

ÍTENS QUE MAIS AFETAM  
AS ATIVIDADES DO  
TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO  
NÃO REGULAR  
POR DEMANDA ( TÁXI AÉREO)  
RBAC 135

## ROTEIRO

-ATUAL SITUAÇÃO DAS EMPRESAS

-CUSTO ADICIONAL DEVIDO ÀS EXIGÊNCIAS DA LEGISLAÇÃO

-QUAIS PROGRAMAS MAIS AFETAM

-O QUE PODE SER FEITO PARA SALVAR AS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO

# EXEMPLO DE UMA EMPRESA

## **-ANV AGREGADAS**

01 GULFSTREAM G-550  
01 GULFSTREAM G-450  
02 AGUSTA A-109  
01 BELL-407  
01 BELL-429

## **PESSOAL**

### **-PILOTOS**

AVIÃO	07
HELICÓPTERO	07

### **-MANUTENÇÃO**

ENGENHEIRO	01
MECÂNICOS	05
AUX PISTA	08
CTM	03
SUPRIM/FERRAM	01

# EXEMPLO DE UMA EMPRESA

## --OPERAÇOES

OPR 02

COORDENAÇAO VOO 04

## -ADMINISTRAÇÃO

COMERCIAL 03 (TERCEIRIZADO)

FINANCEIRO 04

RH/TI/RECEP 03

GSO/AVSEC 06 (04 CONTRATADOS + 02 PILOTOS)

PPSP (Medico + Psicologa) 02 contratados

## RECURSOS UTILIZADOS

### -SPYDERTRACK

E' um equipamento autônomo ( adaptamos uma bateria de Litium para alimentá-lo) de forma a não interferir no sistema elétrico dos helicópteros...

- Ger OP, o PIL CH e quem mais desejar, pode acompanhar, no laptop ou celular, o movimento dos helicópteros sabendo a cada minuto sua posição, velocidade e altitude.

PR-LJX foi trasladado para os EUA ...eu acompanhei a chegada dele, de casa, no laptop...5 'depois do pouso liguei para o piloto e perguntei: - Porque fizestes o tráfego pela esquerda no pouso???

## RECURSOS UTILIZADOS

- As avs Gulfstream já possuem um sistema de rastreamento que informa, via email, toda a movimentação da avs.

PRFGA OFF SBGL 05/19 0231Z 2331LCL

OFF RPT

DEP: SBGL - GALEAO - ANTONIO CARLOS JOBIM INTERNATIONAL AIRPORT

DEST: KLEX - BLUE GRASS AIRPORT

ETA: 1240Z 0840LCL

PTMTP ON SBBR 05/18 2156Z 1856LCL

ON RPT

DEP: SBRJ - SANTOS DUMONT AIRPORT

DEST: SBBR - BRASILIA/PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKEK INTERNATIONAL AIRPORT

PRFGA OFF KTEB 05/22 1322Z 0922LCL

OFF RPT

DEP: KTEB - TETERBORO AIRPORT

DEST: KSAN - SAN DIEGO INTERNATIONAL AIRPORT

ETA: 1832Z 1132LCL

## RECURSOS UTILIZADOS

### -SPYDERTRACK

Ger OP, o PIL CH e quem mais desejar, podem acompanhar, no laptop ou celular, o movimento da avião sabendo a cada minuto sua posição, velocidade e altitude.

### -SKYTOOLS

Programa com banco de dados desenvolvido e custeado pela empresa que fornece as informações para:

- CTM-Controle Técnico de Manutenção;
  - Controle de componentes
  - Controle de inspeções
- OPERAÇÕES;
  - Controle de hora de voo dos tripulantes
  - Escala de voo realizada

DIÁRIO DE BORDO- no iPAD, transmitido pelo piloto para a empresa, por internet e, após ter seus dados analisados, inseridos no Banco de dados

## RECURSOS UTILIZADOS

- ARINC      pagamos anualmente uma “assinatura” por anv de asa fixa...
  - Esta assinatura nos dá direito a:
    - análise e planejamento de rotas nacionais e internacionais
    - obtenção de Autorização de Sobrevoo
    - preenchimento, apresentação e aprovação de Plano de Voo
    - obtenção de info meteorológicas da rota, destino e alternativas

