certificação.

(d) Após a ANAC analisar a solicitação e evidenciar, através de inspeção, que o requerente cumpre com os requisitos deste Regulamento, a EV receberá:

(1) um certificado de EV, contendo:

(i) o nome e endereço da EV e das EV satélites, quando aplicável;

(ii) os locais de operações autorizados; e

(ii) os locais de operações autorizados; e

(iii) a data da emissão do certificado; e

(2) as EI emitidas pela ANAC, indicando:

(i) o nome e o endereço da EV, das EV satélites (quando aplicável) e dos cursos aprovados pela ANAC que serão oferecidos em cada uma delas;

(ii) os nomes do pessoal técnico-pedagógico e administrativo requerido, conforme a Seção 140.43;

(iii) as autorizações e limitações outorgadas à EV;

(iv) os cursos aprovados, incluindo a nomenclatura correspondente;

(v) os créditos a serem concedidos de acordo com os conhecimentos e/ou a experiência prévia dos alunos, conforme o estabelecido na Seção 140.67 deste Regulamento;

(vi) a autorização delegada pela ANAC para a condução de exames de conhecimentos teóricos, quando aplicável;

(vii) o fabricante, modelo, no de série, marcas de nacionalidade e de matrícula de cada aeronave ou partes dela, que possa ser utilizada para instrução, testes e exames;

(viii) o fabricante, modelo e série de cada dispositivo de treinamento para simulação de voo que possa ser utilizado para a instrução, testes e exames, bem como o nível de qualificação atribuído e o número de identificação designado pela ANAC;

(ix) qualquer isenção de cumprimento de requisito deste Regulamento que a ANAC aprove para o requerente, como preceitua o RBAC 11;

(x) a data da emissão, que deverá figurar em cada página emitida; e

(xi) quaisquer outras informações que a ANAC julgar necessárias.

(e) A ANAC pode indeferir a certificação se evidenciar que o requerente possui alguma condição que represente um risco potencial para a segurança operacional de suas atividades.

(f) A ANAC pode suspender um certificado de EV em vigor se:

(1) for constatado em inspeções ou vistorias que o detentor de certificado de EV não cumpre algum dos requisitos deste Regulamento; ou

(2) evidenciar que a EV:

(i) não cumpre qualquer dos requisitos e padrões mínimos da aprovação inicial;

(ii) possui alguma condição que represente um risco potencial para a segurança operacional de suas atividades;

(iii) forneceu informações incompletas, inexatas, fraudulentas ou falsas com a finalidade de obter o certificado de EV, até a regularização da documentação;

(iv) deixa de ter pessoal, instalações ou equipamentos dos cursos ou instruções requeridos;

(v) permaneceu inativa (sem realizar nenhum curso) por um período superior a doze meses;

(vi) realizou qualquer mudança significativa nas instalações da EV sem notificar e obter autorização prévia da ANAC;

(vii) deixou de implementar as medidas corretivas conforme previsto pelo parágrafo 140.13(e) deste Regulamento dentro do prazo concedido pela ANAC;

(vii) deixou de implementar as medidas corretivas conforme previsto pelo parágrafo 140.13(e) deste Regulamento dentro do prazo concedido pela ANAC;

(viii) deixou de notificar à ANAC as alterações indicadas na Seção 140.75 deste Regulamento;

(ix) realizou qualquer alteração de propriedade da EV, exceto se, dentro do prazo de trinta dias seguintes o detentor do certificado prepare as emendas apropriadas ao certificado e as EI e as submeta à aprovação da ANAC; ou

(x) não consegue demonstrar que o SGSO esteja implantado e operando segundo a Subparte E deste Regulamento.

(g) A ANAC pode cassar um certificado de EV em vigor se:

(1) o detentor de um certificado suspenso não regularizar as causas que deram origem à suspensão em até 180 dias contados a partir da data da suspensão; ou

(2) evidenciar que a EV:

(i) simulou o cumprimento de qualquer dos requisitos e padrões mínimos da aprovação inicial;

(ii) tenha intencionalmente fornecido informações incompletas, inexatas, fraudulentas ou falsas com a finalidade de obter o certificado de EV;

(iii) tenha realizado ou contribuído ativamente com qualquer tipo de fraude nas instruções, cursos, avaliações ou exames; ou

(iv) mudou a sua localização sem obter a aprovação da ANAC.

(h) A ANAC pode emendar um certificado de EV, a qualquer tempo, por:

(1) iniciativa da própria ANAC, caso considere que a segurança do transporte aéreo e o interesse público requerem a emenda determinada; ou

(2) solicitação de seu detentor, com a antecedência estabelecida no parágrafo (i) desta Seção.

(i) Com exceção dos casos previstos no parágrafo 140.75(a) deste Regulamento, o gestor responsável do detentor de certificado de EV deve requerer à ANAC uma emenda ao certificado pelo menos sessenta dias antes da data proposta de tornar efetiva a emenda.

(j) O certificado de EV pode ser revogado a qualquer momento por solicitação da EV, caso este manifeste desinteresse em manter a certificação.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.7 Solicitação, emissão, emenda, suspensão, anulação e revogação de certificado de EV

(a) A solicitação para emissão de um certificado de EV e de suas respectivas EI deve:

(1) ser realizada por formulário e procedimentos estabelecidos em instruções suplementares pela ANAC; e

(2) ser encaminhada, no mínimo, 120 dias antes do início pretendido pelo projeto, das atividades.

(b) Cada requerente de um certificado de EV e de suas respectivas EI deve fornecer à ANAC as informações requeridas pela Seção 140.21 deste Regulamento.

(c) O requerente de um certificado de EV deve assegurar que as instalações e equipamentos descritos em sua solicitação estejam instalados e operacionais no local proposto e disponíveis para inspeção antes de sua certificação, exceto no caso de atividade considerada somente aerodesportiva, quando as exigências poderão ser simplificadas para a EV e as EVs satélites, a critério da ANAC.

