

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 61
EMENDA nº 00

Título: LICENÇAS, HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS
PARA PILOTOS.

Aprovação: Resolução ANAC nº xxx , de yyyy de zzzz de
2010.

Origem: SSO

SUMÁRIO

SUBPARTE A – DISPOSIÇÕES GERAIS

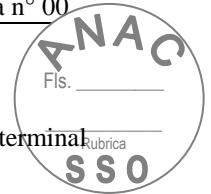
- 61.1 Aplicabilidade
- 61.2 Abreviaturas e definições
- 61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações
- 61.4 Cassação de licenças de pilotos e de certificados
- 61.5 Licenças, habilitações e certificados emitidos em virtude deste regulamento
- 61.7 Licenças e habilitações obsoletas
- 61.9 Reservado
- 61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas internacionais na aviação civil
- 61.11 Reservado
- 61.13 Solicitações de licenças e/ou habilitações
- 61.15 Autorização especial para realização de voo
- 61.17 Vigência das licenças de piloto
- 61.19 Validade das habilitações de piloto
- 61.21 Experiência recente
- 61.23 Expedição e validade dos CCFs
- 61.25 Mudança de nome e de endereço
- 61.27 Contagem e registro de horas de voo
- 61.29 Caderneta individual de voo - CIV
- 61.31 Prazo e tolerância para revalidação de habilitação

SUBPARTE B – CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS

- 61.41 Aplicabilidade
- 61.43 Concessão de licenças a estrangeiros
- 61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras
- 61.47 Concessão de licença para oficiais aviadores das forças armadas brasileiras

SUBPARTE C – LICENÇA DE ALUNO PILOTO

- 61.51 Aplicabilidade
- 61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto
- 61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto
- 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença
- 61.59 Requisitos de instrução para a concessão da licença de aluno piloto
- 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto
- 61.63 Limitações do aluno piloto



- 61.65 Limitações da aeronave: piloto em comando
- 61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado
- 61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal

SUBPARTE D – LICENÇA DE PILOTO PRIVADO

- 61.71 Aplicabilidade
- 61.73 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado
- 61.75 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto privado
- 61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado
- 61.79 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto privado
- 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado
- 61.83 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto privado
- 61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las

SUBPARTE E – LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL

- 61.91 Aplicabilidade
- 61.93 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial
- 61.95 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial
- 61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto comercial
- 61.99 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto comercial
- 61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial
- 61.103 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto comercial
- 61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las

SUBPARTE F – LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA

- 61.111 Aplicabilidade
- 61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla
- 61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla
- 61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla
- 61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla
- 61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla
- 61.123 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla
- 61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las

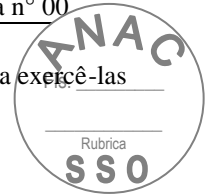
SUBPARTE G – LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA

- 61.131 Aplicabilidade
- 61.133 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de linha aérea
- 61.135 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de linha aérea
- 61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea
- 61.139 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de linha aérea
- 61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea
- 61.143 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea
- 61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las

SUBPARTE H – LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR

- 61.151 Aplicabilidade
- 61.153 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.155 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.159 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.163 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de planador

Origem: SSO		2/97
--------------------	---	------



61.165 Prerrogativas do titular da licença de piloto de planador e condições que devem ser observadas para exercê-las

SUBPARTE I – LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO LIVRE

- 61.171 Aplicabilidade
- 61.173 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.175 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.179 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.181 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.183 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.185 Prerrogativas do titular da licença de piloto de balão livre e condições que devem ser observadas para exercê-las

SUBPARTE J – HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE

- 61.191 Aplicabilidade
- 61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria
- 61.195 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de categoria
- 61.197 Concessão de habilitação de classe
- 61.199 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de classe

SUBPARTE K – HABILITAÇÃO DE TIPO

- 61.211 Aplicabilidade
- 61.213 Concessão de habilitação de tipo
- 61.215 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo

SUBPARTE L – HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS

- 61.221 Aplicabilidade
- 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos
- 61.225 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos

SUBPARTE M – HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO

- 61.231 Aplicabilidade
- 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo
- 61.235 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo

SUBPARTE N – HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA

- 61.241 Aplicabilidade
- 61.243 Concessão de habilitação de piloto agrícola
- 61.245 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola

SUBPARTE O – HABILITAÇÃO DE PILOTO REBOCADOR DE PLANADOR

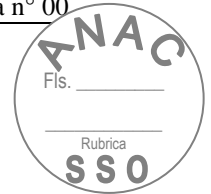
- 61.251 Aplicabilidade
- 61.253 Concessão de habilitação de piloto rebocador de planador
- 61.255 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador

SUBPARTE P – HABILITAÇÃO DE PILOTO LANÇADOR DE PARAQUEDISTAS

- 61.261 Aplicabilidade
- 61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas
- 61.265 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas

SUBPARTE Q – HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA

Origem: SSO		3/97
-------------	---	------



- 61.271 Aplicabilidade
- 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia
- 61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea
- 61.277 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia

SUBPARTE R – HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ENSAIO DE VOO

- 61.281 Aplicabilidade
- 61.283 Concessão de habilitação de piloto de ensaio de voo
- 61.285 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de ensaio de voo
- 61.287 Responsabilidades do empregador de um titular de habilitação de piloto de ensaio em voo
- 61.289 Concessão de uma habilitação de tipo ao piloto de ensaio em voo a partir de sua participação no processo de certificação da aeronave

SUBPARTE S – CERTIFICADO DE PILOTO DE AERONAVE LEVE

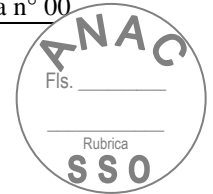
- 61.301 Aplicabilidade
- 61.303 Requisitos gerais para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve
- 61.305 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve
- 61.307 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve
- 61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve
- 61.311 Requisitos de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve
- 61.313 Regras de transição para o certificado de piloto de aeronave leve
- 61.315 Habilitação de instrutor de pilotos de aeronave leve e qualificação de examinador de pilotos de aeronave leve
- 61.317 Prerrogativas e limitações do titular de certificado de piloto de aeronave leve e condições que devem ser observadas para exercê-las

SUBPARTE T - EXAMINADORES CREDENCIADOS

- 61.321 Aplicabilidade
- 61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados
- 61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados
- 61.327 Validade do credenciamento de examinadores

APÊNDICE A DO RBAC 61 - COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS

APÊNDICE B DO RBAC 61 - PLANO DE INSTRUÇÃO PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA



SUBPARTE A DISPOSIÇÕES GERAIS

61.1 Aplicabilidade

Este regulamento estabelece as normas e procedimentos relativos à concessão de licenças, habilitações e certificados para pilotos; os requisitos e padrões mínimos que devem ser cumpridos para a concessão e revalidação desses documentos e as prerrogativas e limitações relativas a cada licença, habilitação ou certificado.

61.2 Abreviaturas e definições

(a) Para os propósitos deste regulamento, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01, os termos, expressões e siglas apresentados a seguir têm os seguintes significados:

(1) Acidente aeronáutico: é toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave, havida entre o período em que qualquer pessoa entra na aeronave com a intenção de realizar um voo até o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado, em consequência da qual:

(i) qualquer pessoa tenha sofrido lesões graves ou falecido, exceto quando as lesões resultarem de causas naturais ou forem auto ou por outrem infligidas;

(ii) a aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural:

(A) afetando adversamente a resistência estrutural, desempenho ou características de voo; ou

(B) exigindo substituição ou reparos importantes do componente afetado.

(iii) a aeronave tenha sido considerada desaparecida.

(2) AIP – *Aeronautical Information Publication*: publicação oficial da autoridade aeronáutica que contém informações atualizadas sobre aspectos essenciais para a navegação aérea.

(3) CCF – Certificado de Capacidade Física: documento comprobatório de que o titular satisfaz aos requisitos de aptidão psicofísica estabelecidos para o exercício das prerrogativas de determinada licença, habilitação ou certificado, sendo expedido com base no resultado de inspeção de saúde.

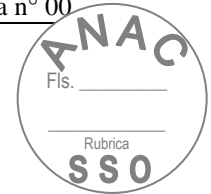
(4) Certificado de piloto de aeronave leve: documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave leve, dentro das prerrogativas e limitações estabelecidas para o dito certificado.

(5) CIV – Caderneta Individual de Voo: documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto privado e do piloto comercial ou de linha aérea operando aeronaves em serviços aéreos privados.

(6) Copiloto ou segundo em comando: piloto, membro da tripulação de uma aeronave, cujas funções são as de auxiliar o piloto em comando durante a operação da aeronave. Não se enquadram nessa definição os pilotos cuja função a bordo tenha como finalidade o recebimento de instrução de voo.

(7) Dispositivo de treinamento para simulação de voo: qualquer equipamento no qual as condições de voo podem ser simuladas no solo e que esteja de acordo com o RBHA 142 (Centros de Treinamento), ou RBAC que venha a substituí-lo :

Origem: SSO		5/97
-------------	---	------



- (i) simulador de voo;
- (ii) treinador de procedimentos de voo; e
- (iii) treinador básico de vôo por instrumentos.

(8) Envelope de voo: conjunto de condições sob as quais uma aeronave é capaz de operar de forma segura.

(9) Habilitação: autorização associada a uma licença ou um certificado, onde são especificadas as qualificação e respectivas validades, condições especiais de operação, atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado pertinente.

