



INSTITUTO TECNOLÓGICO DE AERONÁUTICA
CURSO DE ENGENHARIA CIVIL-AERONÁUTICA

RELATÓRIO DE ESTÁGIO



Rio de Janeiro, 29 de julho de 2011

Nome do Aluno: Luiz Adolfo Schiller

FOLHA DE APROVAÇÃO

Relatório Final de Estágio Curricular aceito em 29/07/2011 pelos abaixo assinados:

Luiz Adolfo Schiller

Hugo Vieira de Vasconcelos - Orientador/Supervisor na ANAC

Anderson Correia Ribeiro - Orientador do ITA

Eliseu Lucena Neto - Coordenador do Curso de
Engenharia Civil-Aeronáutica

INFORMAÇÕES GERAIS

Estagiário

Luiz Adolfo Schiller
Engenharia Civil-Aeronáutica

Empresa/Departamento

ANAC – GENG / SIA

Orientador/Supervisor da Empresa

Hugo Vieira de Vasconcelos

Orientador do ITA

Prof. Anderson Correia Ribeiro

Período

22/06/2011 a 29/07/2011

Total de horas: 162 horas

I. SIGLÁRIO

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes
CINDACTA	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
COMAR	Comando da Aeronáutica
DAC	Departamento de Aviação Civil
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DOU	Diário Oficial da União
GECAP	Gerenciamento e Cadastro de Aeródromos Privados
GENG	Gerência de Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária
GOPS	Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias
GRU	Guia de Recolhimento da União
GTCO	Gerência Técnica de Construções Aeroportuárias
ICA	Instituto de Cartografia Aeronáutica
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO, em inglês)
RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
SIA	Superintendência de Infraestrutura Aeronáutica
SIGAD	Sistema Informatizado de Gestão Arquivística de Documentos
TFAC	Tarifa de Fiscalização da Aviação Civil

II. INTRODUÇÃO

O estágio curricular supervisionado foi desenvolvido na GENG – Gerência de Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária, situada no Rio de Janeiro.

O estágio teve como objetivos:

1. Ambientar o estagiário ao serviço público, em especial às atividades relacionadas à regulação do setor de aviação civil, no que se refere à infraestrutura aeroportuária.
2. Conhecer as normas legais e infra-legais aplicáveis à infraestrutura aeroportuária.
3. Entender o processo de abertura ao tráfego de novos aeródromos e/ou novas modificações em aeródromos existentes.

Obs.: Neste relatório o termo aeródromo foi utilizado para denominar aeródromo para aeronaves de asa fixa, e o termo heliponto foi utilizado para denominar aeródromos de asa rotativa. O termo helideck foi utilizado para denominar helipontos em navios ou plataformas. O termo aeródromo, não sublinhado, engloba todos os tipos de áreas para pouso ou decolagem de aeronaves.

III. A EMPRESA

A ANAC, vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, é uma autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado. Tem como atribuições, entre outras: regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Para tal, o órgão deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação.

A atividade regulatória da ANAC pode ser dividida em duas vertentes: a regulação técnica e a regulação econômica. A regulação técnica ocupa papel de destaque na Agência e busca principalmente a garantia da segurança aos passageiros e usuários da Aviação Civil, por meio de regulamentos que tratam sobre a certificação e fiscalização do setor. Isto decorre da necessidade de que as operações aéreas cumpram rígidos requisitos de segurança e de treinamento de mão de obra.

Já a regulação econômica refere-se ao monitoramento e possíveis intervenções no mercado de modo a buscar a máxima eficiência. Para tanto, são emitidos regulamentos que abrangem não somente as empresas aéreas, mas também os operadores de aeródromos.

É importante ressaltar que não estão no campo de atuação da ANAC as atividades de investigação de acidentes aeronáuticos e o controle do espaço aéreo, que ficam a cargo, respectivamente, do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA) e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

A ANAC é dividida em algumas superintendências, entre elas a SIA – Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, à qual está subordinada a GENG. Os organogramas da ANAC, indicando onde se situa a GENG no contexto da ANAC e da SIA estão disponíveis nos Anexos A e B. Durante o estágio, foram realizadas atividades relativas à GTCO – Gerência Técnica de Construção.