- JEPSEN      pagamos anualmente uma “assinatura” por anv
  - dispomos das publicações aeronáuticas relativas a rotas e procedimentos IFR nos equipamentos de bordo das anv e nos dois iPAD de cada aeronave

## RECURSOS UTILIZADOS

PAPER LESS    pagamos uma Assessoria para adequar nossos manuais e aprovar junto à ANAC o procedimento chamado “paper less” que significa não termos que levar a bordo da aeronave, em todos os voos, TODA a documentação exigida pela ANAC ( Manual de Voo da anv, MGO –Manual Geral de Operações, SOP-Standard Operational Procedures, MEL, EO, cartas de voo em rota, procedimentos de subida e descida IFR, etc

Estamos no processo de comprovar para a ANAC a eficiência desta operação....neste período ( 6 meses), estamos autorizados a usar o iPAD mas teremos que levar a bordo , como “backup”, todo o material exigido, em papel....

Depois deste período seremos autorizados a voar apenas com os dois iPADs...um deles de reserva....

# RECURSOS ELETRÔNICOS

versus

## LEGISLAÇÃO DA ANAC

Apesar de todos estes recursos, a legislação antiquada não os aceita como “método alternativo” de cumprimento das exigências...

SPYDERTRACK- substituiria alguns funcionários da Coordenação de voo que poderiam trabalhar de qualquer lugar

SKYTOOLS – com o Diário de Bordo eletrônico não necessitámos do preenchimento do DB em papel

ARINC – com a utilização da ARINC não necessitámos ter inúmeros itens descritos no MGO..

-

## PROGRAMAS QUE ONERAM A OPERAÇÃO

### -PSOA - PROGRAMA DE SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO

Foi escrito para ser cumprido por empresas REGULARES (RBAC 121) como uma prevenção à interferência ilícita da aeronave por um ou mais passageiros....

Estas empresas:

- tem mais de uma Base Operacional;
- atuam em vários aeroportos...
- vendem os bilhetes (passagens) sem conhecer quem os compra
- realizam o checkin para o embarque
- despacham a bagagem

A ANAC exige que uma empresa de Táxi Aéreo ( RBAC 135) que voe internacional cumpra a mesma regulamentação... Estas empresas:

- raramente tem mais que uma Base Operacional;
- não dispõe de “balcões” de atendimento para venda de bilhetes
- realiza o checkin personalizado
- um sequestro só será possível se o voo for contratado com esta finalidade.

**Com isto, obriga uma empresa de Táxi Aéreo que tem apenas duas aeronaves capazes de voar internacional a contratar:**

**02 pessoas para a Gerência de AVSEC**

**02 pessoas para a Gerência do Controle de qualidade...**

## PROGRAMAS QUE ONERAM A OPERAÇÃO -PSOA - PROGRAMA DE SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO

SEU OBJETIVO PRINCIPAL É EVITAR UM APODERAMENTO ILÍCITO

TODAS AS MEDIDAS DE SEGURANÇA DO PSOA NÃO TEM NENHUMA EFICIÊNCIA NO CASO DE UMA EMPRESA DE TÁXI AÉREO

NUMA ANV DE EMPRESA REGULAR O PROVÁVEL SEQUESTRADOR SERIA UM PASSAGEIRO

NUMA ANV DE EMPRESA DE TAXI AEREO O SEQUESTRADOR SÓ PODERIA SER O FRETADOR

AS MEDIDAS ADOTADAS PELAS EMPRESAS PARA EVITAR SÃO TOTALMENTE DIFERENTES

## PROGRAMAS QUE ONERAM A OPERAÇÃO

### PPSP-PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICA

#### **120.301 Forma do Programa**

- Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas (PPSP) deverá conter, no mínimo: (Redação dada pela Resolução nº 326, de 10 de junho de 2014)
  - (1) um Subprograma de Educação, na forma da subparte H deste Regulamento;
  - (2) um Subprograma de Exames Toxicológicos de Substâncias Psicoativas, conforme a subparte I deste Regulamento; e
  - (3) um Subprograma de Resposta a Evento Impeditivo, conforme a subparte J deste Regulamento.