(d) Após a ANAC analisar a solicitação e evidenciar, através de inspeção, que o requerente cumpre com os requisitos deste Regulamento, a EV receberá:

(1) um certificado de EV, contendo:

(i) o nome, CNPJ e endereço da EV e das EV satélites, quando aplicável;

(ii) os locais de operações autorizados; e

(ii) os locais de operações autorizados; e

(iii) a data da emissão do certificado; e

(2) as EI emitidas pela ANAC, indicando:

(i) o nome, CNPJ e o endereço da EV, das EV satélites (quando aplicável), e dos cursos aprovados pela ANAC que serão oferecidos em cada uma delas;

(ii) os nomes do pessoal técnico-pedagógico e administrativo requerido, conforme a Seção 140.43, o que poderá ser simplificado para as atividades e cursos especificamente aerodesportivos;

(iii) as autorizações e limitações outorgadas à EV;

(iv) os cursos aprovados, incluindo a nomenclatura correspondente;

(v) os créditos a serem concedidos de acordo com os conhecimentos e/ou a experiência prévia dos alunos, conforme o estabelecido na Seção 140.67 deste Regulamento;

(vi) a autorização delegada pela ANAC para a condução de exames de conhecimentos teóricos, quando aplicável;

(vii) o fabricante, modelo, no de série, marcas de nacionalidade e de matrícula de cada aeronave ou partes dela, que possa ser utilizada para instrução, testes e exames;

(viii) o fabricante, modelo e série de cada dispositivo de treinamento para simulação de voo que possa ser utilizado para a instrução, testes e exames, bem como o nível de qualificação atribuído e o número de identificação designado pela ANAC;

(ix) qualquer isenção de cumprimento de requisito deste Regulamento que a ANAC aprove para o requerente, como preceitua o RBAC 11;

(x) a data da emissão, que deverá figurar em cada página emitida; e

(xi) quaisquer outras informações que a ANAC julgar necessárias.

(e) A ANAC pode indeferir a certificação se evidenciar que o requerente possui alguma condição que represente um risco potencial para a segurança operacional de suas atividades.

(f) A ANAC pode suspender um certificado de EV em vigor se:

(1) for constatado em inspeções ou vistorias que o detentor de certificado de EV não cumpre algum dos requisitos deste Regulamento; ou

(2) evidenciar que a EV:

(i) não cumpre qualquer dos requisitos e padrões mínimos da aprovação inicial;

(ii) possui alguma condição que represente um risco potencial para a segurança operacional de suas atividades;

(iii) forneceu informações incompletas, inexatas, fraudulentas ou falsas com a finalidade de obter o certificado de EV, até a regularização da documentação;

(iv) deixa de ter pessoal, instalações ou equipamentos dos cursos ou instruções requeridos;

(v) permaneceu inativa (sem realizar nenhum curso) por um período superior a doze meses, exceto em razão de fato fortuito ou por motivo de força maior, a que não deu causa direta ou indiretamente;

(vi) realizou qualquer mudança significativa nas instalações da EV sem notificar e obter autorização prévia da ANAC;

(vii) deixou de implementar as medidas corretivas conforme previsto pelo parágrafo 140.13(e) deste Regulamento dentro do prazo concedido pela ANAC;

(viii) deixou de notificar à ANAC as alterações indicadas na Seção 140.75 deste Regulamento;

(ix) realizou qualquer alteração de propriedade da EV, exceto se, dentro do prazo de trinta dias seguintes o detentor do certificado prepare as emendas apropriadas ao certificado e as EI e as submeta à aprovação da ANAC; ou

(x) não consegue demonstrar que o SGSO esteja implantado e operando segundo a Subparte E deste Regulamento.

(g) A ANAC pode anular um certificado de EV em vigor se:

(1) o detentor de um certificado suspenso não regularizar as causas que deram origem à suspensão em até 180 dias contados a partir da data da suspensão; ou

(2) evidenciar que a EV:

(i) simulou o cumprimento de qualquer dos requisitos e padrões mínimos da aprovação inicial;

(ii) tenha intencionalmente fornecido informações incompletas, inexatas, fraudulentas ou falsas com a finalidade de obter o certificado de EV;

(iii) tenha realizado ou contribuído ativamente com qualquer tipo de fraude nas instruções, cursos, avaliações ou exames; ou

(iv) mudou a sua localização sem obter a aprovação da ANAC.

(h) A ANAC pode emendar um certificado de EV, a qualquer tempo, por:

(1) iniciativa da própria ANAC, caso considere que a segurança do transporte aéreo e o interesse público requerem a emenda determinada; ou

(2) solicitação de seu detentor, com a antecedência estabelecida no parágrafo (i) desta Seção.

(i) Com exceção dos casos previstos no parágrafo 140.75(a) deste Regulamento, o Executivo Responsável do detentor de certificado de EV deve requerer à ANAC uma emenda ao certificado pelo menos sessenta dias antes da data proposta de tornar efetiva a emenda.

(j) O certificado de EV pode ser revogado a qualquer momento por solicitação da EV, caso este manifeste desinteresse em manter a certificação.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Adaptar a terminologia da futura RBAC 140 a terminologia já existente da Resolução ANAC 06 de 30 de junho de 2009, mencionando não só PSAC mas também P-PSAC, e corrigindo a expressão Gestor Responsável, por Executivo Responsável, e trocar a expressão Cassação, que facilitará a obtenção de tutelas antecipadas contra a ANAC por anulação, pois a administração pública pode anular seus próprios atos, motivadamente, sem a necessidade do contraditório, ao contrário da cassação, que por seu uma punição, necessita do contraditório precedente, para poder ser implementada, o que não consulta o interesse maior da preservação da vida humana e da segurança de voo. A ordem das hipóteses originais penúltima e última também não estavam de acordo com a ordem em que estavam abaixo, porque a revogação a pedido da EV era a ultima no texto, embora fosse a penúltima no título, podendo confundir o usuário quando compulsasse a norma.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Evitar que grandes investimentos financeiros já realizados em Aeroclubes que não estão em funcionamento em razão de fato fortuito ou motivo de força maior, sejam perdidos em razão de uma norma impositiva e que não contempla tais casos específicos, engessando a autoridade da administração pública.

N. DA SEÇÃO

140.9 VALIDADE DO CERTIFICADO DE EV, (a), (b), (c), (d) e (e)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.9 Validade do certificado de EV

(a) O primeiro certificado emitido a uma EV terá validade até a formação da primeira turma. No entanto, a ANAC pode suspender, anular ou solicitar emenda(s) ao certificado e/ou às EI caso encontre, a qualquer momento, deficiências na operação.

(b) Após o período definido no parágrafo (a) desta Seção, se a EV demonstrar cumprimento contínuo dos requisitos deste Regulamento, a ANAC emitirá o certificado definitivo.

(c) Com exceção do disposto no parágrafo (a) desta Seção, um certificado de EV emitido segundo este Regulamento permanece válido até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC segundo as disposições dos parágrafos 140.7(f), (g) e (j) deste Regulamento.

(d) O detentor de um certificado emitido segundo este Regulamento que não esteja válido deve devolvê-lo à ANAC.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.9 Validade do certificado de EV

(a) O primeiro certificado emitido a uma EV terá validade até a formação da primeira turma. No entanto, a ANAC pode suspender, cassar ou solicitar emenda(s) ao certificado e/ou às EI caso encontre, a qualquer momento, deficiências na operação.

(b) Após o período definido no parágrafo (a) desta Seção, se a EV demonstrar cumprimento contínuo dos requisitos deste Regulamento, a ANAC emitirá o certificado definitivo.