III.1. Histórico

Desde a segunda metade da década de 1990, a implantação de um novo modelo de regulação da atividade econômica brasileira introduziu modificações importantes nas práticas vigentes. Passou-se a fazer uma distinção clara entre as funções de formulação da política pública voltada para um setor econômico atribuída ao Ministério setorial correspondente e as funções de regulação da atividade econômica dos agentes privados atuantes no setor. A regulação passou a ser exercida por agência com autonomia e independência, observando as diretrizes da política setorial.

No caso do transporte aéreo, a reformulação do aparato institucional responsável por sua regulação somente ocorreu em 2005, com a criação da ANAC pela Lei nº 11.182. A nova Agência substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC) como autoridade de aviação civil e regulador do transporte aéreo no país. O DAC foi um departamento integrante da estrutura administrativa do Ministério da Aeronáutica até 1999, e de 1999 a 2005 passou a integrar a estrutura do Comando da Aeronáutica, subordinado ao Ministério da Defesa.

III.2. Área onde foi desenvolvido o programa de estágio

O estágio foi desenvolvido na área engenharia de infraestrutura aeronáutica, especificamente abordando o lado aéreo de aeródromos.

III.3. O Estágio no Contexto da Empresa

Devido ao curto período de duração do estágio: 27 dias úteis, além das atividades de aprendizado/treinamento, que deram uma visão horizontal das atividades realizadas nesta Gerência, apenas uma tarefa foi atribuída exclusivamente ao estagiário. Todos os processos de

homologação de helipontos em navios ou plataforma ficaram sob responsabilidade do estagiário.

IV. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

Dentro do plano de objetivos do estágio, foram desenvolvidas as atividades:

1. Estudo da base legal da ANAC;
 - a. Resolução n° 158;
 - b. Portaria n° 1227;
 - c. RBAC n° 154.
2. Apoio à análise de processos de aeródromos;
 - a. Privados;
 - i. Aeródromos;
 - ii. Helipontos.
 - b. Públicos;
 - i. Aeródromos.
 - c. Helidecks;
 - d. Base legal dos itens a, b e c.
3. Apoio na análise de requisitos de engenharia e de normas internacionais relacionadas à infraestrutura de aeródromo;
 - a. Mudança de classe do Aeroporto de Caldas Novas.
 - i. Análise dos requisitos para mudança de classe 3-C para 4-C, para passar a operar a aeronave A-320.
4. Apoio na elaboração de estudos relacionados a requisitos de infraestrutura aeroportuária;
 - a. Revisão do RBAC N° 154;
 - i. Reunião ANAC x DECEA sobre a revisão do RBAC N° 154.
 1. Foi discutida a regulação dos auxílios à navegação aérea;
 2. Foi redigida a ata da reunião.
 - ii. Elaboração de desenhos técnicos para o novo regulamento.
5. Apoio na análise de planos aeroportuários;
 - a. Foi analisado o plano do Aeroporto Municipal de Caldas Novas para análise de requisitos.
6. Apoio na análise do banco de dados da ANAC para validação de lista de aeródromos com portaria vencida.

Tabela 1 - Cronograma das atividades tais como foram realizadas.

Atividade	Semana						Total Atividade (h)
	1	2	3	4	5	6	
	22/jun-24/jun	29/jun-01/jul	04/jul-08/jul	11/out-15/out	18/jul-22/jul	25/jul-29/jul	
1	12	-	-	-	-	-	12
2	-	24	30	3	6	20	83
3	-	-	-	18	-	-	18
4	-	6	-	6	12	6	30
5	-	-	-	3	-	-	3
6					12	4	16
Total Semana (h)	12	30	30	30	30	30	162
						Total (h)	162

IV.1. Resumo do Estágio

Os dois primeiros dias (primeira semana) envolveram a leitura da Resolução Nº 158, da Portaria ANAC Nº 1227/SIA e do RBAC Nº 154.

