



São Paulo, 23 de maio de 2010

Ao Exmo. Sr.
David da Costa Faria Neto
Superintendente de Segurança Operacional
Av. Presidente Vargas, 850 – 13.º Andar – Centro
20071-001 – Rio de Janeiro – RJ

Ref.: Ofício 72/2011/SSO de 22/março/2011
Protocolo 60800.048334/2011-31

Senhor Superintendente,

Reportamo-nos a V.Exa. a respeito de dificuldade que vem sendo enfrentada pelos pilotos de planadores no Brasil nos últimos meses.

Parece-nos estar ocorrendo mal-entendido por parte de alguns setores da ANAC que vêm recusando o registro de certificado médico emitido por médico credenciado por esta federação, sem que qualquer mudança, formal ou prática, tenha acontecido nas regras de aviação civil e nos procedimentos empregados por nossos médicos.

A correspondência supra-referida menciona, em seu item 3, que para os Pilotos Privados de Planador faz-se necessária avaliação médica de 2ª. classe e que, para os Pilotos Comerciais de Planador, é requerida a avaliação de 1ª. classe.

Como já é do conhecimento desta autarquia, uma vez que o sistema está em operação há cerca de uma década, os procedimentos de avaliação médica empregados pelos profissionais credenciados pela FBVV estão plenamente de acordo com os preceitos estabelecidos pela OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, pela Convenção de Chicago e demais tratados, protocolos, acordos e regulamentos a que o Brasil voluntariamente aderiu e dos quais continua tomando parte.

Os exames da FBVV são realizados com base nos requisitos definidos no Anexo 1 – “*Personnel Licensing*” e mais especificamente em seus itens:

– “*Chapter 6 - Medical Provisions for Licensing*”

- “*6.1 - Medical Assessments – General*”
- “*6.2 – Requirements for Medical Assessments*”
- “*6.4 – Class 2 Medical Assessment*”

com critérios seguindo ainda o detalhamento constante do “*DOC 8984 – Manual of Civil Aviation Medicine*”.

Os médicos credenciados pela FBVV não realizam avaliação de 1ª. classe pois não há, no Brasil, atividade comercial desempenhada em planadores, sendo que os tripulantes



detentores da licença de “Piloto Comercial de Planador” são em número reduzidíssimo, até porque é uma licença que contraria os regulamentos atuais da OACI.

Consideramos, portanto, que os tripulantes avaliados pelos médicos credenciados da FBVV atendem integralmente à essência do item 3.a) da correspondência supra-referida, que reproduzimos abaixo:

“Venho por meio desta oficiar a Vossa Senhoria da obrigatoriedade de:

a) Avaliação médica de 2ª. classe, com a obtenção do CCF correspondente, para os PILOTOS PRIVADOS de planador”.

Parece-nos que esta autarquia continua prezando pela aplicabilidade dos preceitos do Capítulo 6 do Anexo 1 da OACI, pois apresentou, em 2010, a segunda proposta de texto para o novo RBAC 67, que busca atualizar o ultrapassado RBHA 67, introduzindo muitas medidas de alinhamento aos requisitos da OACI (mas cujo processo de audiência pública ainda não está concluído).

Por outro lado, percebemos que inadvertidamente foi estabelecida, naquela mesma mensagem, exigência de que tal avaliação seja atestada através do documento assim chamado “CCF – Certificado de Capacidade Física”.

Como bem citado por V.Exa. no item 2 da mesma correspondência:

RBHA 61 – Requisitos para Concessão de Pilotos e Instrutores de Voo -

*“item 61.3(g) prevê que o “Certificado de Capacidade Física” (CCF) é o documento comprobatório de que o portador satisfaz aos requisitos de aptidão psicofísica estabelecidos para o exercício das prerrogativas **de determinada licença (grifo nosso)** ou habilitação técnica, sendo expedido com base no resultado de inspeção de saúde”*

Muito embora não citados no mesmo ofício, temos ainda no mesmo RBHA 61:

“61.5 - Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações.