(c) Com exceção do disposto no parágrafo (a) desta Seção, um certificado de EV emitido segundo este Regulamento permanece válido até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC segundo as disposições dos parágrafos 140.7(f), (g) e (j) deste Regulamento.

(d) O detentor de um certificado emitido segundo este Regulamento que não esteja válido deve devolvê-lo à ANAC.

(e) Os CAs – Certificados de Atividade Aérea detidos por Aeroclubes por tempo ilimitado, permanecerão válidos como se Certificados de EV fossem, até 31 de dezembro de 2016, e neste período os Aeroclubes deverão se adequar a RBAC 140 e obterem seus Certificados de EV. As demais entidades deverão se adequar a esta norma até 31 de dezembro de 2014.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Dar prazo suficiente para todos os entes se adaptarem as novas normas, sabedores que falta pessoal a ANAC, que além de não ter admitido mais do que 1/3 do pessoal necessário, está perdendo a maioria dos seus quadros de pilotos, para as Cias Aéreas, que estão pagando mais do que o dobro do maior salário da ANAC. Se não houver um prazo de transição, o ensino de pilotos do Brasil, terá uma significativa queda, no momento em que o país mais necessita de novos pilotos, pela dificuldade da ANAC analisar todos os mais de 300 processos de novos certificados a serem emitidos.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Dar condições as empresas e aeroclubes de buscarem novos investidores para fazer frente aos dispêndios financeiros acarretados pela nova norma.

N. DA SEÇÃO

140.13 INSPEÇÕES E VISTORIAS, (c)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(c) A EV deve informar à ANAC, previamente a cada curso, suas datas de início e término, de modo que possam ser planejadas inspeções ou vistorias durante a realização do curso.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(c) A EV deve informar à ANAC, previamente a cada curso referido no item 140.1, subitens (1), (2) e (5), e, sendo um Aeroclube, também os cursos referidos nos subitens, (12), (13), (14), (15), (16), (17) e (18), com as suas datas de início e término, de modo que possam ser planejadas inspeções ou vistorias durante a realização do curso.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Os cursos por nós propostos do item 140.1 subitens (1) Piloto Privado de Avião, (2) Piloto Privado de Helicóptero, (5) Piloto de Aeronave Leve Esportiva, (12) Piloto Agrícola, (13) Piloto Rebocador de Faixa, (14) Piloto Comercial de Avião, (15) Piloto Comercial de Helicóptero, (16) Piloto IFR de Avião, (17) Piloto IFR de Helicóptero, e (18) Piloto Multimotor de Avião, tem ampla procura, e possibilitam a desejável formação de turmas. Já os cursos dos subitens (3) Piloto de Balão Livre, (4) Piloto de Planador, (6) Piloto Rebocador de Planador, (7) Piloto Lançador de Paraquedistas, (8) Piloto de Acrobacia de Avião, (9) Piloto de Acrobacia de Planador, (10) Piloto de Acrobacia de Aeronave Leve Esportiva e (11) Piloto de Girocôptero, conforme proposto acima, não têm muita procura, só os Aeroclubes, salvo alguma exceção desconhecida que apenas confirmará esta regra, e as escolas de formação de Pilotos de Balão Livre, e, assim, temos de na prática, organizar um curso por aluno, nos Aeroclubes, para que as atividades não se extingam por falta de interessados, posto que o público alvo, nunca se dispõe a esperar a formação de turmas para iniciar o seu próprio aprendizado, o que deixaria o Brasil, se deixar de formar os pilotos das modalidades dos subitens acima mencionados (3), (4), (6), (7), (8), (9) e (10), com uma péssima imagem na FAI, nos igualando aos demais países do 3º mundo.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

A clientela que busca aprender as modalidades dos subitens acima mencionados (3), (4), (6), (7), (8), (9), (10) e (11) do item cuja redação modificada conforme a nossa proposta acima está em N. DA SEÇÃO 140.1 APLICABILIDADE, (a), (b), (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13), (14), (15), (16), (17) e (18), (c), (1), (2) e (3), quer começar imediatamente o seu curso, e a mais de 70 anos formamos este cliente, com excelência de formação, e caso sejamos obrigados pela nova legislação a abrir turmas, iremos perder uma significativa parcela deste mercado, notadamente para o voo livre, trazendo enormes prejuízos financeiros para os aeroclubes.

N. DA SEÇÃO

140.13 INSPEÇÕES E VISTORIAS, (g) e (h)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(g) O gerente de segurança operacional, nos casos em que a EV ministre parte prática de um curso, e o coordenador de instrução devem estar presentes durante a inspeção.

(h) O gestor responsável do detentor de certificado de EV deve manter, disponível para apresentação a um INSPAC ou a qualquer autoridade competente nas diversas esferas do governo, na EV principal e na(s) EV satélite(s), se houver, toda a documentação pertinente.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(g) O gestor de segurança operacional, nos casos em que a EV ou Aeroclubes ministre parte prática de um curso, e o coordenador de instrução de cada curso, devem estar presentes durante a inspeção, e se por motivo justificado não puderem comparecer, ou a EV ou Aeroclubes não funcione naquele dia, será marcado de comum acordo entre o INSPAC e os gestor de segurança operacional e o(s) coordenador(es) de curso(s), uma data próxima para o prosseguimento da inspeção.

(h) O executivo responsável do detentor de certificado de EV deve manter, disponível para apresentação por ele ou diretor por ele designado, a um INSPAC ou a qualquer autoridade competente nas diversas esferas do governo, na EV principal e na(s) EV satélite(s), se houver, toda a documentação pertinente.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Adequar a terminologia da Resolução ANAC n. 06 de 30 de junho de 2009 e impedir multas e punições caso a inspeção se faça de surpresa, e coincida com folgas ou viagens do gestor de segurança operacional e/ou do coordenador do curso da EV ou do Aeroclubes, ou, ainda, em dias em que estes não funcionem.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Evitar que as EVs e Aeroclubes sejam multadas somente porque no dia escolhido, o Gestor de Segurança Operacional ou o Coordenador de Curso não estava presente, ou não era dia de funcionamento da entidade, pois muitos aeroclubes de planador, por exemplo, só funcionam nos fins de semana e feriados.

