

# DE FAA À ANAC, UMA NOVELA

Enderson Rafael

Promessa é dívida, e como prometi – e muita gente vai querer saber como é, inclusive o Raul – aqui vai o relato sobre a minha convalidação do PC/MLTE/IFR FAA pra ANAC. Pois bem, onde tinha parado mesmo? Ah, chequei meu PC/MLTE/IFR dia 14 de março deste ano em DeLand, Florida. Fui no Consulado Geral do Brasil em Miami, onde a logbook americana (com 252h) foi reconhecida pelo Consulado como legítima, e dia 28 desembarquei por aqui.

Primeiro obstáculo: a ANAC só aceita convalidar a partir da carteira original, de PVC. Tínhamos um problema, afinal, embora nos EUA você saia do check com a licença temporária emitida a partir da IACRA (que permite que você voe imediatamente), a carteira de PVC, bonitinha com os irmãos Wright, essa leva cerca de um mês pra chegar. E eu não tinha muito tempo, pois voltara a trabalhar como comissário de voo aqui no Brasil. Na verdade, meu treinamento – parte da revalidação de carteira de tipo, que comissário também tem – estava agendado para meados de abril.

O jeito foi adiantar o que poderia ser adiantado, e principalmente, que precisava ser, pois depois que voltasse à escala de voos do Boeing 737NG, sabia que seria quase impossível fazer qualquer coisa que exigisse mais de três dias seguidos. E o escolhido foi o Jet Trainer!

O que era diferencial até bem pouco tempo atrás, virou *comodity*, e pra não sair da receitinha de bolo, resolvi fazer. E foi uma experiência incrível. Primeiro porque o curso é mesmo muito interessante, segundo porque o 737 – um avião no qual já somo 6 mil horas de voo como comissário mas jamais chegara nem perto de pilotar – se mostrou nos FTDs da Delta 5 como uma excelente aeronave, de desempenho muito além do que eu imaginava. Arremetida com um motor só no Boeing pra quem só tinha voado o Seneca até então – cujo manual diz que tal coisa deve ser evitada ao máximo – foi o ápice de um curso muito bacana, onde desmistifiquei um pouco do monstro FMC, e experimentei o que é operar com EFIS. Enfim, curso muito bacana mesmo. Feito isso, fui revalidar minha carteira de comissário. O que eu não esperava era que a escala me deixasse de molho até quase o final de maio! Sabe o que a gente faz quando está à toa, de pés e mãos atadas? Isso mesmo, estuda! Comecei a pesquisar, com a ajuda de muita gente legal daqui, como conseguir os recursos de weather, de cartas, de approach plates, de regulamentação. No meio tempo, estudei os simulados para a prova do IFRA, que todo piloto aqui no Brasil precisa fazer todo ano. As duas frentes me trouxeram muito espanto: voar no Brasil, era – e eu nem entrara num avião ainda – algo totalmente desconhecido pra mim. Era impressionante a amplitude da diferença das regras da FAA para a ANAC. Voar FAA era voar G1000, onde você tinha muitos recursos e era quase intuitivo operar. ANAC era um painel de relógios, com pane na bomba de vácuo, e só com um NDB mambembe pra te guiar. Enquanto nos EUA você sabia os ventos a 3000, 6000 e 9000 pés, no Brasil um TAF era luxo. Aliás, até METAR era meio esparso. AWOS? HIWAS? Nada nem parecido. Documentos obrigatórios abordo de uma aeronave nos EUA: cinco (ARROW= Airworthness Certificate, Registration, Radio License, Operating Handbook, Weight and Balance Data). No Brasil? De certa forma, o dobro, cujas diferenças mais gritantes são Diário de Bordo, FIAM, Apólice de Seguro com comprovante de pagamento (!) e NSCA 3-13. As cartas eram surreais – a WAC não trazia frequência de nada, embora dissesse sei lá por quais cargas d'água que tinha um auxílio ali – e nem as cartas de IFR traziam todas as frequências: toda hora precisava olhar no ROTAER (que depois descobri ser o equivalente ao AF/D, que sai a

