



Proposta de Emenda do RBAC 135

Apresentação das principais diferenças da proposta em comparação à Emenda 03 do RBAC 135

Roteiro

- Processo de Emenda de um RBAC
- Agenda Regulatória da ANAC
- Emenda do RBAC 135 – Situação Atual
- Proposta de Emenda – Principais Alterações

- O processo administrativo de edição de RBAC pode ser pensado como dividido em 6 fases, que são definidas como segue:
 - Fase 1 – Tomada de subsídio / identificação de problemas;
 - Fase 2 – Elaboração de proposta para Procuradoria;
 - Fase 3 – Ajuste da proposta para a Audiência Pública;
 - Fase 4 – Ajuste da proposta para a Procuradoria;
 - Fase 5 – Ajuste da proposta para aprovação final da Diretoria;
 - Fase 6 – Aprovação da norma pela Diretoria.

- PORTARIA Nº 2852, DE 30 DE OUTUBRO DE 2013
 - Institui a Agenda Regulatória da ANAC para o ano de 2014.

Extrato

Proposta de Tema	O que é o Tema?	Elaboração	Audiência Pública	Publicação	UORG
Revisão do RBAC 91 - aviação geral.	Revisão de requisitos constantes do RBAC 91.	Já realizado	1T14	3T14	SSO
Aprovação de novas tecnologias, tais como: - <i>Electronic Flight Bags</i> ; - <i>Head-up display</i> - HUD; - <i>Enhanced Vision System</i> - EVS	Desenvolvimento de requisitos e forma de cumprimento dos mesmos para a implementação de novas tecnologias em aeronaves para uso por parte da tripulação.	2T14	Não Aplicável	3T14	SSO
Revisão do RBAC 135 - táxi aéreo.	Revisão de requisitos constantes do RBAC 135.	1T14	2T14	3T14	SSO
Revisão do RBAC 121 - empresa aérea regular.	Revisão de requisitos constantes do RBAC 121.	Já realizado	Já realizado	1T14	SSO



Emenda do RBAC 135 – Situação Atual

- Realização do workshop
- Próximos passos:
 - Análise das sugestões do workshop e consolidação da proposta
 - Envio à Diretoria da ANAC
 - Consulta Pública
 - Análise das contribuições da Consulta Pública
 - Análise da Procuradoria da ANAC
 - Apreciação da Diretoria da ANAC

Proposta de Emenda RBAC 135 (Minuta – Não Aprovada)

Principais Pontos

Lista de Problemas Identificados

Seção	Problema Identificado
135.243(e)(2)	Requisito sem justificativa técnica adequada quanto à qualificação mínima de um PIC de helicóptero VFR
135.245(a) 135.245(b)	Falta de alinhamento dos requisitos do SIC com os do PIC Falta de especificação da experiência recente para o SIC Falta de alinhamento dos requisitos do SIC com os do PIC
135.244(b)(3) 135.244(e) 135.145(e)(5) 135.353	Dificuldade da formação da primeira tripulação para os operadores do RBAC 135.
135.3(d)	Existência de requisito não técnico no RBAC 135.
135.23(a)(2)	Existência de conflito entre os parágrafos 135.23(a)(2) e 135.185(a) do RBAC 135.
135.23(a)(39) 135.23(a)(40)	Atendimento aos requisitos de observações e reportes de aeronaves constantes do Anexo 3 da ICAO.

Lista de Problemas Identificados

Seção	Problema Identificado
135.63(a)(4)(vi) 135.63(a)(4)(xi)	Deficiência na rastreabilidade dos treinamentos do operador.
135.63(c)	Falha na atribuição de responsabilidade pela preparação do manifesto de carga.
135.63(d)	Falta de definição sobre a utilização da cópia do manifesto de carga.
135.131	Falta de requisito no RBAC 135 que regulamentasse as orientações do Art. 43 do PSOE-ANAC.
135.163	Conflito da seção 135.163 com a seção 135.179 do RBAC 135.
135.163(a)	Desalinhamento com o FAR 135 o que pode causar problemas de certificação de aeronaves no Brasil.
135.169(a)	Falha na passagem do parágrafo 135.169(a) do RBHA 135 para o RBAC 135.