N. DA SEÇÃO

140.21 Requisitos de certificação (a), (3)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.21 Requisitos de certificação

(a) Para obter um certificado de EV e suas respectivas EI, o requerente deve demonstrar à ANAC que cumpre com os requisitos estabelecidos neste Regulamento, devendo apresentar:

(3) o plano para os treinamentos inicial e periódico de cada instrutor

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.21 Requisitos de certificação

(a) Para obter um certificado de EV e suas respectivas EI, o requerente deve demonstrar à ANAC que cumpre com os requisitos estabelecidos neste Regulamento, devendo apresentar:

(3) o plano para avaliação inicial e periódica de cada instrutor e os treinamentos adequados para corrigir as falhas detectadas;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Utilizar metodologias de sistemas de qualidade e gestão modernos (para indústrias, por exemplo) monitorando por indicadores, de modo a que se os indicadores medidos saírem da faixa de normalidade, antes de atingirem a faixa de não-conformidade, sejam disparadas as ações corretivas adequadas. Para tanto a EV ou Aeroclubes antes de fazer os treinamentos padronizados e regulares, promoverá uma avaliação da capacidade dos instrutores e dos resultados de seus alunos, para somente aplicar aos instrutores com resultados limites ou insatisfatórios, a qualquer tempo, os treinamentos necessários

.JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não onerar a EV ou Aeroclubes com os custos de um treinamento desnecessário, e dar este treinamento, quando necessário, independentemente de preocupações com custos, priorizando antes de qualquer aspecto financeiro, a segurança de voo.

N. DA SEÇÃO

140.23 Requisitos e conteúdo do Programa de Instrução, (d), (2)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(2) permissão do proprietário/administrador do aeródromo cadastrado para a realização de instrução prática de voo.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(2) permissão do proprietário/administrador do aeródromo ou aeroporto cadastrado para a realização de instrução prática de voo, exceto para os Aeroclubes que já tenham Comodato de Área no aeródromo ou aeroporto, que deverão encaminhar a ANAC cópia do instrumento de comodato;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Garantir o direito adquirido dos Aeroclubes de continuar operando nos Aeródromos e Aeroportos, sem depender da vontade dos proprietários/administradores do Aeródromo ou

Aeroporto, de modo a continuarem sem turbaco a exercer a sua funo de ensino de utilidade pblica, na forma do Cdigo Brasileiro de Aeronutica.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Impedir que os Aeroclubes sejam extorquidos pelos administradores dos Aerdromos, para obterem uma autorizao, que nunca lhes foi exigida antes, o que violaria o(s) seu(s) direitos adquiridos.

N. DA SEO

140.25 Aprovao de Cursos, (a), (c), (d)

TEXTO ATUAL / COMO EST:

140.25 Aprovao de cursos

(a) Para um requerente ou detentor de um certificado de EV que cumpra com os requisitos deste Regulamento, a ANAC poder aprovar cursos que sejam aplicveis a este Regulamento, em conformidade com os apndices deste Regulamento.

(c) Quando se tratar de cursos que requeiram aeronave para instruo de voo, a EV deve constar como operadora de pelo menos uma aeronave aeronavegvel da mesma categoria e tipo requerida para o curso. No entanto, a EV pode ter a sua aeronave de instruo fora de operao por at 90 dias, salvo por motivo de fora maior devidamente justificado e aceito pela ANAC.

(d) Para os cursos de Piloto Privado (PP) e Piloto de Planador, as aeronaves destinadas  instruo devem ser registradas nas categorias PRI ou PIN, de acordo com a classificao constante nas seoes 47.65 e 47.67 do RBHA 47, ou disposioes correspondentes que venham a substitui-las.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.25 Aprovao de cursos

(a) Para um requerente ou detentor de um certificado de EV que cumpra com os requisitos deste Regulamento, a ANAC poder aprovar cursos que sejam aplicveis a este Regulamento, em conformidade com os apndices deste Regulamento, bem como, quando se tratar de Aeroclubes, poder ainda aprovar cursos previstos nas RBAC 141, RBAC 142 e RBAC 147.

(c) Quando se tratar de cursos que requeiram aeronave para instruo de voo, a EV deve constar como operadora de pelo menos uma aeronave aeronavegvel da mesma categoria e tipo requerida para o curso. No entanto, a EV **no** pode ter a sua aeronave de instruo fora de operao por at 90 dias, salvo por motivo de fora maior devidamente justificado e aceito pela ANAC.

(d) Para os cursos dados por EVs e Aeroclubes de (1) Piloto Privado de Aviao, (2) Piloto Privado de Helicptero, (11) Piloto Agrcola, (13) Piloto Comercial de Aviao, (14) Piloto Comercial de Helicptero, (15) Piloto IFR de Aviao, (16) Piloto IFR de Helicptero, e (17) Piloto Multi-Motor

de Avião, as aeronaves destinadas à instrução devem ser registradas nas categorias PRI ou PIN, e para os cursos de (3) Piloto de Balão Livre; (5) Piloto de Aeronave Leve Esportiva; (8) Piloto de Acrobacia de Avião; (9) Piloto de Acrobacia de Planador; (10) Piloto de Acrobacia de Aeronave Leve Esportiva; (11) Piloto Agrícola; as aeronaves destinadas à instrução devem ser registradas nas categorias PEX ou PET, e, (12) Piloto Rebocador de Faixa, as aeronaves destinadas a instrução devem ser registradas na categoria PRI, PIN, PEX ou PET, e para os cursos dados por Aeroclubes de (4) Piloto de Planador; (6) Piloto Rebocador de Planador; e (7) Piloto Lançador de Paraquedistas; são admitidas aeronaves registradas na categoria PRI, PIN, PEX, PET e PUH e de acordo com a classificação constante nas seções 47.65 e 47.67 do RBHA 47, ou disposições correspondentes que venham a substituí-las.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Garantir o direito adquirido dos Aeroclubes de continuar ministrando qualquer curso sob as RBAC 140, 141, 142 e 147, permitindo-lhes buscar na iniciativa privada recursos para adequar tais cursos as exigências técnicas e pedagógicas da ANAC, não comprometendo desta forma a segurança de voo, corrigir o item (c) que continha um erro material de redação pela omissão da palavra não, e acrescentar as aeronaves das categorias PEX, PET e PUH dentre as que podem dar instrução nos cursos nas categorias que só tem disponíveis para dar instrução aeronaves experimentais tais como Balão Livre, Aeronaves Leves Esportivas, Piloto de Acrobacia de Avião, Piloto de Acrobacia de Planador, Piloto de Acrobacia de Aeronave Leve Esportiva, ou que têm muitos aviões experimentais excelentes para dar instrução, como piloto lançador de paraquedista, piloto rebocador de planador ou piloto rebocador de faixa ou que tem excelentes e utilizados no mundo todo aeronaves experimentais de instrução e históricas, como é o caso dos planadores biplaces, no passado em que o voo a vela mais se desenvolveu, os aeroclubes de voo a vela construíam usando plantas, seus planadores de instrução, e a sinistralidade era baixíssima.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Impedir que os Aeroclubes deixem de poder adquirir aeronaves de instrução excelentes, que estão com ótimos preços para serem importadas, pois isto traz reflexos significativos nos custos dos aeroclubes, baixando o preço da hora de voo, sem comprometer a segurança de voo.