(10) IFR – *Instrument Flight Rules*: regras de voo por instrumentos.

(11) Licença: documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução, experiência e perícia, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à dita licença.

(12) Membro de tripulação de voo: membro da tripulação, portador da correspondente licença e habilitação, a quem são atribuídas obrigações para a operação de uma aeronave durante o tempo de voo.

(13) NOTAM – *Notice to Airmen*: publicação oficial onde constam informações ou instruções sobre condições de qualquer componente do sistema de aviação civil, tais como aeroportos, ajudas à navegação, espaço aéreo, etc.

(14) OACI – Organização de Aviação Civil Internacional: agência especializada da Organização das Nações Unidas – ONU, responsável por organizar e estabelecer padrões mínimos de segurança para a aviação civil internacional. Também conhecida por sua sigla em inglês ICAO – *International Civil Aviation Organization*.

(15) Piloto em comando: membro da tripulação habilitado sem restrições para a aeronave e a operação a ser conduzida, sendo responsável pela segurança da operação, da aeronave e das pessoas a bordo.

(16) Tempo de instrução em duplo comando: tempo de voo durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo ministrada por um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC e ocupando um dos postos de pilotagem da aeronave.

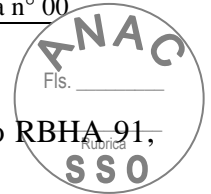
(17) Tempo de voo solo: tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave.

(18) Tempo de voo em dispositivo de treinamento para simulação de voo: tempo durante o qual um piloto pratica sob instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC, em terra, voo simulado por instrumentos em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC.

(19) VFR – *Visual Flight Rules*: regras de voo visual.

(20) Instrutor de voo: piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais sejam, também titular habilitado em nível de piloto em comando, classificando-se em:

- (i) instrutor de voo;
- (ii) instrutor de operação;
- (iii) instrutor de tipo; e



(iv) instrutor de classe.

(21) Aeronave leve: aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.

(22) Código ANAC (CANAC): número único, composto de 6 (seis) dígitos, identificador do titular de uma licença emitida pela ANAC.

61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações

(a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.

(b) Licenças e habilitações de pilotos de aeronave estrangeira: ninguém pode atuar no espaço aéreo brasileiro como membro de tripulação de voo de aeronave estrangeira, a menos que seja titular de licença com suas habilitações apropriadas e certificado médico, ambos válidos, expedidos ou validados pelo país de matrícula da aeronave.

(c) Certificado de Capacidade Física: ninguém pode atuar como membro de tripulação de voo de aeronaves civis, de acordo com os preceitos estabelecidos por este regulamento, a menos que seja titular de um CCF válido, expedido em conformidade com o RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo, apropriado à respectiva licença. Quando a aeronave for estrangeira e estiver sendo operada por tripulação titular de licenças e certificados expedidos pelo país de registro da aeronave, o certificado médico deve ter sido expedido pela autoridade de aviação civil do referido país.

(d) Habilitação de voo por instrumentos (IFR): ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto de uma aeronave sob regras de voo por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos previstos para voo visual, a menos que seja titular de licença de piloto com uma habilitação de voo por instrumentos válida, adequada à categoria da aeronave em operação, expedida em conformidade com este regulamento.

(e) Habilitação de instrutor de voo: o titular de uma habilitação de instrutor de voo somente pode ministrar instrução de voo na categoria de aeronaves relativa à licença em que tenha sido averbada esta habilitação e em conformidade com as demais habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.

(f) Inspeção de licenças e certificados: toda pessoa que seja titular de uma licença ou certificado expedido em conformidade com este regulamento deve apresentá-lo para inspeção sempre que requisitado pela ANAC, através de seus Inspectores de Aviação Civil - INSPACs.

(g) Todo titular de licença de piloto, ao participar ou tomar conhecimento de acidente ou incidente aeronáutico, deve comunicá-lo imediatamente à autoridade de aviação civil mais próxima (Norma de Serviço do Comando da Aeronáutica - NSCA 3-7, do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER).

(h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá seu CCF e suas habilitações suspensas a partir da data do evento.

(i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve:

(1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde;

(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão; e

(3) ser aprovado em exame de perícia em simulador e/ou em voo, por um Inspetor de Aviação Civil – INSPAC ou examinador credenciado devidamente habilitado e qualificado, desde que não tenha sido o próprio a prover a instrução para revogação das suspensões.

(j) Os requisitos constantes dos subparágrafos (2) e (3) do parágrafo (i) desta seção podem ser dispensados, caso haja constatação, através da investigação do acidente, que não houve a participação de fator operacional para a ocorrência do acidente aeronáutico.

(k) Uso de substâncias psicoativas

(1) É vedado a qualquer pessoa cujas atividades decorram de licença, habilitação ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC:

(i) o uso indevido de substâncias psicoativas durante o exercício de suas atividades; e

(ii) o exercício de suas atividades enquanto estiver sob o efeito de qualquer substância psicoativa.

(2) Qualquer pessoa que contrarie a proibição do parágrafo anterior deve ser imediatamente afastada de suas atividades.

(3) As substâncias psicoativas a que se referem os parágrafos anteriores, bem como os procedimentos para o retorno de pessoa afastada às suas atividades são tratadas em Regulamento específico.

61.4 Cassação de licenças ou certificados de pilotos

(a) Quaisquer das licenças de pilotos e certificados de que trata este regulamento podem ser cassadas pela ANAC se comprovado, em processo administrativo ou em inspeção de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença ou certificado.

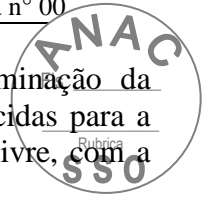
61.5 Licenças, habilitações e certificados emitidos em virtude deste regulamento

(a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto:

- (1) aluno piloto;
- (2) piloto privado;
- (3) piloto comercial;
- (4) piloto de tripulação múltipla;
- (5) piloto de linha aérea;
- (6) piloto de planador; e
- (7) piloto de balão livre.

(b) São averbadas nas licenças indicadas no parágrafo (a) desta seção, as seguintes habilitações:

Origem: SSO	 ANAC Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil	8/97
-------------	---	------



(1) habilitações de categoria: as habilitações de categoria integram a denominação da graduação de todas as licenças e são regidas pelas prerrogativas e condições estabelecidas para a licença respectiva. São, ainda, averbadas nas licenças de piloto de planador, e balão livre, com a finalidade de estabelecer prazos de validade. As habilitações de categoria compreendem:

- (i) avião;
- (ii) helicóptero;
- (iii) aeronave de decolagem vertical;
- (iv) dirigível;
- (v) planador; e
- (vi) balão livre.

(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos das seguintes classes de aviões certificados para operação com apenas um piloto, exceto aqueles definidos como requerendo habilitação de tipo no processo de certificação de tipo. As habilitações de classe compreendem:

- (i) avião monomotor terrestre;
- (ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;
- (iii) avião multimotor terrestre;
- (iv) hidroavião ou anfíbio multimotor; e
- (v) piloto de aeronave leve.

(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos de avião, helicóptero e aeronaves de decolagem vertical nos seguintes casos:

- (i) para cada tipo de avião certificado para voar com tripulação mínima de dois pilotos;
- (ii) aviões multimotores turbopropulsados;
- (iii) todos os helicópteros e aeronaves de decolagem vertical independente do número de pilotos requeridos pelo seu Certificado de Homologação de Tipo - CHT; e
- (iv) para qualquer tipo de aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC, independentemente da tripulação mínima requerida no seu Certificado de Homologação de Tipo - CHT.

(4) habilitações relativas à operação: são averbadas nas licenças de piloto, com exceção da licença de aluno piloto, válidas exclusivamente para a categoria de aeronave constante da denominação da graduação da licença e condicionadas às prerrogativas das demais habilitações da mesma licença, compreendendo:

- (i) voo por instrumentos;
- (ii) instrutor de voo;
- (iii) piloto agrícola;
- (iv) piloto rebocador de planador;
- (v) piloto lançador de paraquedista;
- (vi) piloto de acrobacia; e
- (vii) piloto de ensaio.

(c) Quando se emitir uma habilitação de tipo que limite as atribuições do seu titular às de copiloto, ou para atuar como piloto em comando somente durante a fase de voo de cruzeiro, ou ainda para operar, somente compondo tripulação de dois pilotos, em aeronave certificada para operar com um único piloto, nesta habilitação deverá ser registrada tal limitação.

(d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.

61.7 Licenças e habilitações obsoletas

(a) Nenhuma licença expedida pela ANAC até a data de publicação da primeira edição deste regulamento, terá validade além de 31 de dezembro de 2015.

(b) As habilitações expedidas em conformidade com a regulamentação revogada pelo parágrafo (a) desta seção têm validade regidas pelos prazos estabelecidos em cada habilitação, sem exceder o disposto no parágrafo (a) desta seção.

(c) Os titulares de licenças e habilitações expedidas pela ANAC em conformidade com a regulamentação revogada pelo parágrafo (a) desta seção devem ter suas licenças substituídas na data de revalidação da habilitação que vencer primeiro.

61.9 [Reservado]

61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas internacionais na aviação civil

(a) A partir de 05 de março de 2009, nenhum piloto de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível poderá operar voos internacionais em aeronaves de marcas brasileiras sem que demonstre a habilidade em falar e compreender a língua inglesa para comunicações radiotelefônicas pelo menos em Nível Operacional (Nível 4), conforme especificado nos requisitos de proficiência linguística contidos no apêndice A deste regulamento.