Lista de Problemas Identificados

Seção	Problema Identificado
135.177(a)	Falta de esclarecimento do que a ANAC considera “prontamente acessível” no parágrafo 135.177(a).
135.299(a)(4)	Requisito que impõe condições tecnicamente não justificáveis aos operadores.
135.321(b)(9) 135.321(b)(10)	Falta de definição dos termos “exame de proficiência” e “exame de competência”.
135.327(b)(3)	Falta de detalhamento das manobras de voo para treinamento em helicópteros e simuladores.
135.335(e)	Falta de especificação dos critérios de qualificação de simuladores de voo utilizados no RBAC 135 .
135.343	Falta de especificação de quais treinamentos podem ser dispensados para alguns operadores.
135.347(d)	Conteúdo da seção 135.347 diferente da sua aplicabilidade.

Lista de Problemas Identificados

Seção	Problema Identificado
135.347(d)(2)	Impossibilidade de examinadores credenciados realizarem exames de pilotos em simuladores de voo.
135.347(d)(4)	Falta de esclarecimento sobre o complemento de treinamento em aeronave para simuladores nível B.
135.347(e)	Falta de esclarecimento sobre a necessidade de execução da experiência operacional pelos PIC.
135.349(c)	Conflito entre os RBAC 135 e 63 quanto ao requisito de exame de comissários .
Subparte K	Divergência entre os requisitos dos RBAC 135 e 175;

Problema identificado

- Requisito sem justificativa técnica adequada quanto à qualificação mínima de um PIC de helicóptero VFR

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
<p>135.243(e)(2) para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR.</p>	<p>135.243(f) Não obstante o estabelecido no parágrafo (b)(4), para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR. VFR, o piloto em comando não precisa ter habilitação IFRH quando o voo for realizado no período diurno, ou, caso realizado no período noturno, quando ocorra inteiramente em ATZ, CTR ou TMA, incluindo as projeções dos seus limites laterais, ou ainda, na inexistência desses espaços aéreos, dentro de um raio de 50 km (27 NM) do aeródromo ou heliponto de partida.</p>

Justificativa

- Inclusão expressa no dispositivo da possibilidade de realização de voos em condições visuais no período diurno, respeitada a regulamentação de tráfego aéreo (ICA 100-4);
- Adequação de termos, substituindo qualificação e IFR por IFRH.

Problema identificado

- Falta de alinhamento dos requisitos do SIC com os do PIC
- Falta de especificação da experiência recente para o SIC

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
<p>135.245(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.</p>	<p>135.245(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado. ou piloto de tripulação múltipla, com as apropriadas habilitações de classe e tipo e uma habilitação para voo IFR. Para voos em condições IFR, a pessoa deve atender aos requisitos de experiência recente do RBAC 61.</p>

Justificativa

- Alterações para alinhamento com o FAR 135.245.
- Inclusão da licença de piloto de tripulação múltipla como opção para qualificação de um SIC, como previsto no RBAC 61.
- Os requisitos de experiência recente para segundo em comando não trarão, em si, gastos adicionais aos operadores, uma vez que já estão previstos no RBAC 61

Problema identificado

- Falta de alinhamento dos requisitos do SIC com os do PIC

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.245(b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR diurno deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave.	135.245(b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR diurno deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave. com as apropriadas habilitações de tipo.

Justificativa

- Compatibilização com as qualificações exigidas para piloto em comando.

Problema identificado

- Dificuldade da formação da primeira tripulação para os operadores do RBAC 135.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.244(b)(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e	135.244(b)(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e em comando qualificado pelo operador que tenha passado pelo treinamento previsto na Seção 135.353 (se aplicável), um piloto instrutor qualificado ou um examinador credenciado; e
	135.244(e) As provisões dos parágrafos (c) e (d) podem ser substituídas por um ou mais voos de avaliação operacional (a critério da ANAC), acompanhado por INSPAC, feito segundo o previsto no parágrafo 135.145(f)(5), para a formação do primeiro piloto em comando no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, nas seguintes situações: (1) certificação inicial do detentor do certificado; (2) introdução de um novo modelo de aeronave pelo detentor do certificado; e (3) formação de um novo piloto em comando no caso do detentor do certificado perder todos os seus pilotos em comando anteriores.



Problema identificado

- Dificuldade da formação da primeira tripulação para os operadores do RBAC 135.