*(m) Certificado de capacidade física. Ninguém pode atuar como membro de tripulação de vôo de aeronaves civis, de acordo com os preceitos estabelecidos por este regulamento, a menos que seja detentor de um certificado de capacidade física válido, expedido segundo este regulamento e **em conformidade com o RBHA 67, apropriado à respectiva licença.”***
(grifo nosso)

“61.25 - Expedição e validade dos certificados de capacidade física

*(a) A expedição e a validade dos certificados de capacidade física **respeitam as provisões do RBHA 67.”***
(grifo nosso)

Complementarmente, diz o RBHA 67 – Inspeção de Saúde e Certificado de Capacidade Física:



“67.25 - CLASSES DE AVALIAÇÃO MÉDICA

São três as classes de avaliação médica, para fornecimento do Certificado de Capacidade Física (CCF):

(a) Avaliação médica de 1ª classe, subdividida em:

(1) Pilotos de aeronaves de asa fixa, asas rotativas e balão livre, aplicável aos aeronavegantes ou candidatos a licença de:

(i) Piloto de Linha Aérea (PLA);

(ii) Piloto Comercial (PC); e

(2) Não pilotos, aplicável aos ...

(b) **Avaliação médica de 2ª classe**, subdividida em:

(1) Pilotos de aeronaves de asa fixa **(exceto planadores) (grifo nosso)** e asas rotativas, aplicável aos aeronavegantes ou candidatos a licença de:

(i) Piloto Privado Qualificação IFR (PP-IFR);

(ii) Piloto Privado (PP);

(2) Não pilotos, aplicável aos...”

Portanto, resta claro, do correto encadeamento das regras vigentes, que um CCF de determinada classe deve ser exigido para “determinada licença”, “em conformidade com o RBHA 67, apropriado à respectiva licença” e “respeitando as provisões do RBHA 67”.

Ocorre, no entanto, que para a licença de Piloto PRIVADO de Planador, o RBHA 67 explicitamente exclui o requisito de CCF de 1ª.Classe (aplicável aos Pilotos Comerciais de Planador), bem como o de 2ª.Classe (item 67.25 (b) (1): **EXCETO PLANADORES**), não estabelecendo qualquer outra classe de CCF que fosse aplicável ao caso, até porque não existe, no mesmo regulamento, especificações para “3ª.Classe”, “4ª.Classe” ou qualquer outra.

Registre-se, ainda, que a explícita exceção criada para o caso dos planadores no item 67.25 (b) (1) foi a melhor maneira encontrada pelas autoridades aeronáuticas da época para resolver o conflito existente entre as licenças previstas no RBHA 61, inspiradas na regulamentação norte-americana (Piloto Privado de Planador e Piloto Comercial de Planador), e a licença prevista no Anexo 1 da OACI (Piloto de Planador, simplesmente).

Conforme já vimos, a OACI estabelece requisitos de 2ª.Classe para a licença de Piloto de Planador (que diferem muitíssimo dos exageros constantes da congênera no RBHA 67), ao passo que **nos Estados Unidos da América, para a Licença de Piloto Privado de Planador, NENHUMA INSPEÇÃO MÉDICA é necessária:**

“United States of America

Code of Federal Regulations

Title 14: Aeronautics and Space

PART 61—CERTIFICATION: PILOTS, FLIGHT INSTRUCTORS, AND GROUND INSTRUCTORS



§ 61.3 Requirement for certificates, ratings, and authorizations.

(c) Medical certificate. (1) A person may serve as a required pilot flight crewmember of an aircraft **only if that person holds the appropriate medical certificate issued under part 67 of this chapter, or other documentation acceptable to the FAA,** that is in that person's physical possession or readily accessible in the aircraft. **Paragraph (c)(2) of this section provides certain exceptions to the requirement to hold a medical certificate.**

(2) A person is not required to meet the requirements of paragraph (c)(1) of this section if that person—

(vii) Is holding a pilot certificate or a flight instructor certificate with a glider category rating, and is piloting or providing training in a glider, as appropriate

Ressalte-se que tal princípio está em vigor já há décadas naquele país, sem modificação alguma, pois não existe historicamente qualquer indício de que isso tenha sido fator contribuinte em acidente aeronáutico, jamais tendo afetado a segurança operacional de voo. A OACI apontou tal divergência em relação aos seus preceitos formais apenas recentemente, através de auditoria realizada na FAA em 1999. Dada a óbvia mitigação de riscos presente na atividade do voo em planador, a única correção solicitada pela OACI foi a de que a FAA imprimisse, nas licenças de planador, o aviso de que o piloto de planador norte-americano estaria sujeito a ter que realizar exames médicos caso fosse voar em outros países, utilizando-se da licença norte-americana de planador.