(b) A partir de 05 de março de 2009, a proficiência linguística de pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível que demonstrarem proficiência abaixo do Nível Expert (Nível 6) devem ser formalmente avaliados pela ANAC em intervalos de acordo com o nível individual de proficiência na língua inglesa demonstrado, conforme descrito abaixo:

(1) aqueles que demonstrarem proficiência na língua inglesa em Nível Operacional (Nível 4) devem ser avaliados pelo menos uma vez a cada 3 (três) anos;

(2) aqueles que demonstrarem proficiência na língua inglesa em Nível Avançado (Nível 5) devem ser avaliados pelo menos uma vez a cada 6 (seis) anos; e

(3) aqueles que demonstrarem proficiência na língua inglesa em Nível Expert (Nível 6) não necessitarão ser reavaliados.

(c) A partir de 05 de março de 2010, nenhum piloto de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que esteja averbado em sua licença o nível de proficiência na língua inglesa demonstrado no momento da avaliação (para os níveis 4, 5 e 6), com o correspondente período de validade (para os níveis 4 e 5), ou uma ressalva para os níveis 3, 2 e 1: “English Not Compliant Annex 1”. Tal ressalva será averbada, também, quando da revalidação de suas habilitações, para os pilotos não avaliados.

(d) A partir de 01 de junho de 2010, todas as licenças de pilotos brasileiros que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas terão averbadas a observação relativa à Proficiência Linguística do piloto em Português (“Português Nível 6”), caso cumpram os requisitos abaixo:

- (1) possuir CCF válido; e
- (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para, no mínimo, a licença de piloto privado.

61.11 [Reservado]

61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações

(a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto:

(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; e

(2) depois de confirmado o atendimento aos requisitos e o correto preenchimento do formulário, a ANAC deve fornecer autorização ao requerente para realizar o exame de perícia, indicando o profissional responsável por tal verificação, observando-se que:

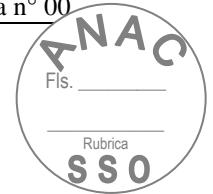
(i) o solicitante que não obtiver aprovação no primeiro exame de perícia somente pode requerer autorização para realizar novo exame de perícia após comprovar que realizou, sob a supervisão de um instrutor de voo habilitado e qualificado, treinamento corretivo relativo às deficiências que provocaram a sua reprovação; e

(ii) o solicitante que não obtiver aprovação em um segundo exame de perícia somente pode requerer autorização para realizar novo exame de perícia após decorrido um período de 90 (noventa) dias consecutivos, contados a partir da data de execução do último exame de perícia, e após comprovar ter feito um novo treinamento corretivo das deficiências que provocaram sua reprovação. Novas tentativas posteriores com meta à aprovação devem seguir o mesmo procedimento e intervalo.

(b) O solicitante que reúna os requisitos estabelecidos neste regulamento e seja aprovado no exame de perícia, pode obter uma licença apropriada com suas correspondentes habilitações.

(c) O titular de uma licença expedida em conformidade com este regulamento, que tenha tido essa licença cassada, não pode requerer outra, a menos que comprove que os motivos que deram origem à cassação não produzem mais efeito, prescreveram ou foram superados de forma definitiva.

(d) O titular de uma licença expedida em conformidade com este regulamento, cujas habilitações estejam suspensas, não pode requerer qualquer outra licença, habilitação ou averbação de qualificação enquanto vigorar esta suspensão.



61.15 Autorização especial para realização de voo

(a) Pode ser concedida autorização especial para realização de voos nos casos de:

(1) voo de instrução, sem transporte de passageiro ou carga, com objetivo de obtenção de habilitação adicional;

(2) voo de traslado realizado por piloto estrangeiro, em aeronave de matrícula brasileira, com a validade limitada ao tempo necessário para realizar o referido voo;

(3) treinamento em voo para revogar suspensão de habilitações, com validade de 90 (noventa) dias; e

(4) instrutores estrangeiros para ministrar instrução de voo em aeronave que não possua, no País, instrutores devidamente habilitados e qualificados disponíveis para ministrar a instrução requerida, com validade limitada: às validades das licenças e certificados estrangeiros originais, ao visto de estadia no País, ao contrato de trabalho do piloto no País ou a 6 (seis) meses, de todos o que for menor.

(b) Pode ser concedida, a critério da ANAC, autorização especial para realização de voos, para casos não previstos no parágrafo (a) desta seção, mediante solicitação formal do interessado.

(c) O titular de uma autorização especial deve portá-la e apresentá-la à fiscalização, quando solicitado, juntamente com sua respectiva licença e seu certificado médico válido.

61.17 Vigência das licenças de piloto

(a) A licença de piloto é permanente, com exceção da licença de aluno piloto que tem validade de 24 (vinte e quatro) meses. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:

(1) estar com o CCF válido e adequado à licença de que é titular;

(2) estar com as habilitações correspondentes válidas; e

(3) possuir experiência recente correspondente, conforme previsto na seção 61.21 deste regulamento.

(b) As prerrogativas da licença não poderão ser exercidas:

(1) se, de acordo com este regulamento, estiverem restritas por razões de idade limite; ou

(2) se o titular houver renunciado à licença ou esta se encontrar cassada, suspensa ou cancelada pela ANAC; ou

(3) o CCF correspondente estiver fora de seu período de validade.

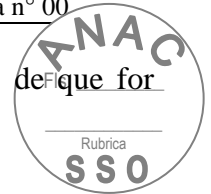
61.19 Validade das habilitações de piloto

(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos:

(1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses;

(2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses;

(3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses;



- (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular;
- (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses;
- (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses;
- (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses;
- (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses;
- (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses;
- (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses;
- (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento;
- (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e
- (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.

61.21 Experiência recente

(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado:

(1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido;

(2) voo noturno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período compreendido entre 1 (uma) hora após o pôr do sol e 1 (uma) hora antes do nascer do sol, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.

(b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que:

(1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou

(2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.

61.23 Expedição e validade dos ccfs

(a) A expedição e a validade dos CCF respeitam as provisões do RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo.

(b) É responsabilidade do titular da licença deixar de exercer as prerrogativas que suas licenças e as habilitações correlatas lhe conferem quando tiver conhecimento de qualquer diminuição de suas



aptidões psicofísicas que possa impedi-lo de exercer as referidas atribuições em condições de segurança.

61.25 Mudança de nome e de endereço

(a) A solicitação para mudança de nome em uma licença emitida segundo este regulamento deve ser apresentada à ANAC dentro de 30 (trinta) dias corridos, a contar do fato que originou tal mudança, devendo ser apresentada cópia autenticada de certidão de casamento, ordem judicial ou outro documento comprovando a mudança.

(b) Dentro de 30 (trinta) dias após a mudança de seu endereço de correspondência, o titular de uma licença emitida segundo este regulamento deve informar à ANAC, por escrito, seu novo endereço.

61.27 Contagem e registro de horas de voo

(a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar:

(1) Caderneta Individual de Voo – CIV; e

(2) Declaração de Horas de Voo, constando os dados extraídos de relatório de registro individual de horas de voo.

(b) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença inicial de piloto ou para concessão de uma licença de piloto de grau superior, um aluno piloto ou o titular de uma licença de piloto, respectivamente, deve registrar integralmente as horas de voo quando realizar voo solo, em instrução duplo comando ou quando atuar na função de piloto em comando.

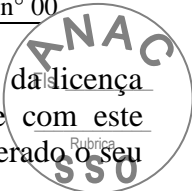
(c) Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar com copiloto, deve registrar integralmente as horas de voo nesta função.

(d) Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto.

(e) No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta seção, a ANAC pode autorizar que o tempo de voo seja considerado integralmente, se a aeronave estiver equipada para operar com copiloto e esteja operando com tripulação múltipla.

(f) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto, quando atuar como piloto em comando sob supervisão, em uma aeronave certificada para voar com copiloto, deve registrar as horas totais do voo.

(g) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto, quando operar os comandos de uma aeronave em condições de voo exclusivamente por instrumentos, reais ou simuladas, sem qualquer referência externa, deve registrar as horas totais do voo por instrumentos assim efetuado.



(h) Para fins de atendimento do requisito de experiência requerido para a concessão da licença solicitada, o solicitante de uma licença de piloto, a ser expedida em conformidade com este regulamento, que tenha sido habilitado como piloto de aeronave militar, pode ter considerado o seu tempo total de voo realizado de acordo com os critérios da respectiva organização.

(i) As horas de voo realizadas a bordo de aeronaves com marcas de nacionalidade e de matrícula estrangeiras poderão ser aceitas somente quando a finalidade for comprovar experiência para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou comprovar a experiência recente, conforme previsto neste regulamento, desde que:

(1) a aeronave possua reserva de marcas no Registro Aeronáutico Brasileiro; ou

(2) as horas de voo tenham sido realizadas através de centros de treinamento ou centros de instrução certificados pela autoridade de aviação civil do respectivo país, ou em empresas de transporte aéreo, e estejam registradas na caderneta individual de voo (*logbook*) do piloto.

61.29 Caderneta individual de voo – CIV

(a) Todo titular de uma licença de piloto deve registrar suas atividades de voo realizadas em aeronaves e em dispositivos de treinamento para simulação de vôo certificados pela ANAC, ou com certificação de outra autoridade de aviação civil reconhecida pela ANAC, na sua Caderneta Individual de Voo - CIV.