Justificativa

- Aumentar o leque de pessoas que podem supervisionar a experiência operacional. Quando um PIC supervisionar a experiência operacional, ele deve ser qualificado em ambos os postos de pilotagem.
- Permitir que, nas situações acima, os operadores tenham uma alternativa para formar o seu primeiro PIC.
- Este, após cumprir o previsto na proposta de Seção 135.353 (qualificação em ambos os postos de pilotagem), pode supervisionar a experiência operacional dos demais PIC do operador.
- Tal alteração permite que o primeiro PIC adquira a sua experiência operacional de forma padronizada e acompanhada formalmente pela ANAC.
- O requisito somente será aplicado por solicitação expressa do operador e cercados de medidas compensatórias em relação à dispensa do cumprimento integral das horas de voo originalmente previstas para a aquisição de experiência operacional.

Problema identificado

- Dificuldade da formação da primeira tripulação para os operadores do RBAC 135.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
	135.145(e)(5) nos casos previstos no parágrafo 135.244(e).
	135.353 – Treinamento para operação em ambos os postos de pilotagem. (a) O detentor de certificado deve garantir que: (1) o piloto que seja designado para operar em ambos postos de pilotagem, seja aprovado em um treinamento adequado; e (2) o treinamento conste do programa de treinamento aprovado do detentor de certificado. (3) Esta seção não se aplica a aeronaves classe.

Justificativa

- Prever que os voos de experiência operacional a serem executados segundo a proposta do Parágrafo 135.244(e) possam ser realizados segundo as regras testes de validação da Seção 135.145.
- Esta seção é necessária para qualificar os PIC que ministrarão a experiência operacional em ambos os postos de pilotagem. Esta alteração será aplicado para suprir suas necessidades em relação às novas opções de supervisão da experiência operacional previstas na proposta de alteração do Parágrafo 135.244(b)(3).

Problema identificado

- Existência de requisito não técnico no RBAC 135.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
<p>135.3(d) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, a autorização para um detentor de certificado engajado em operações por demanda conduzir ligações sistemáticas é temporária e condicionada à transição, no prazo máximo de 24 meses, para o engajamento em operações complementares.</p>	<p>135.3(d) Nenhuma pessoa pode conduzir Ligações Sistemáticas, conforme definido no Inciso XI do Art. 2º da Portaria 190/GC-5 de 20/MAR/2001, a menos que sejam cumpridos os requisitos específicos para tal operação constantes neste regulamento e que a mesma seja aprovada nas especificações operativas do detentor do certificado.</p>

Justificativa

- O texto atual constante do Parágrafo 135.3(d) introduz um requisito não técnico (duração de 24 meses) no regulamento, o qual não é suportado pela definição de LS constante da Portaria 190/GC-5.
- Adicionalmente, não existe a definição de LS nos RBAC 119/135 e não são informadas as regras que as empresas devem seguir para executar tal tipo de operação.

Problema identificado

- Existência de conflito entre os parágrafos 135.23(a)(2) e 135.185(a) do RBAC 135.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.23(a)(2) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves e, para aeronaves multimotoras, para determinar conformidade com a seção 135.185;	135.23(a)(2) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves e, para aeronaves multimotoras, para determinar conformidade com a seção 135.185;

Justificativa

- No FAR 135, a restrição "para aeronaves multimotoras," é aplicável, porque o FAR 135.185 é aplicável apenas a aeronaves multimotoras.
- Como o RBAC 135.185 é aplicável a qualquer aeronave, o RBAC 135.23(a)(2) não deve restringir a adequação ao 135.185 apenas a aeronaves multimotoras.

Problema identificado

- Atendimento aos requisitos de observações e reportes de aeronaves constantes do Anexo 3 da ICAO.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
	135.23(a)(39) descrição das políticas e procedimentos relativos ao relato rotineiro de condições meteorológicas e observações em rota, em subida e em outras fases do voo (AIREP);
	135.23(a)(40) obrigação de informação, por AIREP ESPECIAL das tripulações, quando do encontro de fenômenos relacionados a atividades vulcânicas.

Justificativa

- Atendimento aos parágrafos 5.1, 5.2, 5.3 e 5.5 do Anexo 3;
- Atendimento aos parágrafos 5.5 e 5.9 do Anexo 3.