Foi escrito para ser cumprido por empresas REGULARES (RBAC 121) para evitar que pessoas que desenvolvem atividades que possam afetar a Segurança Operacional , chamadas ARSO, trabalhem sob o efeito de tais substâncias;

## PROGRAMAS QUE ONERAM A OPERAÇÃO

### PPSP-PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS

ARSO-pessoas que desenvolvem atividades que influem na SO...

A ANAC exige que uma empresa pequena que tenha mais de 10 ARSO, de Táxi Aéreo ou Oficina de Manutenção, cumpra o mesmo programa o que , praticamente, a obriga a contratar os serviços de:

01 Médico Revisor;

01 Psicóloga: e

01 laboratório para realizar os exames

A empresa deve submeter todos os funcionários, na admissão, a exames toxicológicos

Estes exames devem ser repetidos anualmente na seguinte proporção:

- |                       |     |
|-----------------------|-----|
| - Mais de 2.000 ARSO  | 7%  |
| - De 500 a 2.000 ARSO | 28% |
| .. Menos de 500 ARSO  | 50% |

Nossa empresa tinha 40 ARSO....agora já tem apenas 27 e a tendência é diminuir

## EXEMPLO DO QUE OCORRE EM UMA EMPRESA

A Lei do Aeronauta que é feita para empresas 121 mas é aplicada as empresas 135, obriga a empresa a contratar mais pilotos do que os necessários para operar seu reduzido número de aeronaves. Além dos salários, somam-se os custos de treinamento anual...

- O piloto de asa fixa mais voado no ano de 2014 voou 287 horas;e
- o piloto de asa rotativa mais voado em 2014 voou 148 horas...
- comparando-se estes números aos limites estabelecidos pela Lei do Aeronauta 850 hs anuais, podemos constatar a penalização das empresas 135 no cumprimento a esta Lei.
- Voamos em 2014 1/3 das horas permitidas no ano...em 2015 voamos menos e em 2016 estamos lutando para empatar com 2015.

Jatos privados voam para a Europa com 2 pilotos ....nós temos que voar com 3

Os tripulantes das empresas regulares descansam as horas regulamentares e retornam...  
Nosso pilotos chegam a ficar lá uma semana....quando passa disto os trazemos de volta....por economia...

Várias empresas já encerraram sua atividades...se não mudarmos isto, poucas restarão

## ATUAL SITUAÇÃO DAS EMPRESAS

Lutamos para sobreviver...

Nos dois últimos anos devolvemos:

01 King Air B 350

01 C-680 Sovereign

02 A-109 Agusta

Agora estamos devolvendo um GULFSTREAM G 550

Despedimos 06 pilotos

01 Coordenador

02 Aux de Operações

Para tentar equilibrar receita/despesa, estamos priorizando:

-administração de aeronaves

-hangaragem de terceiros

## ATUAL SITUAÇÃO DAS EMPRESAS

Lutamos para sobreviver...

Temos uma diferença entre receita/despesa de 126 mil mensais

Pagamos 66 mil ALUGUEL por um hangar pelo qual, antes da renovação do contrato pagávamos 18 mil...a INFRAERO fez uma licitação quando venceu nosso contrato.

Deveríamos ter direito à renovação automática enquanto fossemos autorizados a funcionar pela ANAC.  
Agora arrendamos outro hangar, de tamanho similar, por 33 mil...

Destina-se a:

- oficina de manutenção
- hangaragem de terceiros

Estamos buscando a homologação da oficina ha 6 meses

Devido EXCLUSIVAMENTE à exigências do RBAC 135, temos  
obrigatoriamente que ter:

-04 pessoas na Coordenação de voo;

393.579,39

-02 pessoas para fazer relatórios

109.972,50

-01 Ger AVSEC e 01 Suplente para cumprir o PSOA

219.945,00

-01 Ger de Qualidade e 01 Suplente para cumprir o PSOA 219.945,00

-01 Medico para cumprir o PPSP

39.000,00

-01 Psicóloga para cumprir o PPSP

## CUSTO ADICIONAL

-RBAC 135 DETERMINA AS OBRIGAÇOES DA EMPRESA DE TÁXI AÉREO

-A ANAC TRATA AS EMPRESAS SEM CONSIDERAR SEU PORTE E ÁREA DE ATUAÇÃO

Temos empresas SA-Sociedade Anônima

Temos empresas LTDA ...a maioria

Deveríamos ter ME-Micro empresa

-Para que isto acontecesse, a ANAC teria que legislar adequando suas regras ao tamanho da empresa ...