Na segunda e terceira semanas foram feitos treinamentos sobre os procedimentos de todos os tipos de processos: autorização prévia de construção ou modificação de características físicas, inscrição e alteração no cadastro. Estes processos envolveram helidecks, helipontos privados, aeródromos privados e aeródromos públicos. Na segunda semana o estagiário participou de uma reunião entre a ANAC e o DECEA para discutir a competência de cada órgão fazer a regulação e fiscalização de alguns itens de auxílio à navegação aérea presentes no atual RBAC nº 154, que está em processo de revisão. Foi redigida a ata da reunião.

A quarta semana foi dedicada a duas atividades. A primeira atividade foi a análise dos requisitos para mudança de classe do Aeroporto Municipal de Caldas Novas (SBCN). O processo de mudança de classe já estava em andamento, e havia chegado nesta semana os anexos III e IV da Portaria nº 1227, solicitando Atualização no Cadastro de Aeródromos (ficha III) e informando suas novas características (ficha IV). A segunda atividade foi relacionada à revisão do RBAC nº 154. Atendendo a necessidade de renovar o detalhamento gráfico do Regulamento, foram feitos desenhos normativos com quantidade, comprimentos, espaçamentos, larguras etc. de sinalização horizontal e luminosa das pistas de pouso e decolagem e de taxi. Esta atividade recebeu prioridade inferior e se estendeu até o fim do estágio, preenchendo os horários vagos.

Na quinta semana foi solicitada a validação de uma lista de aeródromos com portaria vencida, retirada do banco de dados interno da ANAC, o GECAP (Gerenciamento de Cadastro de Aeródromos Privados). A ANAC tem que fechar ao tráfego aeródromos que estão operando com a Portaria vencida, no entanto, os aeródromos presentes nesta lista foram classificados em alguns casos que receberiam tratamento diferenciado. Esta classificação e etapas posteriores são descritas com detalhe no item IV.2.2 deste relatório. Na sexta semana foram realizadas atividades de apoio na análise de processos de aeródromos.

IV.2. Descrição conceitual de métodos, ferramentas, recursos estudados/usados no estágio

IV.2.1. Métodos de cadastro

Cada processo tem um procedimento particular. Os aeródromos, de maneira geral, passam por dois processos: **construção e inscrição no cadastro** (abertura ao tráfego aéreo). A seguir serão descritos os métodos para cada etapa de cada tipo de processo.

IV.2.1.1. Aeródromos Privados ou Públicos

Existem aproximadamente quatro mil aeródromos cadastrados no Brasil, dos quais cerca de 700 são públicos. Aeródromo público significa que pode ser explorado comercialmente. Num aeródromo privado, uma aeronave só pode pousar se tiver autorização do proprietário, no entanto não é permitida sua exploração comercial. Antes da **construção de um aeródromo**, deve ser pedida autorização à Autoridade Aeronáutica do Brasil, conforme preconiza a Lei 7.565 (CBA). Com a lei de criação da ANAC, ficaram instituídas, no Brasil, duas Autoridades: a Autoridade Aeronáutica (COMAER) e a Autoridade de Aviação Civil (ANAC). Assim, esta competência de autorizar a construção de um aeródromo foi delegada à ANAC. Depois de construído o aeródromo, deve ocorrer sua **inclusão no cadastro da ANAC** e suas características devem ser publicadas (em publicações aeronáuticas que

obedecem aos padrões da OACI). O documento que autoriza o tráfego aéreo num aeródromo é uma Portaria da ANAC, assinada pelo Superintendente da SIA. Esse documento pode ser uma homologação, no caso de aeródromo público, ou registro, no caso de aeródromo privado. As fases estão descritas com detalhes a seguir.

Construção do aeródromo

O processo de construção ou de mudança de características físicas requer o seguinte procedimento:

1. O **Requerente** deve enviar documentação de pedido de autorização prévia para construção do aeródromo ou mudança de suas características e termo de responsabilidade, que inclui:
 - a. Anexo I da Portaria ANAC 1227/SIA preenchido com firmas reconhecidas do Requerente e do(s) Responsável(s) Técnico(s);
 - b. Documento de outorga do representante do interessado (ex. Procuração dada pelo proprietário cedendo poderes ao representante, cópia autenticada de Contrato Social ou Ata de Assembléia);
 - c. Somente para aeródromos privados: comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) em Guia de Recolhimento da União (GRU) no valor de R\$ 250,11 para autorização de construção;
2. A ANAC deve abrir um processo e analisar a documentação. Se estiver incorreta no que diz a Resolução 158 e a Portaria 1227/SIA, será emitido um parecer e um ofício de pendência que será enviado ao interessado para que faça as devidas correções na documentação. Ambos serão anexados ao processo. Uma vez recebida a documentação correta, será emitido um parecer (que será anexado ao processo) e um Ofício autorizando a construção ou modificação solicitada desde que dentro das restrições da legislação vigente e que os itens solicitados pelo requerente façam parte do escopo da ANAC. Se for pedida construção ou modificação que não faz parte do previsto na Resolução nº 158, como, por exemplo, balizamento, a ANAC não é responsável pela autorização ou desautorização da obra deste item. Há um prazo de 60 dias para a ANAC dar resposta ao interessado.

Inscrição no cadastro de aeródromos e abertura ao tráfego

A inscrição de aeródromo no cadastro abrange os processos de:

- a. Homologação, no caso de aeródromo público;
 - b. Registro, no caso de aeródromo privado.
1. O **requerente** deve notificar a Agência da conclusão da obra através do Anexo II da Portaria 1227. Juntamente, ele encaminha o pedido de inclusão (caso de novo aeródromo) ou atualização (caso de modificação de características) do cadastro de aeródromos através do Anexo III e a ficha de cadastro através do Anexo IV da mesma Portaria.
 2. Os documentos que devem ser entregues pelo requerente são:

- a. Anexos II, III e IV da Portaria 1227.
 - b. Ofício do CINDACTA, que analisando o processo de inclusão ou atualização ou renovação de registro do aeródromo, se declare favorável à abertura ao tráfego;
 - c. Aeródromos privados: comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) no valor de R\$ 1000,00 no caso de novos cadastros (Taxa de Inscrição no Cadastro) ou no valor de R\$ 250,22 (Taxa de Renovação do Cadastro);
 - d. Aeródromos públicos: comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) no valor de R\$ 3600,00 (Taxa de Inscrição no Cadastro) para aeródromos não categorizados. Obs.: (1) O processo de categorização do aeródromo não é feito pela GENG. Existem quatro categorias de facilitação descritas na Lei de criação da ANAC (Lei Federal nº 11.182) e para cada uma há um valor diferente de Taxa de Inscrição. No entanto a taxa mais recorrentemente cobrada é de aeródromos não categorizados. (2) Até a Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, as Portarias de Homologação não tinham prazo de validade. As Portarias emitidas a partir desta data estão com validade de 10 anos, mas há um processo de revisão desta Portaria e a tendência é que não mais exista prazo de validade para Homologação de aeródromos públicos com voos regulares. Isto significa que provavelmente nunca será feito um processo de renovação de homologação de um aeródromo público.
3. A ANAC analisa a documentação enviada. Se houver alguma desconformidade, o requerente será comunicado para esclarecer ou quitar as pendências. Uma vez aprovado, é emitido um parecer de análise, que é anexado ao processo. A próxima etapa é solicitar ao Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) um indicador de localidade ao aeródromo. Por fim, é emitida a Portaria de Autorização de abertura ao tráfego. Aeródromos públicos com tráfego regular de aeronaves passam por inspeção da ANAC antes de ser emitida sua Portaria. Portarias de aeródromos privados devem ser assinadas pelo Gerente da GENG. Portarias de aeródromos públicos devem ser assinadas pelo Superintendente da SIA. É importante observar que os aeródromos construídos ou abertos ao tráfego sem autorização da ANAC podem ser autuados e são passíveis de receber sanções administrativas, inclusive multas.

IV.2.1.2. Helidecks

Construção

Geralmente a construção do *helideck* acontece simultaneamente à construção da plataforma ou navio. Muitas vezes as embarcações vêm de outros países e precisam de autorização para operar quando chegam às águas jurisdicionais brasileiras.

Por serem localizados em embarcações, os *helidecks* tem sua Certificação emitida pela Marinha do Brasil. A Marinha também é responsável pela fiscalização dos helipontos em navio ou plataforma.