(b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução (simulador, voo local ou rota) realizada:

(1) generalidades:

(i) data;

(ii) tempo total de voo;

(iii) local ou aeródromo de saída e chegada; e

(iv) tipo e identificação da aeronave.

(2) tipo da instrução recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como copiloto;

(iii) instrução de voo recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado;

(iv) instrução de voo por instrumentos recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado;

(v) instrução de voo em um dispositivo de treinamento para simulação de voo;

(vi) composição de tripulação (balão livre); e

(vii) outras horas como piloto.

(3) condições de voo:

(i) diurno ou noturno;

(ii) horas de voo por instrumentos (IFR) ou visual (VFR); e

(iii) condições simuladas de voo por instrumentos.

(c) Registro das horas de voo na função

Origem: SSO		15/97
-------------	---	-------



(1) Horas de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave.

(2) Hora de voo como piloto em comando:

(i) o piloto privado ou comercial deve registrar a hora de voo como piloto em comando, somente aquele tempo no qual é o único manipulador dos controles de uma aeronave para a qual está habilitado, ou quando é o único ocupante da aeronave;

(ii) o piloto de linha aérea deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando somente quando se encontre atuando como piloto em comando da aeronave; e

(iii) o instrutor de voo deve registrar como horas de voo como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo.

(3) Hora de voo como copiloto: um piloto deve registrar em sua CIV todas as horas de voo como copiloto, em conformidade com o previsto na seção 61.27 deste regulamento.

(4) Hora de voo por instrumentos:

(i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e

(ii) um instrutor de voo por instrumentos pode registrar como hora de voo por instrumentos, o tempo em que atua realizando instrução de voo em condições de voo por instrumentos reais ou simuladas.

(5) Horas de voo em instrução: todas as horas de instrução de voo registradas como horas de instrução, seja de voo visual, de voo por instrumentos ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo, devem ser certificadas pelo instrutor de voo que tenha ministrado a referida instrução.

(i) As horas de voo realizadas em instrução devem ser registradas pelo instrutor de voo que ministrou a instrução, informando um resumo da instrução, a liberação do aluno piloto para realizar voo solo, o Código ANAC, nome e assinatura.

(ii) As horas realizadas no exame de perícia devem ser registradas na CIV pelo Inspetor de Aviação Civil - INSPAC ou examinador credenciado responsável por tal exame, que informará se o aluno piloto foi aprovado ou reprovado, seu Código ANAC, nome e assinatura.

(iii) As pessoas citadas nos subparágrafos (i) e (ii) deste parágrafo que preencherem ou endossarem uma CIV com informações ou dados inexatos ou adulterados ficam sujeitas às providências administrativas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica ou na legislação complementar, além das sanções penais e civis cabíveis, uma vez que tal fato poderá comprometer a segurança de voo.

(iv) Uma vez comprovado, no caso do subparágrafo (iii) deste parágrafo, que o aluno piloto estava de acordo com as irregularidades, sendo beneficiado com as informações registradas na CIV, este ficará exposto também às sanções penais e civis cabíveis.

(d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.

(e) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo.

(f) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável.

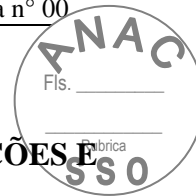
(g) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção.

61.31 Prazo e tolerância para revalidação de habilitação

(a) Desde que cumpridos os requisitos aplicáveis à revalidação de uma habilitação, o exame de perícia pertinente a essa revalidação pode ser realizado no período que compreende 30 (trinta) dias antes até 30 (trinta) dias após a data do vencimento, mantendo-se, após concluída a revalidação, o mês base de vencimento para a nova validade.

(b) É permitida a operação normal relativa a uma habilitação vencida há menos de 30 (trinta) dias.

(c) É vedada a operação normal relativa a uma habilitação vencida há mais de 30 (trinta) dias, em qualquer situação.



SUBPARTE B

CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS

61.41 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos e condições especiais para a convalidação de licenças e/ou habilitações emitidas no exterior a brasileiros e estrangeiros com qualificação de piloto e condições especiais para concessão de licenças e/ou habilitações a oficiais aviadores das forças armadas.

61.43 Concessão de licenças a estrangeiros

(a) Podem ser concedidas licenças, de acordo com os preceitos das Subpartes C, D, E, F, G, H e I deste regulamento, aos estrangeiros que tenham atendido no Brasil aos requisitos para tais concessões, desde que sua situação no País esteja regularizada para permanência definitiva ou temporária.

(b) As licenças de piloto comercial ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(c) A ressalva estabelecida no parágrafo (b) desta seção não se aplica a estrangeiros naturalizados brasileiros ou que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.

61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras

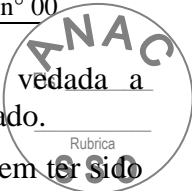
(a) Sem prejuízo do cumprimento das normas migratórias e trabalhistas do País, a ANAC pode convalidar uma licença estrangeira emitida por Estado contratante da OACI. Para tal, será emitida autorização especial que deverá acompanhar, sempre, a licença estrangeira original e a reconhecerá como equivalente a uma licença correspondente concedida pela ANAC.

(b) A ANAC pode restringir a autorização especial de convalidação de licença estrangeira a atribuições específicas, expressando na autorização quais atribuições da licença original são aceitas como equivalentes na convalidação.

(c) As licenças estrangeiras de piloto comercial ou de linha aérea pertencentes a estrangeiros podem ser convalidadas nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(d) A ressalva estabelecida no parágrafo (c) desta seção não se aplica a estrangeiros naturalizados brasileiros ou que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.

(e) As licenças estrangeiras pertencentes a brasileiros, natos ou naturalizados, podem ser convalidadas com a emissão de uma licença brasileira de grau correspondente à licença original. Na licença brasileira será averbada a informação da convalidação constando número e país emitente da licença original.



(f) Somente serão convalidadas as licenças e/ou habilitações originais, sendo vedada a convalidação de licença e/ou habilitações expedidas por convalidação de um terceiro Estado.

(g) As licenças e/ou habilitações estrangeiras, para que possam ser convalidadas, devem ter sido emitidas com os requisitos iguais ou superiores aos estabelecidos neste regulamento.

(h) As habilitações convalidadas têm prazos de validade compatíveis com os documentos originais, desde que tais prazos não sejam superiores aos prazos correlatos estabelecidos neste regulamento. Quando isso ocorrer, prevalecem os prazos brasileiros.

(i) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos do parágrafo (e) desta seção, quando vencidas ou por vencer, devem ser revalidadas em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste regulamento.

(j) A autorização especial de convalidação de licença estrangeira perderá sua validade se a licença estrangeira original for cassada ou suspensa.

(k) Para os fins de convalidação, o solicitante deverá cumprir os seguintes requisitos:

(1) possuir experiência recente, nos termos da seção 61.21 deste regulamento, na(s) habilitação(ões) que deseja convalidar, demonstrada através de CIV ou outro documento correspondente;

(2) ser aprovado em exame teórico de regulamentos aeronáuticos;

(3) ser capaz de ler, escrever, falar e compreender o idioma português em um nível de competência apropriado às atribuições e responsabilidades que a autorização ou licença a ser concedida lhe confere;

(4) demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional (atingir Nível 4 ou superior). Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c) deste regulamento.

(5) ser aprovado em exame de perícia, com exceção da convalidação realizada com prerrogativas, no Brasil, equivalentes as de piloto privado.

(l) No momento da solicitação de convalidação, a licença e o certificado médico apresentados devem estar no idioma português, espanhol ou inglês. De outra forma, o solicitante deverá apresentar, também, traduções oficiais dos documentos.

(m) Para todos os casos, será realizada consulta à autoridade de aviação civil emitente da licença e/ou habilitação original a respeito da:

(1) validade da licença e das habilitações do titular;

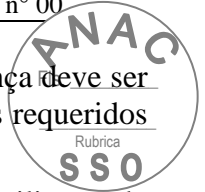
(2) classe e vencimento do certificado médico; e

(3) limitações, suspensões e revogações pertinentes.

61.47 Concessão de licença para oficiais aviadores das forças armadas brasileiras

(a) Generalidades

(1) Aos oficiais aviadores da ativa ou da reserva das forças armadas brasileiras pode ser concedida a licença de piloto, na graduação correspondente ao nível de experiência técnica do solicitante, bem como habilitações relativas a aeronaves e operação de voo por instrumentos, de acordo com os requisitos constantes desta seção.



(2) O requisito de experiência técnica necessário à concessão de determinada licença deve ser considerado pelo número total de horas de voo do solicitante, considerando os mínimos requeridos neste regulamento.

(3) As habilitações devem ser concedidas em conformidade com os registros militares do solicitante para as aeronaves ou tipos de operação em que tenha sido habilitado em nível de piloto em comando e que tenham correspondência no âmbito da aviação civil.

(4) Em todos os casos, exige-se que o solicitante seja titular do CCF válido e correspondente à licença e/ou habilitação solicitada, de acordo com o RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo.

(5) O requerente deve demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional. Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c) deste regulamento.

(b) Pilotos em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses

(1) O oficial aviador de força armada, na ativa ou reserva, que tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:

(i) apresentar evidência de sua condição de piloto militar, assim como registros de horas de voo devidamente classificadas conforme as exigências de experiência aeronáutica da licença e/ou habilitação aplicável, que inclua detalhes de aeronaves envolvidas, e emitida através de documento oficial da força armada pertinente; e

(ii) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um programa de instrução teórica e prática da aeronave para a qual se requer a habilitação de tipo, que não exceda 12 (doze) meses.