Problema identificado

- Deficiência na rastreabilidade dos treinamentos do operador.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.63(a)(4)(vi) a data e o resultado de cada teste de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por este regulamento e o tipo de aeronave voada durante os testes e exames;	135.63(a)(4)(vi) a data e o resultado, incluindo as fichas de avaliação , de cada teste de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por este regulamento e o tipo de aeronave voada durante os testes e exames;

Justificativa

- Assegurar a rastreabilidade de todos os treinamentos do operador.
- Adoção da RSV(A) 020/2012 do CENIPA.
- Retirada a expressão “de proficiência” uma vez que os exames podem ser tanto de proficiência quanto de competência, de rota ou de observação

Problema identificado

- Deficiência na rastreabilidade dos treinamentos do operador.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
	135.63(a)(4)(xi) Certificados de conclusão e fichas de instrução dos currículos de solo e de voo (em aeronave ou simulador), com detalhamento suficiente para demonstrar o correto cumprimento do treinamento previsto e o seu resultado. Tais documentos devem incluir a certificação prevista no parágrafo 135.323(c) deste regulamento; e

Justificativa

- Assegurar a rastreabilidade de todos os treinamentos do operador.
- Adoção da RSV(A) 020/2012 do CENIPA.

Problema identificado

- Falha na atribuição de responsabilidade pela preparação do manifesto de carga.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
<p>135.63(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:</p>	<p>135.63(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem, deve ser assinado pelo responsável por suas informações e deve incluir:</p>

Justificativa

- Não basta a identificação do tripulante, mas é preciso que seja assinado por um responsável indicado do detentor do certificado, que se responsabilize pelas informações do documento

Problema identificado

- Falta de definição sobre a utilização da cópia do manifesto de carga.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
<p>135.63(d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma cópia desse manifesto. O operador deve conservar uma cópia do mesmo, em sua sede operacional, por, pelo menos, 90 dias após a realização do voo.</p>	<p>135.63(d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma cópia desse manifesto. A outra cópia deve ser mantida em solo pelo menos até o final do voo. O operador deve conservar o original ou uma cópia do mesmo, em sua sede operacional, por, pelo menos, 90 dias após a realização do voo.</p>

Justificativa

- Esta alteração visa clarear os requisitos quanto aos seguintes aspectos:
 - a cópia do manifesto de carga não deve estar a bordo da aeronave durante o voo, uma vez que poderia ser perdida no caso de um acidente aéreo;
 - tanto o original quanto a cópia do manifesto de carga podem ser arquivadas na base do operador.

Problema identificado

- Falta de requisito no RBAC 135 que regulamentasse as orientações do Art. 43 do PSOE-ANAC.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
	135.131 O detentor de certificado ou o piloto em comando de aeronaves voando em espaço aéreo brasileiro devem informar ao Centro de Prevenção de Investigação de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA caso sua aeronave tenha sofrido colisão com uma ou mais aves, salvo se já tiver sido relatada como um acidente ou incidente. Também deve ser informado caso seja avistado grupo de aves que possa colocar em risco as operações aéreas próximas aos sítios aeroportuários.

Justificativa

- Este parágrafo foi criado para atender ao Art 73 do PSOE-ANAC e aos parágrafos 4.5 e 4.7 do PCA 3-2 do CENIPA e alinhamento com a proposta de seção 121.562 do RBAC 121.

Problema identificado

- Conflito da seção 135.163 com a seção 135.179 do RBAC 135.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.163 Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR transportando passageiros, a menos que ela possua os seguintes equipamentos e instrumentos, todos funcionando:	135.163 Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR transportando passageiros, a menos que ela possua os seguintes equipamentos e instrumentos, todos funcionando:

Justificativa

- Remoção do texto “todos funcionando” por ser conflitante com a seção 135.179.

Problema identificado

- Desalinhamento com o FAR 135 o que pode causar problemas de certificação de aeronaves no Brasil.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.163(a) um indicador de velocidade vertical para cada piloto requerido;	135.163(a) um indicador de velocidade vertical para cada piloto requerido ;

Justificativa

- Remoção do texto “para cada piloto requerido” para alinhamento com o texto correspondente do FAR.

