



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.025261/2018-12

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Versa o processo administrativo 00058.025261/2018-12 acerca de proposta de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), que endereça os requisitos do Treinamento de Prevenção e Recuperação da Perda de Controle da Aeronave (*Upset Prevention and Recovery Training - UPRT*) para os pilotos de linha aérea, nos treinamentos de diferenças, treinamentos de solo e de voo iniciais, de transição e de elevação de nível e treinamentos periódicos.

1.2. Os autos processuais foram inaugurados por meio da Nota Técnica nº 21/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI 2689180), reforçada posteriormente pela Nota Técnica nº 110/2019/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 3789260) e pelo Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 1/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 5385522), este último submetido à apreciação da Diretoria Colegiada quando da 24ª Reunião Administrativa Eletrônica da Diretoria Colegiada, realizada no período compreendido entre 4 e 8 de julho de 2022.

1.3. Em apertada síntese, à ocasião, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) recomendou ao Colegiado a emenda ao RBAC 121, conforme detalhado no bojo do documento SEI 5974494. Segundo justificado pela Área Técnica, o UPRT visa um aumento da segurança operacional, especialmente na prevenção dos acidentes do tipo LOC-I (Perda de controle em voo).

1.4. Em seguida, o processo administrativo 00058.025261/2018-12 retornou à SPO (SEI 7420213) para fins de prosseguimento dos estudos, o que foi consolidado por intermédio da Nota Técnica nº 84/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7649835), encaminhada à ASTEC, junto aos documentos dela decorrentes (SEI 7677204), para sorteio do Diretor relator, no dia 13 de setembro de 2022.

1.5. Por fim, no dia 20 de setembro de 2022, os autos foram encaminhados à DIR-2 para minha relatoria (7704356).

É o relatório.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 19/10/2022, às 10:00, 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 **7789826** e o código CRC **A1F930A3**.

SEI nº 7789826



VOTO

PROCESSO: 00058.025261/2018-12

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA DA DIRETORIA COLEGIADA

1.1. Nos termos do art. 8º da Lei nº 11.182/2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País. Ainda, percebe-se que a presente iniciativa se ampara na competência normativa atribuída à Diretoria Colegiada, por intermédio do inciso V do art. 11 da Lei de Criação da Agência, e na autonomia administrativa atribuída à ANAC pelo mesmo diploma legal.

1.2. Assim, resta evidente a competência deste Colegiado para apreciação e deliberação da matéria.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. É imperativo para o debate das questões relativas ao *Upset Prevention and Recovery Training* (UPRT) abordar o contexto que levou diversas autoridades de aviação civil a conceberem esse tipo de treinamento.

2.2. Tal qual narrado na seção de *background* da *Advisory Circular 120-111 (Upset Prevention and Recovery Training)*, com base em análises de acidentes aeronáuticos, não apenas a *Federal Aviation Administration (FAA)*, mas, outras partes interessadas da indústria desenvolveram uma intensa preocupação no tocante a eventos de perda de controle em voo (LOC-I), exemplificados pelas tragédias dos voos Colgan Air 3407, Turkish Airlines 1751, ambos em fevereiro de 2009, e Air France 447, em junho do mesmo ano, que totalizaram cerca de 286 mortos.

2.3. Em consequência, a FAA, a *International Civil Aviation Organization (ICAO)* e a *European Aviation Safety Agency (EASA)* decidiram combinar esforços na busca de solução que mitigasse os catastróficos efeitos das ocorrências dessa natureza, em ação que foi denominada *the loss of control avoidance and recovery training (LOCART)*.

2.4. Em resumo, àquela altura, constatou-se que as práticas existentes podiam ser ineficazes e às vezes até concorrerem para ocasiões de perda de controle em voo.

2.5. Adicionalmente, o *Commercial Aviation Safety Team* (CAST), iniciativa conjunta entre entidades governamentais e da indústria, estudou 18 acidentes o que, junto às observações efetuadas pelo *LOCART*, resultaram em recomendações que delinearão o hoje conhecido *Upset Prevention and Recovery Training* (UPRT).

2.6. Ainda no tocante ao histórico do UPRT, vale ressaltar que o tema foi objeto da [recomendação](#) IG-136/CENIPA/2013 - 02, datada de 04 de outubro de 2021, decorrente de incidente grave ocorrido em 26 de julho de 2013, direcionada à ANAC pelo Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), e de recomendações advindas do *National Transportation Safety Board* (NTSB) e do *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile* (BEA), órgãos internacionais de referência na investigação de acidentes aéreos.

2.7. Diante deste contexto, entendo que a proposta da Área Técnica no sentido de revisar o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121) e nele incluir a exigência do treinamento UPRT está alinhada à missão da ANAC de garantir a segurança e a excelência da aviação civil, bem como à visão de futuro desta Autarquia - ser referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil.

2.8. Destaco aqui, por oportuno, que esta visão de futuro já está sendo alcançada no presente, considerando a expressiva contribuição desta Casa para a [reeleição](#) do Brasil como membro do Grupo I do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para o período de 2023 a 2025, motivo pelo qual congratulo os diretores, servidores e colaboradores. Resultados assim são possíveis devido à guarda incansável de nossos princípios norteadores, entre eles o incentivo à cooperação no setor de aviação civil.

2.9. Dessa forma, é chegado o momento de submeter a proposta cuidadosamente elaborada pela SPO à apreciação da sociedade, muito embora, antes, seja preciso registrar um ponto de atenção para a sequência do trabalho: dada a possível presença, na frota das empresas brasileiras certificadas segundo o RBAC 119 e cujas operações são regidas pelo RBAC 121, de modelos de aeronaves cujos respectivos dispositivos simuladores não estão, pelo menos por enquanto, qualificados para o UPRT, solicito à área técnica que a versão final da emenda regulamentar proposta contemple claramente o procedimento a ser seguido pelos operadores que, ao final do prazo de transição estabelecido, não consigam, por motivos alheios à sua vontade, cumprir os requisitos ora em estudo.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, voto FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública, pelo prazo de 45 dias, a respeito da proposta de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), que endereça os requisitos do Treinamento de Prevenção e Recuperação da Perda de Controle da Aeronave (*Upset Prevention and Recovery Training* - UPRT) para os pilotos de linha aérea, nos treinamentos de diferenças, treinamentos de solo e de voo iniciais, de transição e de elevação de nível e treinamentos periódicos.

3.2. Outrossim, deverá a SPO, em paralelo ao procedimento de consulta pública, observar o determinado pelo item 2.9 da fundamentação.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 19/10/2022, às 10:00, 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 **7790310** e o código CRC **64003EFC**.

SEI nº 7790310