(2) A validade da habilitação será estabelecida de acordo com os preceitos deste regulamento, considerando-se como data de início do período de validade a data de realização do último voo relativo àquela habilitação.

(c) Pilotos fora de atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses: o oficial aviador de força armada, na ativa ou reserva, que não tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:

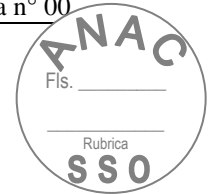
(1) apresentar evidência de sua condição de ex-piloto militar, assim como registros de horas de voo devidamente classificadas conforme as exigências de experiência aeronáutica da licença e/ou habilitação aplicável, que inclua detalhes de aeronaves envolvidas, e emitida através de documento oficial da força armada pertinente;

(2) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um curso de instrução teórico-prático com instrutor devidamente habilitado ou em um centro de instrução de aviação civil certificado pela ANAC;

(3) ser aprovado em exame(s) teórico(s) pertinente(s) à(s) habilitação(ões) requeridas; e

(4) ser aprovado em exame(s) de perícia pertinente(s) à(s) habilitação(ões) requeridas.

(d) Restrições do piloto militar ou ex-piloto militar titular de uma licença de piloto civil: para exercer as atribuições da licença e habilitações de piloto em serviços de transporte aéreo, o titular deverá cumprir o programa de instrução do operador de serviços aéreos correspondente, aprovado pela ANAC.



SUBPARTE C

LICENÇA DE ALUNO PILOTO

61.51 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão de uma licença de aluno piloto, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes. É considerado aluno piloto o solicitante de uma licença de piloto privado de determinada categoria que não possua qualquer outra licença de piloto de aeronave na mesma categoria.

61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto

(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve:

(1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e

(2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.

61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto

(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ser titular de um CCF de 2ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com o RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo.

61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto

(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.

61.59 Requisitos de instrução para a concessão da licença de aluno piloto

(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve estar matriculado em curso prático de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.

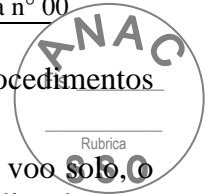
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto

(a) Generalidades: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que tenha completado 18 (dezoito) anos e reúna os requisitos desta subparte.

(b) Conhecimentos teóricos: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que:

(1) tenha sido aprovado no exame teórico da ANAC referente à licença de piloto privado, respeitada a categoria da licença pretendida;

(2) demonstre ao seu instrutor conhecimentos técnicos de características e limitações operacionais da aeronave a ser utilizada na instrução prática de voo; e



(3) demonstre ao seu instrutor conhecimentos sobre as Regras do Ar e procedimentos específicos do aeródromo onde se realizará o voo.

(c) Treinamento de voo antes do voo solo: antes de ser autorizado para realizar um voo solo, o aluno piloto deve ter recebido instrução nas manobras aplicáveis e nos procedimentos listados nos parágrafos (d) até (h) desta seção para a marca e o modelo da aeronave a ser operada no voo solo e em nível da licença a que aspira e deve demonstrar habilidade em um nível de desempenho aceitável para o instrutor que autoriza o referido voo.

(d) Para qualquer tipo de aeronave: o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo nos seguintes tópicos:

(1) os procedimentos da preparação do voo, incluindo as inspeções prévias ao voo, a operação do motor e os sistemas da aeronave;

(2) rolagem e operações na superfície do aeroporto, incluindo as provas do motor;

(3) decolagens e aterrissagens, incluindo aterrissagens normais e com vento cruzado;

(4) voo reto e nivelado;

(5) subidas e curvas em ascensão;

(6) circuitos de tráfego aéreo, incluindo procedimentos de entrada e de saída, maneiras de evitar colisões e turbulência de esteira de aeronave;

(7) descidas com e sem curvas usando configurações de alta e baixa resistência;

(8) voos com diferentes velocidades, desde a de cruzeiro à velocidade mínima controlada;

(9) procedimentos de emergências e falhas de funcionamento do equipamento; e

(10) manobras com referências ao terreno.

(e) Para aviões: além das manobras e procedimentos do parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução ou treinamento de voo antes do voo solo em:

(1) aproximações à área de aterrissagem com a potência do motor em marcha lenta e com potência parcial;

(2) planeio para a aterrissagem;

(3) aproximações perdidas desde a aproximação final, e desde a aproximação final até o toque do avião na pista em várias configurações de voo, incluindo curvas;

(4) procedimentos de aterrissagens forçadas, iniciadas desde: uma decolagem, durante a subida inicial; desde o voo de cruzeiro; e desde a descida e no trânsito de aterrissagem; e

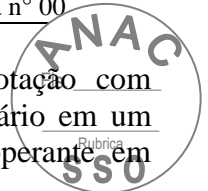
(5) entradas de estol desde várias atitudes e combinações de potência com a recuperação iniciando-a à primeira indicação da perda e recuperação de uma perda completa (*full stall*).

(f) Para helicópteros: além das manobras e procedimentos do parágrafo (d) desta seção e de acordo com o que permita o desempenho, as características e as limitações da aeronave, o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo em:

(1) aproximações para a área de aterrissagem;

(2) guinadas em voo pairado, rolagem aérea e manobras em terra;

(3) aproximações perdidas desde a aterrissagem em aproximação estacionária, e desde a aproximação final;



(4) procedimentos de emergências simuladas, incluindo descidas em auto-rotação com recuperação de potência ou aterrissagens, recuperação com potência de voo estacionário em um helicóptero monomotor, ou aproximações em voo estacionário com um motor inoperante em helicópteros multimotores; e

(5) desacelerações rápidas.

(g) Para planadores: além dos procedimentos apropriados e manobras estabelecidas no parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo em:

(1) inspeção pré-voo do aparelho da linha de reboque, repasse dos sinais e os procedimentos para soltar que se utilizarão;

(2) reboque aéreo e em terra ou autolançamento;

(3) princípios do desarmado e armado do planador;

(4) entrada em estol desde várias atitudes com a recuperação iniciando-se à primeira indicação de perda e recuperação desde uma perda completa (full stall);

(5) planeios em reta, em curva e em espiral;

(6) planeio para uma aterrissagem;

(7) procedimentos e técnicas para uso das correntes térmicas em sustentação convergente ou de ladeira, como seja apropriado, de acordo com a área da instrução; e

(8) procedimentos de emergência que incluam procedimentos de corte da linha de reboque.

(h) Em balões livres: além dos procedimentos e manobras apropriados estabelecidos no parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução prévia ao voo solo em:

(1) operações das fontes de ar quente ou gás, lastro, válvulas, painéis de cordas, o que seja apropriado;

(2) uso do painel de cordas de emergência (pode ser simulado);

(3) os efeitos do vento em subidas e ângulos de aproximação; e

(4) reconhecimento de obstruções e técnicas para evitá-las.

(i) A instrução requerida nesta seção deve ser realizada por um instrutor de voo autorizado e que esteja habilitado:

(1) para aviões, na categoria e classe de aviões;

(2) para helicópteros, na categoria e tipo de helicópteros;

(3) para planadores, em planador; e

(4) para dirigíveis e aeronaves de decolagem vertical, na categoria e tipo dessas aeronaves.

(j) O titular de uma licença de piloto comercial com uma habilitação de categoria balão livre pode realizar instrução requerida nesta seção em:

(1) dirigíveis, se o piloto comercial possui uma habilitação da categoria dirigível; e

(2) balão, se este piloto comercial possui uma habilitação de categoria de balão.

(k) Autorizações do instrutor de voo: nenhum aluno piloto pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que esteja autorizado pelo seu instrutor a realizar tal voo. A citada autorização deverá ser realizada através de registro na CIV do aluno piloto. O registro da autorização com a assinatura do instrutor deve certificar que ele:



(1) tenha proporcionado ao aluno a instrução na marca e modelo da aeronave em que se realizará o voo solo;

(2) tenha informado que o aluno reúne os requisitos de instrução estabelecidos nesta seção;

(3) tenha determinado que aluno esteja capacitado para realizar o voo solo de forma segura na aeronave.

(l) A Notificação de Voo local solo deve ser assinada pelo aluno piloto e por um instrutor qualificado da entidade homologada na qual estiver matriculado. Nos Planos de Voo para voos de navegação solo com pouso em aeródromo que não o de decolagem, o aluno piloto deve usar o Código ANAC de um instrutor qualificado da entidade, o qual deve assinar o Plano de Voo inicial juntamente com o aluno piloto. Os Planos de Voo das demais etapas do voo serão assinados somente pelo aluno piloto, usando o Código ANAC do instrutor qualificado que aprovou a navegação.

61.63 Limitações do aluno piloto

(a) Um aluno piloto não pode atuar como piloto em comando de uma aeronave;

(1) que transporte passageiros;

(2) que transporte carga por compensação ou arrendamento;

(3) em voos por compensação ou arrendamento;

(4) em promoções comerciais;

(5) em voos internacionais;

(6) com uma visibilidade em voo e terrestre menor que 5 (cinco) quilômetros;

(7) quando o voo não possa ser realizado por meio de referências visuais na superfície; ou

(8) quando houver qualquer limitação anotada na CIV do aluno piloto pelo instrutor.