Problema identificado

- Falha na passagem do parágrafo 135.169(a) do RBHA 135 para o RBAC 135.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.169(a) Exceto para aviões certificados na categoria transporte regional, ninguém pode operar um avião, a menos que ele cumpra os requisitos adicionais de aeronavegabilidade das seções 121.213 a 121.283 e 121.307 do RBAC 121.	135.169(a) Exceto para aviões certificados na categoria transporte regional, ninguém pode operar um grande avião, a menos que ele cumpra os requisitos adicionais de aeronavegabilidade das seções 121.213 a 121.283 e 121.307 do RBAC 121.

Justificativa

- Incluída a palavra “grande” a fim de acertar tecnicamente o texto do parágrafo.

Problema identificado

- Falta de esclarecimento do que a ANAC considera “prontamente acessível” no parágrafo 135.177(a).

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
<p>135.177(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que essa aeronave possua a bordo equipamentos de emergência que devem ser prontamente acessíveis aos tripulantes, cuidadosamente guardados em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-los.</p>	<p>135.177(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que essa aeronave possua a bordo equipamentos de emergência que devem ser prontamente acessíveis aos tripulantes na cabine de comando ou de passageiros, cuidadosamente guardados em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-los.</p>

Justificativa

- Alterar a aplicabilidade da seção para alinhamento com o FAR 135 (somente para aeronaves tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos).
- Esclarecer que “prontamente acessível” se refere a equipamentos dentro das cabines de comando e de passageiros das aeronaves.

Problema identificado

- Requisito que impõe condições tecnicamente não justificáveis aos operadores.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.299(a)(4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.	135.299(a)(4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.

Justificativa

- Requisito não possui paralelo nem no FAR 135.299, nem no LAR 135.1020.
- Em geral as empresas completam aquisição de experiência operacional em poucas semanas. Para seguir o prazo em 135.299(a)(4), precisariam manter o tripulante como aluno por mais 2 ou 3 meses, apesar de já ter cumprido os demais requisitos para realizar o exame em rota.

Problema identificado

- Falta de definição dos termos “exame de proficiência” e “exame de competência”.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
	<p>135.321(b)(9) exame de proficiência: exame prático realizado em simulador ou em voo não conduzido segundo este regulamento;</p> <p>135.321(b)(10) exame de competência: exame prático realizado em um dispositivo de treinamento aprovado ou em aeronave estática.</p>

Justificativa

- Texto incluído a fim de padronizar o entendimento do termo “exame de proficiência” e harmonizá-lo com o do RBHA 63;
- Texto incluído a fim de padronizar o entendimento do termo “exame de competência” e harmonizá-lo com o do RBHA 63.

Problema identificado

- Falta de detalhamento das manobras de voo para treinamento em helicópteros e simuladores.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.327(b)(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em avião durante o treinamento e exames de voo.	135.327(b)(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em avião aeronave ou simulador durante o treinamento e exames de voo.

Justificativa

- É importante que as descrições ou cartazes pictóricos das manobras não sejam limitados apenas aos programas de treinamento para aviões; os mesmos devem abranger helicópteros e simuladores também.

Problema identificado

- Falta de especificação dos critérios de qualificação de simuladores de voo utilizados no RBAC 135 .

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
	<p>135.335(e) Para que um simulador de aeronave possa ser usado em lugar de uma aeronave para satisfazer aos requisitos de treinamento em voo neste regulamento, ele deve:</p> <p>(1) ser qualificado e aprovado de acordo com esta seção e atender aos requisitos estabelecidos pelo Apêndice H do RBAC 121 ou disposições que venham a substituí-lo; e</p> <p>(2) ser usado como parte de um programa aprovado que atenda aos requisitos de treinamento de 135.347 e ao Apêndice H do RBAC 121 ou disposições que venham a substituí-lo.</p>

Justificativa

- Inclusão do parágrafo 135.335(e) fins tornar requisito que os simuladores a serem utilizados pelos operadores do RBAC 135 devem ser qualificados e aprovados de acordo com o previsto no Apêndice H do RBAC 121.

Problema identificado

- Falta de especificação de quais treinamentos podem ser dispensados para alguns operadores.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
<p>135.343 Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC.</p>	<p>135.343 Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Esta seção não se aplica a Os detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC ficam isentos de cumprir os treinamentos requeridos pelas seções 135.345, 135.347 e 135.351(c) para as funções de comando e segundo em comando, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC. Não obstante o acima especificado, nenhum detentor do certificado pode autorizar e nenhum piloto pode realizar operação em condições de formação de gelo, a menos que esse piloto cumpra o treinamento previsto em 135.227(b).</p>



Problema identificado

- Falta de especificação de quais treinamentos podem ser dispensados para alguns operadores.