N. DA SEÇÃO

140.43 Pessoal técnico-pedagógico e administrativo requerido (f), (h), (i), (k)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(f) A EV deve designar um gestor responsável, que deve ser aceito pela ANAC. Todas as demais pessoas que ocuparão os cargos e funções listadas nos parágrafos (a) e (b) desta Seção devem ser aprovadas pela ANAC, com base na análise dos currículos a fim de verificar o cumprimento dos requisitos deste Regulamento, antes de iniciarem suas atividades.

(h) O gestor responsável pode delegar, por escrito, suas funções, mas não suas responsabilidades, a outra(s) pessoa(s) dentro da EV, desde que a ANAC seja previamente

notificada do(s) nome(s) e cargo(s) da(s) pessoa(s) que possa(m) assumir tais funções e autorize tal delegação.

(i) O gestor responsável do detentor de certificado de EV deve designar uma pessoa ou grupo de pessoas, de acordo com o tamanho e a estrutura da EV, que lhe seja diretamente subordinado, cujas responsabilidades incluam o planejamento, a realização e a supervisão da instrução, a fim de assegurar que a EV cumpra com os requisitos estabelecidos por este Regulamento.

(k) O gestor responsável do detentor de certificado de EV deve garantir que somente instrutores aprovados pela ANAC ministrem os cursos aprovados em seu Programa de Instrução.

(l) A pessoa que exerce a função de gerente de segurança operacional deve ter cursado e ter sido aprovado em um curso de SGSO ministrado pela ANAC ou por entidade por ela credenciada.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(f) A EV deve designar um executivo responsável, que deve ser aceito pela ANAC. Todas as demais pessoas que ocuparão os cargos e funções listadas nos parágrafos (a) e (b) desta Seção devem ser aprovadas pela ANAC, com base na análise dos currículos a fim de verificar o cumprimento dos requisitos deste Regulamento, antes de iniciarem suas atividades.

(h) O executivo responsável pode delegar, por escrito, suas funções, mas não suas responsabilidades, a outra(s) pessoa(s) dentro da EV, desde que a ANAC seja previamente notificada do(s) nome(s) e cargo(s) da(s) pessoa(s) que possa(m) assumir tais funções e autorize tal delegação.

(i) O executivo responsável do detentor de certificado de EV deve designar uma pessoa ou grupo de pessoas, de acordo com o tamanho e a estrutura da EV, que lhe seja diretamente subordinado, cujas responsabilidades incluam o planejamento, a realização e a supervisão da instrução, a fim de assegurar que a EV cumpra com os requisitos estabelecidos por este Regulamento.

(k) O executivo responsável do detentor de certificado de EV deve garantir que somente instrutores aprovados pela ANAC ministrem os cursos aprovados em seu Programa de Instrução.

(l) A pessoa que exerce a função de gerente de segurança operacional deve ter cursado e ter sido aprovado em um curso de SGSO ministrado pela ANAC ou por entidade por ela credenciada.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Adaptar a terminologia da futura RBAC 140 a terminologia já existente da Resolução ANAC 06 de 30 de junho de 2009, evitando confusão pelos entes que interagem com a ANAC

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução (a), (2)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução

(a) O(s) coordenador(es) de instrução deve(m) atender os seguintes requisitos:

(2) no curso de Piloto de Aeronave Leve, ser detentor de certificado correspondente ao curso, ou ser detentor da licença de PP, PC ou PLA, expedido conforme estabelecido pelo RBAC 61;

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução

(a) O(s) coordenador(es) de instrução deve(m) atender os seguintes requisitos:

(2) no curso de Piloto de Aeronave Leve Esportiva, ser detentor de certificado correspondente ao curso, ou ser detentor da licença de PP, PC ou PLA, expedido conforme estabelecido pelo RBAC 61;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Corrigir Piloto de Aeronave Leve para Piloto de Aeronave Leve Esportiva

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução (a), (2)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução

(a) O(s) coordenador(es) de instrução deve(m) atender os seguintes requisitos:

(2) no curso de Piloto de Aeronave Leve, ser detentor de certificado correspondente ao curso, ou ser detentor da licença de PP, PC ou PLA, expedido conforme estabelecido pelo RBAC 61;

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução

(a) O(s) coordenador(es) de instrução deve(m) atender os seguintes requisitos:

(2) no curso de Piloto de Aeronave Leve Esportiva, ser detentor de certificado correspondente ao curso, ou ser detentor da licença de PP, PC ou PLA, expedido conforme estabelecido pelo RBAC 61;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Corrigir Piloto de Aeronave Leve para Piloto de Aeronave Leve Esportiva

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução (a), (2)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução

(a) O(s) coordenador(es) de instrução, são designados para cada curso previsto nesta RBAC 140, e deve(m) atender os seguintes requisitos:

(2) no curso de Piloto de Aeronave Leve, ser detentor de certificado correspondente ao curso, ou ser detentor da licença de PP, PC ou PLA, expedido conforme estabelecido pelo RBAC 61;

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução

(a) O(s) coordenador(es) de instrução deve(m) atender os seguintes requisitos:

(2) no curso de Piloto de Aeronave Leve Esportiva, ser detentor de certificado correspondente ao curso, ou ser detentor da licença de PP, PC ou PLA, expedido conforme estabelecido pelo RBAC 61;

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Corrigir Piloto de Aeronave Leve para Piloto de Aeronave Leve Esportiva

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.45 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução (c), (d), (e)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(c) A EV poderá designar formalmente um assistente de coordenador de instrução junto à ANAC, com as mesmas qualificações requeridas nesta Seção ao coordenador de instrução, que poderá assumir as atribuições deste em sua ausência.

(d) O coordenador de instrução ou seu assistente designado segundo o parágrafo (c) desta Seção deve estar presente na EV durante o tempo em que a instrução estiver sendo ministrada.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(c) A EV poderá designar formalmente um ou mais assistente(s) de coordenador de instrução junto à ANAC, com as mesmas qualificações requeridas nesta Seção ao coordenador de instrução, que poderá(ão) assumir as atribuições deste em sua ausência, ou nas EVs satélites; exceto nos Aeroclubes especializados de planador, ou que tenham departamentos ou sub-departamentos balão livre, de planador,, acrobacia, ou aeronaves leves esportivas, quando nos cursos de balão livre, voo a vela, aeronave leve esportiva, acrobacia de avião, acrobacia de planador, acrobacia de aeronave leve esportiva, e reboque de planador , todos os instrutores da modalidade aerodesportivas acima, registrados na EV, são assistentes de instrução do curso da modalidade aerodesportiva, assumindo a função do coordenador de instrução daquela modalidade, na ausência dele, o instrutor mais antigo, havendo mais de um presente quando a instrução aerodesportiva estiver sendo ministrada.