(b) Um aluno piloto não pode atuar como piloto, ou membro da tripulação, em nenhuma aeronave na qual seja obrigatório mais de um piloto segundo o Certificado de Homologação de Tipo - CHT da aeronave, ou na regulamentação sob a qual se opera a aeronave, exceto quando receba instrução de voo de um instrutor de voo habilitado e qualificado.

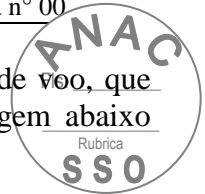
61.65 Limitações da aeronave: piloto em comando

(a) Um aluno piloto não pode desempenhar a função de piloto em comando de nenhum dirigível que requeira mais de um membro na tripulação de voo, a menos que reúna os requisitos pertinentes estabelecidos nas seções 61.53 e 61.55 deste regulamento.

61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado

(a) Generalidades: exceto em casos de emergência, nenhum aluno piloto pode pilotar uma aeronave em voo solo de navegação, nem pode realizar uma aterrissagem em nenhum ponto, exceto o aeroporto ou aeródromo de decolagem, a menos que o aluno reúna os requisitos desta seção.

(b) Instrução de voo: o aluno piloto, além da instrução de voo em manobras e procedimentos antes do voo solo, deve ter recebido a instrução dada por seu instrutor de voo das manobras e procedimentos apropriados desta seção em relação a licença à que aspira. Adicionalmente, um



aluno piloto deve demonstrar um nível aceitável de desempenho, a juízo do instrutor de voo, que assinará sua CIV, certificando a realização das manobras e procedimentos de pilotagem abaixo indicadas:

(1) para todas as aeronaves:

(i) a utilização das cartas aeronáuticas para a navegação VFR usando navegação visual e a estimada com a ajuda de uma bússola;

(ii) comportamento da aeronave em voo de navegação, obtenção e análise dos reportes meteorológicos aeronáuticos e os prognósticos, incluindo o reconhecimento das situações meteorológicas críticas e estimar a visibilidade enquanto esteja em voo;

(iii) condições de emergências em voo de navegação, incluindo procedimentos ao encontrar-se perdido em voo, condições meteorológicas adversas e procedimentos de aproximações e aterrissagens de emergências simuladas fora de aeródromo ou aeroportos;

(iv) procedimentos de circuito de tráfego aéreo, incluindo chegadas e saídas normais da área, precauções contra a turbulência de esteira e evitar colisões no ar;

(v) problemas operacionais de reconhecimento associados com as diferentes características do terreno em áreas geográficas na que se vai efetuar o voo de navegação; e

(vi) operação apropriada dos instrumentos e equipamentos instalados na aeronave que se vai voar.

(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção:

(i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado;

(ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;

(iii) controle e manobras somente por referência dos instrumentos de voo, incluindo voo reto e nivelado, curvas, descidas, subidas e o uso de radiocomunicação e as diretivas do controle de tráfego aéreo;

(iv) o uso de rádio para a navegação VFR e as comunicações em ambos os sentidos; e

(v) para aqueles alunos pilotos de que desejem as atribuições de voo noturno, os procedimentos do voo noturno incluindo decolagens, aterrissagens, passadas compridas e navegação VFR.

(3) Para helicóptero, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção, segundo seja apropriada a aeronave que se vai voar:

(i) procedimentos de decolagens e aterrissagens desde lugares de grande altitude;

(ii) aproximações suaves e escarpadas até a aterrissagem estacionária;

(iii) desaceleração rápida; e

(iv) o uso de rádio para a navegação VFR e as comunicações em ambos os sentidos.

(4) Para planadores, além das manobras e procedimentos apropriados do parágrafo (b)(1) desta seção:

(i) aterrissagens realizadas sem o uso de altímetro desde de pelo menos 2.000 (dois mil) pés sobre a superfície;



(ii) reconhecimento das condições meteorológicas e as condições favoráveis para o voo de navegação; e

(iii) o uso de rádio para as comunicações em ambos os sentidos.

(5) Para balões livres, as apropriadas manobras e procedimentos do parágrafo (b)(1) desta seção.

(c) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo de navegação a menos que:

(1) disponha de uma declaração redigida e assinada por seu instrutor, certificando que o aluno tenha recebido a instrução e tenha demonstrado um nível aceitável de competência e eficiência nas manobras e procedimentos desta seção para a categoria da aeronave que vai voar;

(2) o instrutor tenha assinado a autorização na CIV do aluno, incluindo:

(i) para cada voo solo de navegação: após repassar o planejamento e a preparação antes do voo do aluno, declarando que o aluno piloto está preparado para realizar o voo de forma segura sob as circunstâncias conhecidas e sujeito a qualquer condição anotada na CIV do aluno; e

(ii) para repetir um voo solo de navegação específico: que se tenha proporcionado ao aluno piloto instrução de voo em ambas as direções sobre a rota, incluindo decolagens e aterrissagens no aeródromo que se vai utilizar especificando, também, as condições sob as quais os voos irão se realizar.

61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal

(a) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo em um espaço aéreo controlado a menos que:

(1) tenha recebido, tanto a instrução em solo como em voo, de um instrutor autorizado, para a área do espaço aéreo controlado designado, e a instrução tenha sido recebida na área específica;

(2) a CIV do aluno piloto tenha sido autorizada com a assinatura do instrutor que realizou a instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado; e

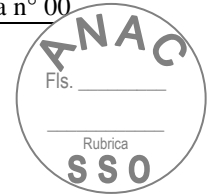
(3) disponha de uma autorização com a assinatura na CIV que especifique que o aluno piloto tenha recebido a instrução de solo e em voo estabelecida demonstrando ser competente para realizar o voo solo nessa área específica do espaço aéreo controlado.

(b) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave, desde ou em um aeroporto localizado em um espaço aéreo controlado a menos que:

(1) o aluno piloto tenha recebido, tanto a instrução de solo como a de voo, de um instrutor autorizado para operar nesse espaço, e a instrução tenha sido dada no aeroporto específico para o que se autoriza o voo solo;

(2) a CIV do aluno piloto tenha sido autorizada com a assinatura dentro dos 90 (noventa) dias precedentes à realização do voo solo no aeroporto específico pelo instrutor que proporcionou a instrução de voo; e

(3) disponha de uma autorização com a assinatura na CIV que especifique que o aluno piloto tenha recebido a instrução de solo e em voo estabelecida demonstrando ser competente para realizar o voo solo nesse aeroporto específico.



SUBPARTE D

LICENÇA DE PILOTO PRIVADO

61.71 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, e a correspondente habilitação de classe monomotor (se relativa a avião), inicial de tipo (se relativa a helicóptero ou aeronave de decolagem vertical), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

61.73 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado

(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve:

- (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e
- (2) ter concluído o ensino médio.

61.75 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto privado

(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ser titular de CCF de 2ª classe (Piloto Privado) válido.

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve:

(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:

(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto privado; Código Brasileiro de Aeronáutica; RBACs - Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo.

(ii) conhecimentos técnicos sobre aeronaves:

(A) princípios relativos à operação dos grupos motopropulsores, quando aplicável, sistemas e instrumentos da categoria de aeronaves pertinente;

(B) limitações operacionais relativas à categoria de aeronaves para a qual é solicitada a licença e respectivos grupos motopropulsores, quando aplicável; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado; e

(C) quando se tratar de licença para helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, a transmissão (caixa de redução) quando for aplicável.

(iii) desempenho e planejamento de voo:

(A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;

(B) uso e aplicação prática dos dados de decolagem/aterrissagem e outros tipos de desempenho, incluindo reboque e lançamento, quando a licença for para planador; e

(C) planejamento para a partida e para voo em rota pertinente aos voos privados em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo.

(iv) desempenho e limitações humanas: desempenho e limitações humanas pertinentes ao piloto privado, incluindo os princípios de gerenciamento de ameaças e erros.

(v) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica e sua utilização; altimetria.

(vi) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas.

(vii) procedimentos operacionais:

(A) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;

(B) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas;

(C) procedimentos para ajuste de altímetro;

(D) procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência; e

(E) quando se tratar de licença para a categoria helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, descida vertical lenta com motor, efeito solo, balanço, procedimento de auto-rotação e outros riscos operacionais.

(viii) teoria de voo:

(A) aerodinâmica básica e princípios de voo; e

(B) reconhecimento de estol, entrada em parafuso e técnicas de recuperação.

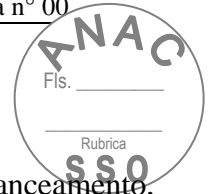
(ix) rádio-comunicações: procedimentos e fraseologia de radio-comunicações aplicáveis às operações em condições visuais de voo; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.

(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

61.79 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto privado

(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução na CIV do aluno piloto. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto privado. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. O conteúdo da instrução de voo deverá ser, no mínimo, o seguinte:

Origem: SSO	 ANAC Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil	28/97
-------------	---	-------



(1) categoria avião:

- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços no avião;
- (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
- (iv) controle do avião através de referências visuais externas;
- (v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso;
- (vi) voo em velocidades críticas altas e saída de picadas;
- (vii) decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;
- (viii) decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;
- (ix) voo através de referência de instrumentos para execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;
- (x) voo de navegação através de referências visuais, navegação estimada e, quando aplicável, com auxílio de rádio-navegação;
- (xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do avião;
- (xii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radio-comunicações; e
- (xiii) procedimentos e fraseologia para as comunicações.