cada 56 dias nos EUA, é moleza de achar pra comprar e custa 6 dólares). Não existia nada parecido com as Sectionals que eu usava lá pra voar VFR, nem sequer próximo das Low Enroutes que eu usava pra voar IFR (isso as cartas DCEA, pois as da Jeppesen lembram bastante as da FAA). O AisWeb se revelou uma surpresa positiva, apesar das cartas do DCEA serem um tanto diferentes e as aproximações por aqui, um tanto desnecessariamente complexas: afasta numa proa descendente, faz a curva do procedimento, mantém até cruzar o fixo retornando, e aí sim desce pra MDA. Nos EUA é tudo muito mais “straight forward”, sem muitos rodeios, e portanto, com menos chances de o caboclo errar o procedimento. Afasta em determinada altitude, curva, volta na mesma proa até determinado fixo ainda na mesma altitude, desce pra MDA. Tem que ter muito morro no caminho pra sair desse feijão com arroz.

Próximo passo: CMA. Aproveitando que ainda não estava voando, fui fazer o inicial de PC – eu só tinha o de 2ª classe de comissário, naturalmente – em tempo, meu código ANAC de comissário também permaneceria o mesmo. Na verdade, eu queria o CMA de PLA, que era o que eu tinha nos EUA, mas me deram o de PC, e ainda assim teve momentos em que quase não me deram – um dos médicos implicou que eu não podia tirar o de PC sem tirar o de PP antes, ainda bem que alguém lá do CEMAL mesmo explicou pra ele a tempo que focinho de porco não era tomada, senão eu tinha perdido a viagem. E que viagem: ao invés dos 15 minutos do meu First Class Medical da FAA, aqui foram dois longos dias. Sim, um piloto brasileiro perde mais tempo em um único CMA do que um piloto americano perderá com todos que fizer em toda a sua carreira. Custo Brasil.

CMA na mão, e tirando notas decentes nos simulados, marquei a prova de IFRA, outro requerimento pra poder voar aqui. Bom, fiz a prova de IFRA e passei (saída pra cima do mar num rumo formando 45° com o eixo da aerovia num aeródromo no litoral... Quem inventa essas coisas?!). Não tão fácil. Queriam me cobrar R\$60. Bati o pé, ligaram pra ANAC do Rio e descobriram o que eu já tinha dito, que era de graça. Reprovei da primeira vez. Fiquei encucado e fiz o simulado americano pra tirar a prova: 88% de acerto. Estranho, muito estranho. Os simulados dos EUA são realmente muito parecidos com as provas reais, e aqui não são. Os simulados dos EUA te mostram quando, onde e porque você errou, e te mostram como chegar na resposta certa. Aqui, não. Resultado? Lá se aprende, aqui se decora. Não acho uma boa prática, mas enfim... Voltei lá semana seguinte, depois de gabaritar o simulado brasileiro a torto e a direito e passei. Vencida a pano pretice teórica, chegara a hora de voar. Ou não. Escolhi a EJ, pois era a mais próxima de casa, e poderia ir de carro. Minha carteira chegou no finalzinho de abril e pude dar início enfim à convalidação propriamente dita. Vários documentos, nada muito complicado, mas tudo tinha que passar no cartório antes (nos EUA nem existe cartório). E vamos lá, exigência da escola: 6h de simulador IFR. Encarei como aprendizado, e foi mesmo. Vira muito pouco de NDB nos EUA – mais de o que é e como funciona do que a operar mesmo. Pra não dizer que nunca fizera, já me aproximara pra pista 29 de New Smyrna Beach uma vez no simulador da escola americana. E só lá, porque os aviões nos EUA sequer possuem ADF. Os instrutores em Jundiaí foram ótimos, e me ensinaram vários macetes de QDMs e QDRs (siglas estranhíssimas pra mim até então). Depois de fazer vários em Araraquara e Bauru no simulador, chegara a hora de fazer de verdade. Quer dizer: não tão rápido, gafanhoto. Primeiro era preciso fazer o ground do avião – que foi tranquilo, já que eu tinha 28h de voo de Seneca nos EUA e umas 8h de ground de sistemas, então era mais aprender as diferenças de velocidades do I para o II e de padronização de lá pra cá – que vale dizer, eram gritantes – em especial essa ideia de mexer em mistura a 400ft daqui, coisa que lá se fazia só no climb checklist. Eu voltara a voar como comissário, incluindo instrução