Justificativa

- Esta alteração visa clarear a orientação atual da seção 135.343 quanto à aplicabilidade de certos treinamentos para operadores do RBAC 135.
- Uma análise completa da situação está contida na Nota Técnica 153/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, a qual foi aprovada e posta em vigor pelo Memorando Circular 3/2012/GVAG/GGAG/SSO.

Problema identificado

- Conteúdo da seção 135.347 diferente da sua aplicabilidade.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.347(d) Um detentor de certificado pode optar por um programa de treinamento inicial para pilotos realizado basicamente em simulador de voo, desde que:	135.347(d) Um detentor de certificado pode optar por um programa de treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e de diferenças para pilotos, realizado basicamente em simulador de voo, desde que:

Justificativa

- Correção da omissão dos demais tipos de treinamento, os quais também podem ser realizados basicamente em simulador de voo.

Problema identificado

- Impossibilidade de examinadores credenciados realizarem exames de pilotos em simuladores de voo.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.347(d)(2) ao término do treinamento, o piloto seja aprovado em exame de voo no simulador conduzido por um INSPAC; e	135.347(d)(2) ao término do treinamento, o piloto seja aprovado em exame de voo no simulador conduzido por um INSPAC; e ou um piloto examinador credenciado;

Justificativa

- Complementação do requisito para possibilitar que examinadores credenciados também possam realizar exames em simuladores de voo.
- Não existe razão lógica para que tais examinadores não possam executar tais atividades.

Problema identificado

- Falta de esclarecimento sobre o complemento de treinamento em aeronave para simuladores nível B.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
	<p>135.347(d)(4) se o treinamento for conduzido em simulador nível B, além do previsto no parágrafo 135.347(d)(3) acima, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no simulador de voo nível B. O exame previsto em 135.293(b) (ou 135.293(c)) deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.</p>

Justificativa

- Inclusão dos requisitos adicionais para condução de treinamento em simulador de voo nível B.
- Neste caso, deve-se realizar em aeronave as manobras que não sejam possíveis de ser realizadas no simulador de voo nível B.

Problema identificado

- Falta de esclarecimento sobre a necessidade de execução da experiência operacional pelos PIC.

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
<p>135.347(e) Após completar o treinamento local e ser submetido ao exame previsto no parágrafo 135.293(b), o piloto receberá o certificado de habilitação técnica no tipo do equipamento e posteriormente deverá obter a experiência de operação em rota (135.244) sob a supervisão de um instrutor qualificado da empresa, quando então será submetido a um exame em rota (135.299(a)).</p>	<p>135.347(e) Após completar o treinamento local em voo e ser submetido ao exame previsto no parágrafo 135.293(b), o piloto receberá o certificado de habilitação técnica no tipo do equipamento e posteriormente deverá. Posteriormente, as pessoas designadas para exercer a função de piloto em comando deverão obter a experiência de operação em rota {operacional conforme requerido na seção 135.244} sob a supervisão de um instrutor qualificado da empresa, quando então será submetido serão submetidas a um exame em rota (135.299(a)).</p>

Justificativa

- Alterar a expressão “treinamento local” (a qual não é definida na legislação) para “treinamento de voo”, a qual é prevista no RBAC 135;
- Adequação do requisito de execução da experiência operacional ao requerido na proposta de alteração da Seção 135.244 contida na NT 006/2012/GGTA/SSO.

Problema identificado

- Conflito entre os RBAC 135 e 63 quanto ao requisito de exame de comissários .

Texto constante da Emenda 03	Proposta de alteração
135.349(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. Esse exame deve ser conduzido por um INSPAC.	135.349(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. Esse exame deve ser conduzido por um INSPAC ou por um examinador credenciado.

Justificativa

- Alteração do requisito para permitir que os exames de competência de comissários de voo possam ser feitos sem limitação tanto por INSPAC quanto por examinador credenciado comissário para conformidade com o previsto no parágrafo 63.71(b) do RBHA 63.

- Subparte K – Programa de Treinamento em Artigos Perigosos
 - Verificar alterações diretamente no NPR.
- Problema identificado:
 - Divergência entre os requisitos dos RBAC 135 e 175;