(2) categoria helicóptero:

- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços no helicóptero;
- (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
- (iv) controle do helicóptero através de referências visuais externas;
- (v) recuperação no estágio inicial de descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação com o rotor em baixo regime dentro do regime normal do motor;
- (vi) manobras e corridas em voo próximo ao solo; voo pairado; decolagens e aterrissagens normais, sem vento e em terreno inclinado;
- (vii) decolagens e aterrissagens com potência mínima necessária; técnicas de decolagem e aterrissagem de máximo desempenho; operações em locais restritos; paradas rápidas;
- (viii) voo de navegação através de referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio-navegação, incluindo um voo de pelo menos uma hora;
- (ix) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do helicóptero; aproximação e aterrissagem em procedimento de auto-rotação;



(x) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radio-comunicações; e

(xi) procedimentos e fraseologia para as comunicações.

(3) categoria aeronave de decolagem vertical:

(i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;

(ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços na aeronave de decolagem vertical;

(iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

(iv) controle da aeronave de decolagem vertical através de referências visuais externas;

(v) manobras e corridas em voo próximo ao solo, decolagens em voo estacionário e corrido e subida inicial; aproximação e aterrissagens normais em voo estacionário e corrido, sem vento e em terreno desnivelado;

(vi) decolagens e aterrissagens com potência mínima necessária; técnicas de decolagem e aterrissagem de máximo desempenho; operações em locais restritos; paradas rápidas;

(vii) voo através de referência de instrumentos para execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;

(viii) recuperação no estágio inicial de descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação com o rotor em baixo regime dentro do regime normal do motor;

(ix) voo de navegação através de referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio-navegação, incluindo um voo de pelo menos uma hora;

(x) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos da aeronave de decolagem vertical; aproximação e aterrissagem em procedimento de auto-rotação, quando aplicável; falha na transmissão, quando aplicável;

(xi) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radio-comunicações; e

(xii) procedimentos e fraseologia para as comunicações.

(4) categoria dirigível:

(i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;

(ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços no dirigível;

(iii) manobras por referência em terra;

(iv) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

(v) técnicas e procedimentos para a decolagem, incluindo limitações apropriadas, procedimentos e sinais de emergência utilizados;

(vi) domínio dos dirigíveis por referência visual externa;

(vii) decolagens e aterrissagens normais;



- (viii) decolagens com máximo desempenho (ultrapassando obstáculos);
- (ix) voo através de referência de instrumentos para execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;
- (x) voo de navegação através de referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio-navegação;
- (xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do dirigível; e
- (xii) procedimentos e fraseologia para as comunicações.

61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado

(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:

(1) categoria avião:

(i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:

(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;

(B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;

(C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinquenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;

(D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas;

(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua:

(1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e

(2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.

(ii) O solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou

(B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.

(2) categoria helicóptero:

(i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:

(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;

(B) 10 (dez) horas de voo solo diurno em helicóptero, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;



(C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;

(D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas;

(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua:

(I) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM ((cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e

(2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.

(ii) O solicitante de licença para a categoria helicóptero pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto de avião ou aeronave de decolagem vertical, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em helicóptero pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; e

(B) se for titular de uma licença de piloto de avião o requisito referente a 5 (cinco) horas em voo de navegação pode ser dispensado.

(3) categoria aeronave de decolagem vertical:

(i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:

(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;

(B) 10 (dez) horas de voo solo em aeronave de decolagem vertical, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;

(C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinquenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem aterrissagens completas em aeródromos diferentes;

(D) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua:

(I) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e

(2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.

(ii) O solicitante de licença para aeronave de decolagem vertical pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto de avião ou helicóptero, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em aeronave de decolagem vertical pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; e

(B) se for titular de uma licença de piloto de avião o requisito referente a 5 (cinco) horas em voo de navegação pode ser dispensado.

(4) categoria dirigível: Um total de 25 (vinte e cinco) horas de voo em instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:

Origem: SSO	ANAC Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil	32/97
-------------	--	-------



(i) 3 (três) horas de instrução em voo de navegação em dirigível, que compreenda um voo de navegação de um total de, pelo menos, 25 NM (vinte e cinco milhas náuticas) (45 km (quarenta e cinco quilômetros));

(ii) 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.

(iii) 3 (três) horas de voo por instrumentos;

(iv) 5 (cinco) horas como piloto em comando sob supervisão; e

(v) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua:

(A) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e

(B) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.

61.83 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto privado

(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria em que é solicitada a licença, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto privado confere ao seu titular, e para:

(1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;

(2) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;

(3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;

(4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;

(5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

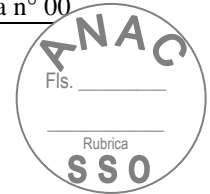
(6) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las

(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados.

(b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação.

(c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.



SUBPARTE E LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL

61.91 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto comercial nas categorias avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

61.93 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial

- (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve:
- (1) ter completado 18 (dezoito) anos;
 - (2) ter concluído o ensino médio; e
 - (3) ser titular de licença de piloto privado na categoria de aeronave pretendida.

61.95 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial

(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve ser titular de CCF de 1ª classe (Piloto Comercial) válido.

61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto comercial

(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve:

(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto comercial na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:

(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto comercial; Código Brasileiro de Aeronáutica; RBACs - Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo.

(ii) conhecimentos técnicos sobre aeronaves:

(A) princípios relativos à operação dos grupos motopropulsores, quando aplicável, sistemas e instrumentos da categoria de aeronaves pertinente;

(B) limitações operacionais relativas à categoria de aeronaves para a qual é solicitada a licença e respectivos grupos motopropulsores, quando aplicável; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado;

(C) utilização e verificação do estado de funcionamento do equipamento e dos sistemas das aeronaves;

(D) procedimentos para a manutenção das células, dos diversos sistemas e dos grupos motopropulsores das aeronaves;

(E) quando se tratar de licença para helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, a transmissão (caixa de redução) quando for aplicável; e



(F) quando se tratar de licença para balão livre, propriedades físicas e aplicação prática dos gases usados em balões livres.

(iii) desempenho e planejamento de voo:

(A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;

(B) uso e aplicação prática dos dados de decolagem/aterriagem e outros tipos de desempenho, incluindo reboque e lançamento, quando a licença for para planador; e

(C) planejamento para a partida e para voo em rota pertinente aos voos privados em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo; e

(D) quando se tratar de licença para helicóptero e aeronaves de decolagem vertical, os efeitos da carga externa.

(iv) desempenho e limitações humanas: desempenho e limitações humanas pertinentes ao piloto comercial, incluindo os princípios de gerenciamento de ameaças e erros.

(v) meteorologia:

(A) interpretação e aplicação das informações meteorológicas aeronáuticas, mapas e prognósticos; procedimentos para obtenção de informações meteorológicas antes do voo e em voo e o uso destas informações; altimetria;

(B) meteorologia aeronáutica; climatologia das zonas de voo com relação aos elementos que tenham consequência para a aviação; movimento dos sistemas de pressão, estrutura das frentes e a origem e características dos fenômenos meteorológicos significativos que afetam as condições de decolagem, voo em rota e aterriagem; e

(C) causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo; procedimentos para penetração em zonas frontais; formas de evitar condições meteorológicas perigosas.

(vi) navegação aérea:

(A) aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas;

(B) quando se tratar de licença para dirigível:

(1) utilização e estado de funcionamento dos dispositivos de aviônica e instrumentos necessários para o comando e a navegação;

(2) utilização, precisão e confiabilidade dos sistemas de navegação, a identificação das rádio-ajudas para a navegação; e

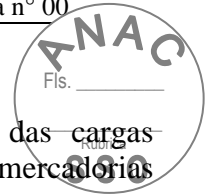
(3) os princípios e características dos sistemas de navegação aérea autônomos e por referências externas, manipulação dos equipamentos a bordo.

(vii) procedimentos operacionais:

(A) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;

(B) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticos;

(C) procedimentos para ajuste de altímetro;



(D) procedimentos de precaução e emergência apropriados; e

(E) procedimentos operacionais para o transporte de carga, inclusive das cargas externas, quando a licença for para helicóptero, riscos potenciais vinculados a mercadorias perigosas;

(F) requisitos e métodos para dar instruções de segurança aos passageiros, entre as quais as precauções que devem ser observadas ao embarcar ou desembarcar das aeronaves; e

(G) quando se tratar de licença para a categoria helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, descida vertical lenta com motor, efeito solo, balanço, procedimento de auto-rotação e outros riscos operacionais.

(viii) teoria de voo: aerodinâmica e princípios de voo.

(ix) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia de radio-comunicações aplicáveis às operações em condições visuais de voo e de voo por instrumentos; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.

(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto comercial referente à categoria a que pretenda obter a licença.

61.99 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto comercial

(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve ter recebido instrução, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em sua CIV. O instrutor é responsável por declarar que o postulante é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto comercial. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. O conteúdo da instrução de voo deverá ser, no mínimo, o seguinte:

(1) categoria avião:

(i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;

(ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços no avião;

(iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

(iv) controle do avião através de referências visuais externas;

(v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso;

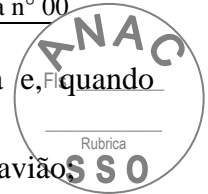
(vi) voo com potência assimétrica, quando se tratar de habilitação de classe multimotor ou de tipo em aviões multimotores;

(vii) voo em velocidades críticas altas e saída de picadas em espiral;

(viii) decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;

(ix) decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;

(x) manobras básicas de voo e recuperação de atitude anormal por referência somente dos instrumentos básicos de voo;



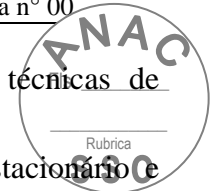
- (xi) voo de navegação através de referências visuais, navegação estimada e, quando aplicável, com auxílio de rádio-navegação;
- (xii) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do avião;
- (xiii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de rádio-comunicação; e
- (xiv) procedimentos e fraseologia para as comunicações.