A respeito da exigência de inspeção médica para piloto de planador, pronunciou-se também a EASA – Agência Europeia de Segurança na Aviação:

“NOTICE OF PROPOSED AMENDMENT (NPA) NO 2008-17A

DRAFT OPINION OF THE EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY,

FOR A COMMISSION REGULATION establishing the implementing rules for the licensing and medical certification of pilots

*Appendix II - Explanatory memorandum to Part Medical
AMC Section 2*

Some European national aviation authorities presently issue e.g. sailplane licences without a requirement for a medical certificate and the safety record does not point to an increased safety risk.”(grifo nosso)

Também na Europa, em diversos países, **já há décadas**, a licença de piloto de planador é emitida sem o requisito de inspeção médica e, conforme a própria EASA, isso não representou qualquer adição de risco à segurança operacional.

Cientes de todo essa boa retrospectiva de riscos mitigados, mas preocupados em não criar potenciais pontos de inconformidade junto à OACI, os integrantes da então autoridade aeronáutica (extinto DAC) colocaram em funcionamento, em parceria com a FBVV, sistema em que esta Federação procuraria estabelecer rede de médicos credenciados, de



preferência também aviadores e presentes junto às suas comunidades locais, para aplicar aos candidatos e detentores da licença de planador um exame médico nos mesmos moldes daqueles estabelecidos pelo Anexo 1 da ICAO. Sabia-se, já naquela época, da forte inadequação dos requisitos do RBHA 67 ao caso dos tripulantes de planadores, por todos os motivos já expostos acima.

O procedimento em si não representava tanta novidade, uma vez que já era previsto no caso de pilotos egressos de organizações militares:

“67.25 - CLASSES DE AVALIAÇÃO MÉDICA

(d) Pilotos militares da ativa da Aeronáutica podem requerer o CCF de 1a ou 2a classes ao DAC ou à Junta Especial de Saúde, independentemente de exame médico, desde que seu exame, para fornecimento do cartão de saúde de piloto militar, preencha os requisitos do Anexo 1 da OACI. (grifos nossos)

(e) Os pilotos militares da ativa do Exército e da Marinha podem requerer seu CCF de 1a ou 2a classe ao DAC, independentemente de exame médico, desde que seu exame, para fornecimento do cartão de saúde de piloto militar, preencha os requisitos do Anexo 1 da OACI. (grifos nossos) Para tanto, o interessado deve anexar ao requerimento um Ofício de Apresentação assinado pelo seu Comandante, cópia do seu cartão de saúde de piloto militar válido ou cópia da ata de inspeção de saúde, documento que comprove o seu tipo sanguíneo e fator Rh e outros documentos que se fizerem necessários.”

Portanto, considerando que:

- 1) os exames médicos realizados pelos médicos credenciados da FBVV obedecem aos requisitos do Capítulo 6 do Anexo 1 da OACI;
- 2) o sistema está em vigor há cerca de uma década, sem qualquer registro de ocorrência de segurança de voo que coloque em dúvida a capacidade avaliativa dos profissionais médicos escolhidos por esta federação;
- 3) nenhuma regulamentação pertinente ao assunto sofreu qualquer alteração recente que repercuta e possa alterar o procedimento que vinha em curso;
- 4) os novos textos regulamentares (RBAC 61, RBAC 67) ainda estão em discussão, sem terem sido ainda implantados;
- 5) estamos confiantes na competência técnica e nos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade que acreditamos permear a equipe da ANAC, o que naturalmente fará com que sejam previstos, na adoção de novos regulamentos, após ampla discussão, prazos adequados de transição,



é que reforçamos a V.Exa. a urgente necessidade de que os certificados médicos emitidos pelos médicos cadastrados pela FBVV voltem a ser aceitos e normalmente registrados nos sistemas desta agência, produzindo os efeitos técnicos e regulamentares apropriados, de conformidade com a prática mantida nos últimos anos.

Atenciosamente,

Thomas Milko
Presidente Federação Brasileira de Voo a Vela

CC: Protocolo ANAC/RJ via correio