em rota e voo de check. Ou seja, somado aos checks de piloto, em dois anos, eu checaria nada menos que seis vezes, três ANAC e três FAA. Quem sabe assim um dia eu acostumo. Então, marcar simulador e voo virara um desafio: minha escala saía no dia 29 e eu ia tentar marcar os voos pro mês seguinte, mas já estava tudo tomado. Pra piorar, um dos requerimentos do voo de adaptação era ser parte diurno e parte noturno, e todos os pilotos em instrução no Seneca da EJ pareciam ter compulsão pelo ocaso. Enfim, com a ajuda das simpaticíssimas escaladoras da escola, fechei junho com 2,5h de voo de Seneca e umas 60h de voo de Boeing 737.

O primeiro voo no Brasil em si é um capítulo à parte: acostumar com o turbo do Seneca II, calcular peso e balanceamento de uma forma diferente da que eu fazia lá e encarar um NDB de verdade em Bauru foi fácil. Difícil era entender e responder fonia em português, preencher um plano de voo cheio de firulas (o da FAA, juro, dá pra fazer em guardanapo rasgado, de tão simples), e aprender a lidar com a ideia de Corredores Visuais. E aqui vale um RMK/REA: voar perto do chão, confinado, com autocoordenação é uma péssima ideia. Para fins didáticos, nos EUA não existem Corredores Visuais (e pra aproveitar o gancho, não existem infinitas STARS e SIDs em aeroportos pequenos – os pequenos não têm nada disso e os grandes, na verdade, contam com relativamente poucas cartas): tráfego VFR ou fica abaixo do Bravo (se São Paulo ficasse nos EUA, a TMA SP seria provavelmente um Bravo Airspace, tendo Congonhas como aeroporto primário e Guarulhos e Campinas como Charlies, Marte e Jundiaí como Deltas abaixo dele) ou pede permissão pra entrar e é vigiado e vetorado pelo controle: e enquanto dentro do Bravo é mandatário manter contato, com código de transponder e talz, todo tráfego VFR, mesmo fora do Bravo, é encorajado a manter o chamado “flight following”. Sim, voar nos EUA é bem parecido com voar no Flight Simulator do seu computador. Código transponder VFR lá é 1200 e só existe uma altitude de transição: 18000 pés. Aqui, por sua vez, o código é 2000 e cada aeródromo tem sua TA. Confuso, muito confuso. Mas vamos que vamos: mesmo depois de quase três meses sem voar, me saí minimamente bem. E veio o check. Numa monofolga entre dois voos de 6 dias como comissário, pra maltratar. Às 5 da manhã, pra maltratar. Na véspera, durante um pernoite em Teresina, preenchi o plano – havia finalmente entendido como fazê-lo – e fui passar pra sala AIS. Jundiaí, onde o pessoal tinha me atendido tão bem no voo anterior, tava sem alguma coisa que os impedia de receber o plano. Campinas, ocupado com zilhões de planos que os alunos estavam passando num sábado ensolarado. Uma cidade do triângulo mineiro sequer me atendeu. Outra cidade mineira por fim salvou a lavoura. Fui chamado de comandante – coisa que jamais aconteceu nos EUA. Mas fui tratado com impaciência e desdém pelo colega que recebeu o plano – coisa que mais jamais ainda aconteceu nos EUA. Enfim, me chame pelo nome e me trate que nem gente. Fica a dica. Ah, que saudade dos velhinhos do FSS passando standard briefing com a maior boa vontade. Eram dez minutos no telefone com toda a calma e elegância que a aviação requer, sem nunca me chamar de nada mais pomposo que “sir”. Já aqui, eu era um comandante tratado que nem gado. Enfim, segue o barco. Curiosidade: que nóia é essa com horário de nascer e pôr do sol?! Pelo que entendi tem a ver com acender o balizamento, é isso? Eu, hein. PTT cinco vezes eu era mais feliz, não vou ser hipócrita de negar.