(d) O coordenador de instrução ou seu(s) assistente(s), segundo o parágrafo (c) desta Seção deve estar presente no local de operação da EV, designando um ou mais assistentes, caso a EV tenha uma ou mais EVs satélites, salvo se estiverem coordenador e assistentes, dando instrução de vôo local, durante o tempo em que as instruções estiverem sendo ministradas na localidade de sua(s) responsabilidade(s).

(e) Quando um aluno de Piloto Rebocador de Planador que ainda não detenha as horas mínimas necessárias para prestar o seu exame, estiver fazendo voos de reboque solo, deverá estar necessariamente em contato bilateral de radio com o instrutor de planador no planador rebocado, se for um planador biplace, ou com o piloto, se for um planador monoplace, bem como, também, com um piloto rebocador de planador, que o estará supervisionando.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Esclarecer que os Coordenadores de Curso são designados para cada modalidade aerodesportiva, pois não teria qualquer sentido um INVA ser coordenador de um curso de voo a vela ou de um curso de balão livre, sendo desaconselhável que coordene um curso de acrobacia, se não praticar e for experiente na modalidade; do mesmo modo, adaptar a norma a prática do aerodesporto, que é praticado por abnegados, que cumprem escala, sendo comum uma operação diária, ser desenvolvida por apenas um Piloto Rebocador e um Piloto Instrutor de Planador, o que, segundo o texto original restaria impraticável. Também esclarece que durante a formação do Piloto Rebocador de Planador, este faz as suas horas para atingir a experiência mínima, sob supervisão via radio de Piloto de Rebocador de Planador mais experiente. Igualmente esclarece que a presença do coordenador ou assistente designado, não significa que precisam ficar estáticos no solo, liberando-os para darem instrução local.

JUSIFICATIVA FINANCEIRA:

Permitir que os recursos humanos do voluntariado dos aeroclubes, sejam melhor aproveitados, com reflexos ótimos para a saúde financeira das entidades, seja porque mais horas de voos serão feitas, seja porque diminua a possibilidade de solução de continuidade das operações de voo.

N. DA SEÇÃO

140.49 Requisitos e limitações do instrutor (d)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(d) O gestor responsável do detentor de certificado de EV deve garantir que todos os instrutores receberão treinamento inicial e periódico a cada doze meses com a finalidade de manter atualizados seus conhecimentos, em correspondência às tarefas e responsabilidades a eles atribuídas.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(d) O executivo responsável do detentor de certificado de EV deve garantir que todos os instrutores receberão treinamento inicial e periódico a cada doze meses com a finalidade de manter atualizados seus conhecimentos, em correspondência às tarefas e responsabilidades a eles atribuídas.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Padronizar a terminologia da RBAC 140 a terminologia da Resolução 06 de 30 de junho de 2009.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.61 Prerrogativas da EV (a), (2)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(c) A EV pode ampliar a duração dos cursos e o conteúdo programático previstos neste Regulamento mediante atualização de seu Programa de Instrução, o qual deve ser apresentado à ANAC para aprovação conforme previsto na Seção 140.75(b) e (c) deste Regulamento.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(c) A EV pode ampliar a duração dos cursos e o conteúdo programático previstos neste Regulamento mediante atualização de seu Programa de Instrução, o qual deve ser apresentado à ANAC para aprovação conforme previsto na Seção 140.75(b) e (c) deste

Regulamento; no caso de ser Aeroclubes, poderá também solicitar a ANAC a aprovação de cursos previstos nas RBACs 141 e 147, desde que estes estejam de acordo com tais RBACs.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Permitir que Aeroclubes continuem a também poder ministrar cursos previstos pelas RBACs 141 e 147, desde que tais cursos se adequem as normas das RBACs 141 e 147, no que lhes for aplicável, preservando o direito adquirido dos Aeroclubes.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não retirar dos Aeroclubes receitas que já fazem parte do seu orçamento, tais como as que provêm dos cursos de PC, IFR e Multimotor, bem como de mecânicos de manutenção também, permitindo-lhes continuar a investir os resultados financeiros obtidos com tais cursos, nas diversas modalidades do Aerodesporto.

N. DA SEÇÃO

140.63 Limitações (b), (c), (d)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.63 Limitações

(b) O gestor responsável do detentor de certificado de EV não pode conceder certificado de conclusão de curso a um aluno, a menos que o aluno tenha completado satisfatoriamente os requisitos para aprovação daquele curso.

(c) O gestor responsável do detentor de certificado de EV não pode permitir que um aluno receba mais do que oito horas diárias e quarenta horas semanais de instrução, incluindo o *briefing* e o *debriefing*, se for o caso.

(d) A EV não pode autorizar um piloto aluno a iniciar um voo solo, a menos que este tenha sido aprovado por um instrutor.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.63 Limitações

(b) O executivo responsável do detentor de certificado de EV não pode conceder certificado de conclusão de curso a um aluno, a menos que o aluno tenha completado satisfatoriamente os requisitos para aprovação daquele curso.

(c) O executivo responsável do detentor de certificado de EV não pode permitir que um aluno receba mais do que oito horas diárias e quarenta horas semanais de instrução teórica, e mais do que 6 horas diárias, intercalando cada jornada de voo com uma hora de repouso em terra, sendo que a hora de repouso não pode ser usada para o *briefing* e o *debriefing*, e 30 horas semanais de instrução prática, sendo 2/3 destas horas para instrução (jornada) na aeronave e 1/3 destas horas para o *briefing* e o *debriefing*.

(d) A EV não pode autorizar um piloto aluno a iniciar um voo solo, a menos que este tenha sido aprovado por dois instrutores.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Ajustar a terminologia da RBAC 140 a da Resolução ANAC n. 06 de 30 de junho de 2009, garantir que não haja uma jornada excessiva de voo, que faça com que a atenção do aluno para o briefing e o debriefing seja comprometida pelo cansaço, bem como impedir que o aluno fique excessivamente extenuado pelo treinamento, comprometendo a retenção de conhecimento e experiências. Também a aprovação por 2 instrutores ao invés de 1 instrutor, para o voo solo, visa minorar os efeitos de empatia entre aluno e instrutor, para o fim da autorização de voo solo, contribuindo para a diminuição de riscos de acidentes e incidentes nos vãos solos de alunos.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.69 Registros de Instrução (c)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(c) O detentor do certificado de EV deve enviar à ANAC, em até dez dias úteis após a data de início do curso aprovado, uma lista dos alunos matriculados. Além disso, a EV deve manter essa lista atualizada em cada curso aprovado que oferece, a qual poderá, a qualquer tempo, ser solicitada pela ANAC.

(f) O gestor responsável do detentor de certificado de EV deve desenvolver processos que garantam a um aluno, sempre que solicitado, uma cópia dos registros especificados no parágrafo (b) desta Seção.

