



VOTO

PROCESSO: 00065.028519/2023-01

INTERESSADO: JONAS VIEIRA DE JESUS

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. O art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, confere competência à ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga, a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, e as demais atividades de aviação civil, nas suas competências.

1.2. Já o inciso V do art. 11 da mesma Lei, confere à Diretoria a prerrogativa de exercer o poder normativo da Agência, ao passo que o inciso XVII do art. 31 do Regimento Interno da ANAC (Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016) estabelece que é competência comum das Superintendências avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos, bem como rejeitar aquelas que, por mérito ou forma, não atenderem aos critérios estabelecidos.

1.3. A Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, que estabelece as diretrizes e os procedimentos para o processo regulatório e a melhoria contínua da qualidade regulatória, prevê no §1º do art. 47 que caso a conclusão da Superintendência seja pela recomendação de deferimento da isenção, a solicitação será encaminhada para deliberação deste Colegiado, observados os procedimentos estabelecidos para as Reuniões da Diretoria.

1.4. A presente deliberação trata de pedido de isenção avaliado previamente pela Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL).

1.5. Desta forma, fica demonstrada a competência desta Diretoria Colegiada para deliberar o presente feito.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme abordado no relatório, trata-se de solicitação de isenção de cumprimento do requisito contido no parágrafo 61.215(b) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n.º 61 (RBAC n.º 61), protocolado pelo piloto Jonas Vieira de Jesus. Tal requisito, determina que os treinamentos de solo e de voo para manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo devem ser conduzidos em um Centro de Treinamento da Aviação Civil (CTAC), de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(b) Os treinamentos de solo e de voo devem ser conduzidos em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. ([Redação dada pela Resolução nº 705, de 09.02.2023](#)).

2.2. Em substituição ao treinamento no CTAC, defende o interessado que é mais adequado que o treinamento seja realizado sob as regras do parágrafo 61.215(c) do RBAC 61, ou seja, ministrado por um

PC ou PLH habilitado e qualificado e realizado na aeronave do modelo exato que ocorrerá a operação, neste caso, um helicóptero modelo S-76A.

2.3. Ao expor minha análise para este caso, reforço de pronto a importância dos treinamentos realizados em CTAC, os quais propiciam o desenvolvimento de habilidades e conhecimentos que dificilmente são alcançados de outra forma. Os treinamentos em simuladores, em especial, são focados na capacidade dos pilotos em responder a situações anormais e de emergências que, se realizadas em um voo real, podem ensejar em inaceitável exposição ao risco. Assim, o treinamento em CTAC, ao invés de focar na realização dos procedimentos operacionais habituais, busca apresentar aos pilotos as excepcionalidades, raramente vivenciadas em voo, resultando na melhor formação dos profissionais.

2.4. Neste sentido, ao me debruçar sobre pedido de isenção que pretende justamente afastar a exigência do treinamento em CTAC para o restabelecimento de vigência de habilitação de tipo, busquei avaliar os contornos específicos do caso concreto, bem como os argumentos apresentados pelo requerente e pela área técnica da SPL, os quais irei expor a seguir, mas já adianto, me levaram a concluir favoravelmente ao deferimento do pleito.

2.5. Como aponta a Nota Técnica nº 52/2023/GTNO-SPL/SPL (9389862), no Brasil, toda a gama de modelos do helicóptero Sikorsky S-76 (S-76A, S-76C, S-76D) é englobada em apenas uma habilitação de tipo, a SK76. Nesta situação regulatória, ao mesmo tempo que o piloto requerente opera uma aeronave modelo S-76A (modelo mais antigo da família, fabricado em 1983), seu treinamento, caso realizado em CTAC, acabaria por ocorrer em simulador de helicóptero de modelo mais recente, como o S-76C++, disponível no Brasil.

2.6. Não é novidade que o treinamento de um piloto possa ocorrer em simulador de modelo de aeronave distinto da que será operada, no entanto, tal prática depende de prévia análise por parte da ANAC, que busca avaliar a compatibilidade de tais modelos para fins de treinamento. No presente caso, a área técnica reconhece que há indícios de diferenças significantes entre os modelos S-76A e S-76C++, que podem ensejar dúvidas sobre a efetividade do treinamento feito em simulador do S-76C++ complementado por aulas teóricas em solo, para fins de operação do modelo S-76A. Ainda, aponta a SPL que a falta de um Relatório de Avaliação Operacional dedicado contribui para a lacuna regulatória sobre qual seria o treinamento recomendado para a operação do helicóptero S-76A.

2.7. Já a experiência do piloto requerente é outro aspecto relevante neste caso. Trata-se de piloto que possui a licença PLH há mais de 20 anos, com mais de 7.350 horas de comando e instrutor em aeronaves SK76, com ampla experiência no modelo S-76A e sem histórico relevante de conduta inadequada. Ainda, levantamento realizado pela SPL (SEI 9389862) detalha que, na última década, o piloto renovou sua habilitação tipo SK76 em 9 (nove) oportunidades, sempre realizando os exames de proficiência em aeronaves S-76A. Ou seja, o piloto possui experiência comprovada no modelo de aeronave tipo objeto da presente isenção.

2.8. Também aponta a SPL que a própria ANAC já questionou tanto a necessidade de uma habilitação de tipo para a operação dos helicópteros S-76 quanto a efetividade de um treinamento em simulador de S-76C++ combinado com a apresentação de diferenças para outros modelos apenas em solo. Neste ponto, destaco também o levantamento da SPL que revela que no âmbito do FAA, regulador norte-americano, a operação do S-76 requer apenas uma habilitação de classe e não de tipo. A própria ANAC, mesmo que por curto período de tempo, já chegou a enquadrar como classe HMLT, a habilitação para operação do S-76.

2.9. Por fim, concordo com a área técnica ao propor que o restabelecimento da vigência da habilitação de tipo SK76 por meio da aplicação do parágrafo 61.215 (c) do RBAC nº 61 importe em algumas limitações operacionais, quais sejam: que o treinamento seja provido por piloto com habilitação tipo SK76 e experiência, mesmo que não recente, no modelo S-76A; que o exame de

proficiência seja realizado por servidor da ANAC; e que os privilégios da licença do piloto sejam restritos ao modelo S-76A;

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, diante das razões acima expostas e com fundamento no Art. 11, inciso V, da Lei 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido de isenção em favor do sr. Jonas Vieira de Jesus, na forma de isenção de cumprimento do requisito contido no parágrafo 61.215 (b) do RBAC nº 61, observadas as limitações apresentadas pela área técnica, nos termos da Proposta de Ato SEI nº 9408909.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 19/12/2023, às 11:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9439302** e o código CRC **15A7B75A**.

SEI nº 9439302