Bom, lá ia eu pro segundo checkride de PC/MLTE/IFR, do qual passei, como em todo check, sempre achando que eu podia ter ido melhor. Mas a fonia havia melhorado muito – e isso mostra a falta que faz voar – e eu aprendera muito também de peculiaridades do voo no Brasil – sempre que você tem um bom checador, aprende muito. Check feito, aeronave de volta a Jundiaí, 5h na CIV... acabou?! Que nada. Chegara a hora de dar entrada no processo. Comparando: na FAA você preenche a

IACRA com suas horas, faz o check e sai com a carteira. No Brasil, você checa e depois vai fazer isso tudo. Corri o que pude, e com meu check ANAC no dia 14 de julho (exatos quatro meses após o check FAA), o processo foi aberto dia 16 de julho e eu terminei de enviar os quatorze (!!!!) documentos da convalidação digitalmente no dia 18. Aguardando análise. (...) Aguardando análise (...) Eu sabia de gente que recebera a carteira em duas semanas, e eu (...) Aguardando análise (...). Na terceira semana, comecei a mandar email pro GPEL perguntando qual era a boa, afinal, a data de validade da carteira está vinculada ao voo de check, e não à emissão da mesma – deviam ser coisas concomitantes, não?! – e com isso, cada semana a menos era prejuízo. Aguardando análise (...) Deu quatro semanas e eu “Aguardando Análise”. Exatamente um mês depois, a minha mudou pra “Em Análise” e disseram que tinha pendências. Um certificado de Ensino Médio – sendo que eu enviara um de Ensino Superior, o RG – sendo que eu enviara a CNH, e duas taxas a mais pra pagar. Corri contrariado, e fiz tudo o mais rápido que pude, e na terça na hora do almoço, enviei tudo. “Em análise”... Bom, levou três dias assim. E agora, finalmente, tem um belo de um “concluído” lá e minha CHT vai chegar em casa a qualquer momento. Nem acredito ainda no final da novela, meu presente de aniversário – essa segunda o piloto tardio aqui completa 33 anos – vai chegar, e agora poderei voar Papa Tangos legalmente! Por mais sombrias que sejam as perspectivas, é emocionante juntar sua licença a um visto de trabalho, acreditem...

Nesse meio tempo, teve outra novela, a do PLA – que fiquei preso sem poder fazer porque eles não reconheciam meu PC, mas que pra alegria geral da nação foi prorrogado o prazo de necessidade do curso obrigatório. Duas observações: nos EUA a regra também mudou, e o PLA passará a exigir curso teórico a partir de julho de 2014. Mas assim como o PP lá tem 20 horas de ground, o IFR mais 20, e o PC umas 12, o PLA (ou ATPL, como é o nome correto) deve ter algo nessa faixa. Bem diferente dos internatos brasileiros, né... E claro, coisa bem importante: nos EUA, não precisa de PLA teórico pra ter Type Rating. Na verdade, é isso que nos obriga a fazê-lo aqui. Lá qualquer piloto pode tirar o Tipo de um avião, o que faz todo o sentido do mundo – principalmente pro fazendeiro que é piloto e comprou um Kingã. A regra nova por lá exigirá PLA sim (checado, com 1500h) pra quem quiser entrar de copila numa regional, e tem gente apostando que isso pode levar a um “apagão de pilotos” praquelas bandas, o que pode até incluir uma eventual importação de talentos. Será? Não acho. Se a regra ficar impossível de cumprir, acredito que ela caia. Assim como a nossa aqui das 200h de PIC pra INVA corre semelhante risco. Mas essa interessantíssima discussão foge ao escopo da nossa aventura neste post.

Pra não esgotar o assunto, deixarei pra outro dia a prova do ICAO e do PLA, o que finalmente me dará o famoso “PC/MLTE/IFR ICAO4+ JET PLA teórico” que tanto se fala. Somando os 9 meses de instrução nos Estados Unidos e os 5 de convalidação por aqui, levei quase o ano e meio que o Raul previa, ainda que com exatas 107 horas a mais de voo do que o mínimo da ANAC pra checar a mesma carteira. No próximo post, tratarei também da escolha: afinal, vale a pena fazer o curso nos EUA? Se não lá, onde mais? Quais as opções e as vantagens e desvantagens? E pra que mesmo consularizar a logbook? Agora, mais do que nunca, poderei responder.

Bons voos a todos e obrigado Raul por mais essa oportunidade!