(k) A EV deve informar à ANAC, no prazo de cinco dias úteis após o término do curso, a situação de todos os alunos matriculados (aprovado, reprovado, desistente, transferido, etc.).

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(c) O detentor do certificado de EV deve enviar à ANAC, em até dez dias úteis após a data de início do curso aprovado, uma lista dos alunos matriculados. Além disso, a EV deve manter essa lista atualizada em cada curso aprovado que oferece, a qual poderá, a qualquer tempo, ser solicitada pela ANAC. Para os cursos dados por EVs e Aeroclubes de (3) Piloto de Balão Livre; (8) Piloto de Acrobacia de Avião; (9) Piloto de Acrobacia de Planador; (10) Piloto de Acrobacia de Aeronave Leve Esportiva; (4) Piloto de Planador; (6) Piloto Rebocador de Planador; e (7) Piloto Lançador de Paraquedistas não haverá necessidade de formação de turma, devendo ser comunicado a ANAC no primeiro dia útil de cada mês, os alunos que tiverem se matriculado em tais cursos, no mês antecedente.

(f) O executivo responsável do detentor de certificado de EV deve desenvolver processos que garantam a um aluno, sempre que solicitado, uma cópia dos registos especificados no parágrafo (b) desta Seção.

(k) A EV deve informar à ANAC, no prazo de cinco dias úteis após o término do curso, a situação de todos os alunos matriculados (aprovado, reprovado, desistente, transferido, etc.), exceto quando se tratar de alunos matriculados em cursos de (3) Piloto de Balão Livre; (8) Piloto de Acrobacia de Avião; (9) Piloto de Acrobacia de Planador; (10) Piloto de Acrobacia de Aeronave Leve Esportiva; (4) Piloto de Planador; (6) Piloto Rebocador de Planador; e (7) Piloto Lançador de Paraquedistas, pois as informações de cada um dos alunos dos cursos supra mencionados, serão encaminhadas a ANAC no primeiro dia útil de abril, referindo-se ao período de um ano.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Os cursos acima mencionados por suas características próprias, não são passíveis de formação de turma, como já esclarecido anteriormente. Por isto as informações serão anuais e não após a conclusão de uma turma de um curso. Também é corrigida a nomenclatura para que não haja conflitos entre a RBAC 140 e a Resolução ANAC n. 06 de 30 de junho de 2009.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.71 Certificado de conclusão de curso (9)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(9) a assinatura do gestor responsável da EV.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(9) a assinatura do executivo responsável da EV.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Corrigir a nomenclatura para que não haja conflitos entre a RBAC 140 e a Resolução ANAC n. 06 de 30 de junho de 2009.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.73 Histórico Escolar (b)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(b) A EV deve incluir no histórico escolar dos anos, o seguinte:

(7) a assinatura do gestor responsável da EV.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(b) A EV deve incluir no histórico escolar dos alunos, o seguinte:

(7) a assinatura do executivo responsável da EV.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Corrigir anos para alunos e corrigir a nomenclatura para que não haja conflitos entre a RBAC 140 e a Resolução ANAC n. 06 de 30 de junho de 2009.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.93 Requisitos para o credenciamento

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

(b) A EV deve informar no requerimento os exames práticos que o examinador realizará, de acordo com a categoria, a classe e o tipo de aeronave.

(c) Para ser elegível à obtenção de um credenciamento pela ANAC como examinador, o candidato deve:

(4) ser aprovado em um exame prático na aeronave na qual realizará o exame dos alunos candidatos à obtenção da licença, habilitação e/ou certificado correspondente.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

(b) A EV deve informar no requerimento os exames práticos que o examinador realizará, de acordo com a categoria, a classe e o tipo de aeronave, exceto balão livre e planador.

(c) Para ser elegível à obtenção de um credenciamento pela ANAC como examinador, o candidato deve:

(4) ser aprovado em um exame prático na aeronave na qual realizará o exame dos alunos candidatos à obtenção da licença, habilitação e/ou certificado correspondente, exceto balão livre e planador.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Não há necessidade de informar a categoria, a classe e o tipo de aeronave para balão livre e planadores, e da mesma maneira, em razão da simplicidade de operação e de características dos planadores biplaces, bem como, em razão de que pilotos de planadores voam aeronaves monoplaces sem qualquer embaraço, não havendo como "checa-los" em aeronaves de apenas

1 lugar, em razão da sua conhecida proficiência (pé e mão) não há a menor necessidade de Examinadores de Planador serem submetidos a exame prático na aeronave na qual realizará o exame dos alunos candidatos a obtenção da licença, habilitação e/ou certificado, o mesmo se aplicando aos balões livres.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.99 Requisitos e atribuições do coordenador de instrução (a), (b), (c)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.99 Limitações do examinador credenciado

(a) O examinador credenciado da EV não pode realizar exames práticos de piloto com vistas à obtenção de licenças, habilitações e certificados sem que este tenha sido aprovado no exame teórico da ANAC e tenha concluído, com aprovação, a parte prática do respectivo curso.

(b) O exame em voo de um piloto, para obtenção da licença, certificado ou habilitação, não pode ser realizado pelo examinador que tenha participado de sua instrução de voo, a menos que essa participação não tenha excedido 20% do total da instrução.

(c) O examinador credenciado que exerça suas atividades em aeronaves em voo deve possuir um CMA válido na classe correspondente.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.99 Limitações do examinador credenciado

(a) O examinador credenciado da EV sem estar com a suas licenças, certificado ou habilitação para comandar a aeronave em que se fará o exame, não pode realizar exames práticos de piloto com vistas à obtenção de licenças, habilitações e certificados. Do mesmo modo não poderá realizar o exame sem que o aluno candidato tenha sido aprovado no exame teórico da ANAC e tenha concluído, com aprovação, a parte prática do respectivo curso.

(b) O exame em voo de um piloto, para obtenção da licença, certificado ou habilitação, não pode ser realizado pelo examinador que tenha participado de sua instrução de voo, a menos que essa participação não tenha excedido 20% do total da instrução, exceto planador e balão livre.

(c) O examinador credenciado que exerça suas atividades em aeronaves em voo deve também possuir CMA válido na classe correspondente.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Garantir que o Examinador Credenciado da EV esteja com a documentação hábil para poder interromper um exame e assumir o comando da aeronave se necessário, retirar a restrição de

não ter dado mais de 20% de instrução para o aluno, pois ao menos para planador isto inviabilizaria a maioria dos exames, e melhorar a concordância do item (c) ante as modificações acima propostas.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.111 Requisitos Gerais (a), (b)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

140.111 Requisitos gerais

(a) O gerente de segurança operacional do requerente ou detentor de certificado de EV que ministre instrução prática de voo deve desenvolver, implantar, operar e manter um SGSO aprovado pelo seu gestor responsável, que deve ser submetido à ANAC para aceitação. Para uma EV que possui apenas cursos teóricos aprovados não é requerido que desenvolva um SGSO segundo este Regulamento.