Inscrição no cadastro de aeródromos e abertura ao tráfego

Antes de entrar em operação, a Marinha faz uma inspeção ao helideck e o certifica, mas não é de sua competência a abertura ao tráfego. Então a Marinha envia um *fax* para a Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias (GOPS) da ANAC solicitando autorização provisória para funcionamento. Neste *fax*, são informados o tamanho da maior aeronave autorizada a operar (B), a resistência do pavimento e o tipo de operação (o mais comum é VFR Diurno com operações VFR Noturnas somente em caráter de emergência).

Na ANAC, a GOPS envia à GENG o *fax* contendo as informações B e resistência do pavimento, e gera um indicador de localidade. Indicadores de localidade para helidecks começam sempre com o algarismo 9 e se completam com mais três letras (ex.: 9PDV). A GENG faz um controle de todos os indicadores de localidade gerados com informações sobre a validade da Portaria de Homologação de cada helideck. Essa planilha é atualizada a cada nova portaria emitida e é compartilhada com a GOPS para garantir que novos indicadores de localidade sejam únicos.

A Marinha envia à ANAC um documento de Certificação, contendo as características físicas do helideck e um Ofício solicitando Homologação do Heliponto em Navio ou Plataforma. As características físicas que serão publicadas na Portaria de Homologação:

1. Denominação: nome da plataforma (indicador de localidade);
2. Unidade da federação;
3. Tipo e nome do campo de recursos naturais;
4. Proprietário;
5. Coordenadas geográficas: que podem ser fixas ou variáveis;
6. Altitude;
7. Formato e dimensões da área de pouso e decolagem;
8. Resistência do pavimento;
9. Comprimento total do maior helicóptero a operar;
10. Condições operacionais.

Obs.: Se as coordenadas geográficas forem fixas, elas devem ser informadas. É comum que as condições operacionais solicitadas sejam VFR Diurna/Noturna, sendo as operações noturnas realizadas apenas em caráter de emergência.

A data de validade da portaria gerada é a mesma da Certificação da Marinha. A validade do documento de Certificação e é de cinco anos. Obs.: a validade das portarias de aeródromos privados (que não em navio ou plataforma) têm validade de 5 (cinco) anos a partir da data de sua publicação no DOU – Diário Oficial da União.

IV.2.2. Método de validação da lista dos aeródromos com portaria vencida

O GECAP é o banco de dados utilizado pela GENG para controlar os processos de todos os aeródromos privados do Brasil. Uma das funções do GECAP é listar os aeródromos com Portaria vencida para que a ANAC tome providência de fechá-los ao tráfego. No entanto, antes de enviar a ordem de fechamento aos aeródromos listados pelo GECAP, há a necessidade de validar a lista, verificando se não houve alguma portaria publicada

recentemente validando a operação do aeródromo listado para fechamento etc. Os aeródromos identificados no GECAP com portaria vencida foram classificados nos seguintes grupos:

1. Já foi publicada uma nova Portaria, que não foi inserida no Banco de Dados do GECAP. Estes aeródromos possuem portaria válida, portanto foram classificados como Grupo 1;
2. Aeródromos públicos foram retirados da lista. Eles não deveriam estar na lista, pois como o primeiro aeródromo público com prazo de validade na portaria foi homologado depois de 2010, e a validade é de 10 anos. ;
3. Nunca chegou à ANAC qualquer pedido de renovação do aeródromo. Estes aeródromos foram classificados como Grupo 2.
4. Há um processo de renovação aguardando a solução de alguma pendência, na ANAC. Estes aeródromos foram classificados como Grupo 3.

A identificação dos aeródromos que se classificaram no Grupo 1 é prioridade máxima desta triagem. Representa a pior situação, que é a ANAC mandar fechar um aeródromo e o proprietário apresentar uma Portaria válida para sua operação. Os aeródromos que se classificaram no Grupo 2 serão fechados ao tráfego imediatamente. Os aeródromos que foram classificados no Grupo 3 foram separados em 2 subgrupos. Em 3A: os aeródromos do município de São Paulo e 3B: os demais aeródromos.