-Teria que autorizar o Táxi Aéreo INDIVIDUAL em algumas regiões do país estudando caso a caso...mas para isto deveria dispor de funcionários que conhecessem as várias “realidades” do nosso país...

-DEMORA A ADEQUAR-SE ÀS ATUAIS FACILIDADES DO MUNDO DIGITAL E PARA TRAZER SOLUÇOES QUE EVITEM QUE EMPRESAS ENCERREM SUAS ATIVIDADES

## CUSTO ADICIONAL

-RBAC 135 DETERMINA AS OBRIGAÇOES DA EMPRESA DE TÁXI AÉREO

-A ANAC “cobra” cumprimento de prazo dos usuários mas ela mesma não os cumpre....

Em 06 de Junho de 2016 –pedimos ao RAB que fosse cancelado nosso arrendamento e consequente retirada da EO de um helicóptero A-109...PR-MIG ...

Em 30 de Setembro de 2016, as 17:00 (sexta feira passada) recebemos um Oficio do RAB informando que foi INDEFERIDO nosso pedido e que o Processo estava arquivado por falta de documentos...mas foram bonzinhos pois disseram que podíamos entrar com novo processo PAGANDO novamente os emolumentos...

Hoje ligamos para o Despachante e ele disse que estava tudo resolvido...

O PR-MIG saiu da EO em 17 de junho e já está registrado no RAB em nome do novo proprietário.

Ofício nº 2579/2016/GTRAB-DF/SAR/ANAC  
HELISTAR TÁXI AÉREO S/A  
AV.AYRTON SENNA, Nº 2541, RUA E HANGAR 33, BARRA DA TIJUCA.  
RIO DE JANEIRO/RJ  
CEP: 22.775-002

Assunto: **Indeferimento do Processo nº 00065.075229/2016-19**

Prezado(a) Senhor(a):

Este Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB informa a Vossa Senhoria que o processo nº **00065.075229/2016-19** não foi devidamente instruído dentro do prazo de cumprimento das exigências estabelecido no Art. 64 da Resolução nº 293/13 – ANAC, após devida notificação, o que ensejou, diante a inércia do requerente o **INDEFERIMENTO DO PEDIDO** e com consequente arquivamento dos autos, conforme o que estabelece o art. 65 da Resolução nº 293/13 – ANAC.

Recebido dia 30 de setembro

## CONSELHO CONSULTIVO DA ANAC

O atual Conselho é bem democrático mas é muito eclético...

Determinados assuntos deveriam ser “deliberados” apenas por quem conhecesse o assunto...

Eu acho que...não se admite...

Temos que ter OPINIÕES de pessoas que conheçam a atividade...

Na Comissão de “especialistas” que tratou do CBAer vi que as pessoas davam seus “achismos” ...poucos davam OPINIÕES

O Ideal seria um Conselho DELIBERATIVO com poder de decisão...

Seria composto por:

- pessoas da ANAC;
- alguns membros fixos indicados pelo Senado (escolhidos em uma lista apresentada pelas entidades que representam a aviação regular, táxi aéreo, Oficinas de Manutenção, aerodesporto, administração aeroportuária, etc)

Em cada reunião, além destes membros, seriam convidados representantes das entidades que tivessem envolvimento direto no assunto.

Já ouvi: isto não é problema da ANAC... quem não se aguentar que feche...

CONTO COM OS SENHORES  
PARA AJUDAR A SALVAR  
NOSSA AVIAÇÃO CIVIL

OBRIGADO

Gustavo H Albrecht  
021-981301278  
[albrecht@helistar.com.br](mailto:albrecht@helistar.com.br)