(b) O gestor responsável da EV deve apresentar à ANAC um Termo de Responsabilidade, por ele assinado, no qual ele declara sua responsabilidade final sobre o SGSO implantado na EV.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.111 Requisitos gerais

(a) O gestor de segurança operacional do requerente ou detentor de certificado de EV que ministre instrução prática de voo deve desenvolver, implantar, operar e manter um SGSO aprovado pelo seu executivo responsável, que deve ser submetido à ANAC para aceitação. Para uma EV que possui apenas cursos teóricos aprovados não é requerido que desenvolva um SGSO segundo este Regulamento.

(b) O executivo responsável da EV deve apresentar à ANAC um Termo de Responsabilidade, por ele assinado, no qual ele declara sua responsabilidade final sobre o SGSO implantado na EV.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Corrigir a nomenclatura para que não haja conflitos entre a RBAC 140 e a Resolução ANAC n. 06 de 30 de junho de 2009.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

140.201 Implantação do processo de certificação segundo o RBAC 140 (j), (k)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

...

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

140.201 Implantação do processo de certificação segundo o RBAC 140 (j), (k)

(j) As EVs especializadas em cursos de Balão Livre e os Aeroclubes especializados apenas em planadores, bem como os departamentos ou subdepartamentos de planadores de Aeroclubes, poderão requerer a ANAC para os seus cursos de balão livre e planador, o deferimento de flexibilizações e a aprovação de não conformidades, de forma motivada e com a necessária justificação, cabendo a ANAC apreciar caso a caso, deferindo ou não o pedido.

(k) Os Aeroclubes que não estiverem operando, em razão de casos fortuitos ou motivo de força maior, terão o prazo prorrogado para um ano após cessarem os efeitos dos casos fortuitos e motivo de força maior existentes, para cumprirem as exigências das disposições transitórias da RBAC 140, e para apresentarem o seu SGSO a ANAC, beneficiando-também neste caso, da prerrogativa de ficarem dispensados de apresentar o PPAA na forma da IAC 1013-1001.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Permitir a Aeroclubes Especializados apenas em curso da prática aerodesportiva de vôo em planadores, bem como aos departamentos e subdepartamentos de voo em planador (voo a vela) dos Aeroclubes, solicitarem motivada e justificadamente, a aprovação de cursos simplificados que lhes permitam continuar a formar pilotos para o Brasil; do mesmo modo procedendo com as EVs de Balonismo (Balão Livre), e assim não impedir no Brasil a prática de tais aerodesportos. Do mesmo modo, existem vários aeroclubes enfrentando problemas com os administradores de suas pistas, algumas fechadas, e que estão lutando para reabri-las, não sendo a estes Aeroclubes possível apresentar seu MGSO na forma da Resolução ANAC n. 06 de 30 de junho de 2009, sem prestarem informações falsas, pois as pistas estão fechadas, e assim, é necessário uma regra nas disposições transitórias, para que estes Aeroclubes não sofram prejuízos em razão da fato de terceiros.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

C140.5 Requisitos de matrícula no curso (a), (3)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

C140.5 Requisitos de matrícula no curso

(a) Para se matricular em um curso aprovado segundo este Apêndice, o aluno deve:

(3) possuir um CMA de 2ª Classe válido ou assinar o Termo de Compromisso conforme requerido pelo parágrafo 140.65(d) deste Regulamento.

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

C140.5 Requisitos de matrícula no curso

(a) Para se matricular em um curso aprovado segundo este Apêndice, o aluno deve:

(3) possuir um CMA de 4ª Classe válido ou assinar o Termo de Compromisso conforme requerido pelo parágrafo 140.65(d) deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

Como é sabido, Pilotos de Planador voam com CMA de 4ª. Classe. É o que diz a RBAC 67, em 67.13 Classes e categorias de CMA, (d), (3), conforme passo a transcrever:

67.13 Classes e categorias de CMA

(d) Salvo o exposto no parágrafo (a) da subparte G deste Regulamento, referente às disposições transitórias, um CMA de 4ª classe válido deve ser obrigatoriamente exigido de:

(1) um candidato ou detentor de certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL); e

(2) um candidato ou detentor de habilitação de Piloto de Planador (PPL).

Assim deve ser corrigido o erro material, e adequar-se a RBAC 140, C140.5, (a), (3) a RBAC 67, 67.13, (d), (3).

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Não aplicável

N. DA SEÇÃO

141.125 Aprovação de Cursos (c), (1)

TEXTO ATUAL / COMO ESTÁ:

o CIAC deve constar como operador de pelo menos duas aeronaves aeronavegáveis da mesma categoria e tipo requeridas para o curso, registradas nas categorias ADF, ADE, ADM, ADD, PIN ou PRI, de acordo com a classificação constante nas seções 47.65 e 47.67 do RBHA 47, ou disposições correspondentes que venham a substituí-las. No entanto, o CIAC pode ter reduzida a sua frota de instrução a uma aeronave por até 120 dias, salvo por motivo de força maior devidamente justificado e aceito pela ANAC; e

TEXTO PROPOSTO / COMO DEVE FICAR:

o CIAC deve constar como operador de pelo menos duas aeronaves aeronavegáveis da mesma categoria e tipo requeridas para o curso, com exceção da aeronave multi-motora, quando não só poderá ser apenas uma, como poderá se o CIAC for um Aero clube, ser partilhada com mais 2 Aero clubes, em razão destes serem de utilidade pública; e deverão as aeronaves estarem

registradas nas categorias ADF, ADE, ADM, ADD, PIN ou PRI, de acordo com a classificação constante nas seções 47.65 e 47.67 do RBHA 47, ou disposições correspondentes que venham a substituí-las. No entanto, o CIAC pode ter reduzida a sua frota de instrução a uma aeronave por até 120 dias, salvo por motivo de força maior devidamente justificado e aceito pela ANAC; e

JUSTIFICATIVA TÉCNICA:

O custo de manutenção de uma aeronave multi-motora é muito alto, daí ser necessário reduzir-se neste caso a exigência para uma aeronave; no caso dos aeroclubes, este custo é muito mais significativo, sendo razoável permitir-se a utilização de uma mesma aeronave multi-motora por 3 Aeroclubes.

JUSTIFICATIVA FINANCEIRA:

Permitir que 3 Aeroclubes partilhem a mesma aeronave multi-motora, reduzindo-se os custos, para que estes possam viabilizar a sua missão de promover a inclusão social de jovens vindos das classes menos favorecidas, formando aeronautas e aviários de que o Brasil hoje necessita.