Estes subgrupos receberiam mais análise antes que se tome providência. Entre estes aeródromos, alguns processos de helipontos da cidade de São Paulo estão pendentes aguardando parecer favorável da Secretaria de Desenvolvimento. Outro grupo de aeródromos, considerado sensível (helipontos em hospitais ou unidades de polícia), receberá um tratamento diferenciado, com comunicado da ANAC (que não é de práxis) de que estão em situação irregular e que devem pedir nova inscrição para continuarem operando.

IV.2.3. Ferramentas

GECAP

Uma ferramenta bastante utilizada durante o estágio é o GECAP – Gerenciamento e Cadastro de Aeródromos Privados. Ela permite editar um banco de dados em que a ANAC controla todos os registros de aeródromos privados e lista todos os aeródromos brasileiros cadastrados (bem como diversos processos de cada aeródromo) e seus principais dados, como os indicadores de localidade (ex. SBGR é o indicador de localidade de Guarulhos) e as características físicas e operacionais.

SIGAD

Ferramenta utilizada para tramitação de processos e documentos entre gerências da ANAC para controle, acompanhamento, tramitação (entre os setores da ANAC) distribuição (para algum servidor específico) e arquivamento dos processos/documentos, além de diversas outras funções que não foram exploradas no estágio. As funções utilizadas foram: inserir novo documento, como Parecer, Ofício etc. e anexá-los ao respectivo processo (o documento também é anexado fisicamente ao processo numa pasta que vai para um arquivo físico no

prédio da ANAC). Uma consulta no SIGAD permite saber onde está a pasta de um processo, seja no arquivo físico ou em análise por um especialista.

IV.2.4. Recursos estudados/usados

Documentos que regulam as atividades da ANAC:

1. Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011;
2. Portaria ANAC nº 1227/SIA, de 30 de julho de 2010: apresenta os formulários que devem ser preenchidos pelos interessados em construir ou mudar características de aeródromos, e inscrevê-los no cadastro;
3. Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010: registra o regulamento para autorização prévia para a construção de aeródromos e os procedimentos para o cadastramento desses junto à ANAC;
4. RBAC nº 154 – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil, aprovado pela Resolução Nº 93, de 11 de maio de 2009: estabelece as regras a serem adotadas no projeto de aeródromos públicos. Este regulamento é baseado no Anexo XIV da ICAO;
5. Lei de criação da ANAC (Lei Federal 11.182, de 27 de setembro de 2005);
6. CBAer – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei Federal 7.565, de 17 de dezembro de 1986);
7. Portaria Interministerial Marinha/Aeronáutica nº 0856, de 25 de outubro de 1985 é a base legal da regulação de helipontos em navios e plataformas, chamados de helidecks.

V. COMENTÁRIOS E CONCLUSÕES

A atividade exercida no estágio cobriu a maior parte das atividades do dia a dia de um Especialista em Regulação de Aviação Civil. É um trabalho simples, em princípio, mas de muita responsabilidade uma vez que os pareceres produzidos são arquivados e ficam disponíveis para consultas no futuro. O especialista é o responsável técnico pela autorização à construção do aeródromo ou por sua abertura ao tráfego, portanto seu parecer deve estar respaldado em toda a documentação necessária e em pareceres de outras entidades, como o COMAR ou a Marinha do Brasil.

Alguns documentos como autorização provisória para operação de helipontos em navios ou plataformas marítimas devem ser emitidos com extrema urgência, pois o transporte aéreo pode ser o único modo de a tripulação entrar ou sair da embarcação. Para estes casos, o atraso de um dia na autorização provisória de uso do heliponto pode representar um prejuízo financeiro de grandes proporções, dado o valor elevado do petróleo, recurso produzido por estas plataformas.

Vivenciar a rotina de trabalho de um especialista e aprender como os processos funcionam, quais são e como devem ser preenchidas as documentações necessárias para vários tipos de processos foi um aprendizado valioso. Pela oportunidade de interagir com os colegas de trabalho, sendo muito bem tratado, respeitado e eventualmente consultado sobre minhas opiniões, por ter participado de partidas de futebol depois do trabalho entre os servidores da ANAC e pelo carinho recebido de toda a Gerência eu só tenho a agradecer.

VI. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

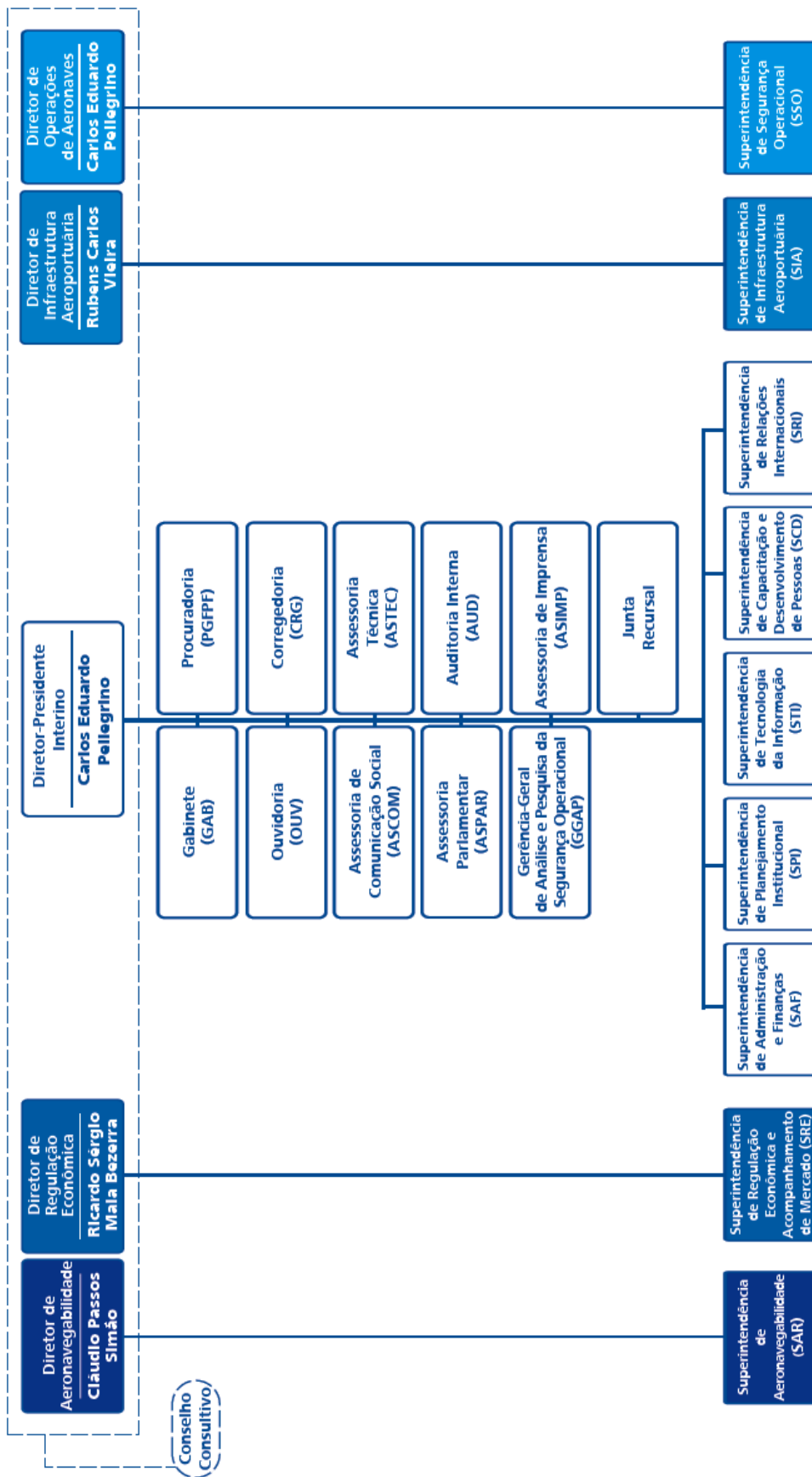
ANAC (2010) *Organograma diretoria geral*. Disponível em <<http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Organograma/organograma%20diretoria%20geral.pdf>>. Acesso em 04/07/2011.

ANAC (2010) *Legislações*. Disponível em <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/operacoesAereas.asp>>. Acesso em 06/07/2011.

VII. Anexos

- A. Organograma geral da ANAC.
- B. Organograma da SIA.

Anexo A



Anexo B