(2) categoria helicóptero:

- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços no helicóptero;
- (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
- (iv) controle do helicóptero através de referências visuais externas;
- (v) recuperação no estágio inicial de descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação com o rotor em baixo regime dentro do regime normal do motor;
- (vi) manobras e corridas em voo próximo ao solo; voo pairado; decolagens e aterrissagens normais, sem vento e em terreno inclinado;
- (vii) decolagens e aterrissagens com potência mínima necessária; técnicas de decolagem e aterrissagem de máximo desempenho; operações em locais restritos; paradas rápidas;
- (viii) voo pairado sem efeito solo; operações com carga externa, se aplicável; voo a grande altitude;
- (ix) manobras básicas de voo e recuperação de atitude anormal através, somente, de referência dos instrumentos básicos de voo;
- (x) voo de navegação através de referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio-navegação, incluindo um voo de pelo menos 1 (uma) hora;
- (xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do helicóptero; aproximação e aterrissagem em procedimento de auto-rotação;
- (xii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de rádio-comunicações; e
- (xiii) procedimentos e fraseologia para as comunicações.

(3) categoria aeronave de decolagem vertical:

- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços na aeronave de decolagem vertical;
- (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
- (iv) controle da aeronave de decolagem vertical através de referências visuais externas;



- (v) recuperação no estágio inicial de descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação com o rotor em baixo regime dentro do regime normal do motor;
- (vi) manobras e corridas em voo próximo ao solo, decolagens em voo estacionário e corrido e subida inicial; aproximação e aterrissagens normais em voo estacionário e corrido, sem vento e em terreno desnivelado;
- (vii) decolagens e aterrissagens com potência mínima necessária; técnicas de decolagem e aterrissagem de máximo desempenho; operações em locais restritos; paradas rápidas;
- (viii) voo pairado sem efeito solo; operações com carga externa, se aplicável; voo a grande altitude;
- (ix) manobras básicas de voo e recuperação de atitude anormal através, somente, de referência dos instrumentos básicos de voo;
- (x) voo de navegação através de referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio-navegação, incluindo um voo de pelo menos 1 (uma) hora;
- (xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos da aeronave de decolagem vertical; aproximação e aterrissagem em procedimento de auto-rotação, quando aplicável; falha na transmissão, quando aplicável;
- (xii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de rádio-comunicação; e
- (xiii) procedimentos e fraseologia para as comunicações.
- (4) categoria dirigível:
- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços no dirigível;
- (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
- (iv) técnicas e procedimentos para a decolagem, incluindo limitações apropriadas, procedimentos e sinais de emergência utilizados;
- (v) domínio dos dirigíveis por referência visual externa;
- (vi) reconhecimento de vazamentos;
- (vii) decolagens e aterrissagens normais;
- (viii) decolagens com máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos); aterrissagens em pistas curtas;
- (ix) voo em condições de voo por instrumentos;
- (x) voo de navegação através de referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio-navegação;
- (xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do dirigível;
- (xii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo; e
- (xiii) procedimentos e fraseologia para as comunicações.



61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial

(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:

(1) categoria avião:

(i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinquenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:

(A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;

(B) 20 (vinte) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes;

(C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e

(D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando.

(ii) O solicitante de licença de piloto comercial para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto de planador, o total de horas pode incluir até 30 (trinta) horas de voo em tais aeronaves que tenham sido realizadas em voo solo;

(B) se for titular de uma licença de piloto privado de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 40 (quarenta) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical;

(C) se for titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 100 (cem) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; e

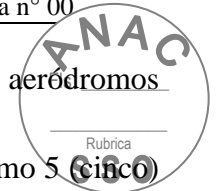
(D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução.

(2) categoria helicóptero:

(i) Um total de 150 (cento e cinquenta) horas de voo, ou 100 (cem) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:

(A) 35 (trinta e cinco) horas como piloto em comando;

(B) 10 (dez) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)),



durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes;

(C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e

(D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando.

(ii) O solicitante de licença para a categoria helicóptero pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto comercial de avião ou aeronave de decolagem vertical, pode incluir metade das horas realizadas como piloto em comando de avião ou aeronave de decolagem vertical até um limite total de 40 (quarenta) horas, ficando dispensado o cumprimento do requisito relativo às horas de voo de navegação; e

(B) se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento para simulação de voo de helicóptero aprovado pela ANAC, o total de horas pode ser reduzido de até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento.

(3) categoria aeronave de decolagem vertical:

(i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinquenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:

(A) 50 (cinquenta) horas de voo como piloto em comando;

(B) 10 (dez) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes;

(C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e

(D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando.

(ii) O solicitante de licença para aeronaves de decolagem vertical pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto comercial de avião ou helicóptero, pode incluir metade das horas realizadas como piloto em comando de avião ou helicóptero até um limite total de 40 (quarenta) horas, ficando dispensado o cumprimento do requisito relativo às horas de voo de navegação; e

(B) se tiver realizado treinamento supervisionado ou dispositivo de treinamento para simulação de voo de aeronave de decolagem vertical aprovado pela ANAC, o total de horas pode ser reduzido de até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento.

(4) categoria dirigível:

(i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, que devem incluir, pelo menos:

Origem: SSO		40/97
-------------	---	-------



(A) 50 (cinquenta) horas como piloto de dirigível;

(B) 30 (trinta) horas como piloto em comando sob supervisão, incluindo ~~não menos~~ que:

(1) 10 (dez) horas de voo em navegação;

(2) 10 (dez) horas de voo noturno.

(C) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais até 20 (vinte) horas podem ser de voo em aeronaves de outra categoria e o restante em dirigível; e

(D) 20 (vinte) horas de instrução em voo.

61.103 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto comercial

(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria em que é solicitada a licença, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto comercial confere ao seu titular, e para:

(1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;

(2) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;

(3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;

(4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;

(5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(6) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto comercial são:

(1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado;

(2) atuar como piloto em comando de aeronave não empregada em voos de transporte aéreo público;

(3) atuar como piloto em comando em serviços de transporte aéreo público, em aeronave certificada para operação com somente 1 (um) piloto;

(4) atuar como copiloto em serviços de transporte aéreo público em aeronaves certificadas para operação com, no mínimo, 2 (dois) pilotos; e

(5) para a categoria de dirigíveis, pilotar a aeronave em voos por instrumentos.

(b) Para que as prerrogativas do titular da licença possam ser exercidas à noite, o solicitante deve ter recebido instrução duplo comando em voo noturno na categoria apropriada, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação.

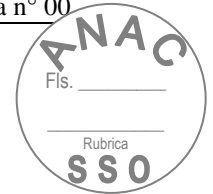


(c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto comercial em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.

(d) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar como piloto em comando, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade, exceto quando a operação requiera copiloto e este possua menos de 60 (sessenta) anos de idade.

(e) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

MANUSCITA



SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA

61.111 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla na categoria avião, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve:

- (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e
- (2) ter concluído o ensino médio.

61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ser titular de CCF de 1ª classe válido.

61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve:

- (1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião constantes da seção 61.137 deste regulamento; e
- (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea na categoria avião.

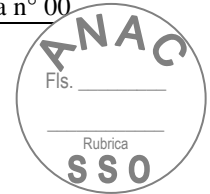
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em sua CIV. O instrutor é responsável por declarar que o postulante é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. O conteúdo da instrução de voo deverá compreender todos os requisitos de experiência contidos na seção 61.121 deste regulamento.

(b) A instrução se baseará na competência e se desenvolverá no contexto das operações com tripulação múltipla.

(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir:

Origem: SSO	 ANAC Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil	43/97
-------------	---	-------



- (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros;
- (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo;
- (3) execução de decolagem;
- (4) execução de subida;
- (5) execução de voo de cruzeiro;
- (6) execução de descida;
- (7) execução de aproximação para aterrissagem;
- (8) execução de aterrissagem; e
- (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.

(d) A instrução contida no parágrafo (c) desta seção deve incluir as unidades de competência requeridas para o piloto em condições de voo por instrumentos.

(e) Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla deve abranger o ensino dos conhecimentos básicos e parte da instrução prática, integrando-se plenamente a esta, o ensino dos requisitos e manobras necessárias para aprovação no exame de perícia contidos na seção 61.123 deste regulamento, como detalhado no apêndice B deste regulamento.

61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve:

(1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando;

(2) como parte da experiência em voo real, ter cumprido, como mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento; e

(3) ter adquirido experiência necessária para alcançar o nível avançado de competência requerido:

(i) em um avião de motor a turbina certificado para operações com uma tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou

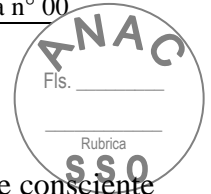
(ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC para essa finalidade.

61.123 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados na seção relativa à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de tripulação múltipla confere ao seu titular, e para:

(1) atuar como copiloto de aviões com motor à turbina certificados para operações com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, em condições visuais de voo e de voo por instrumentos;

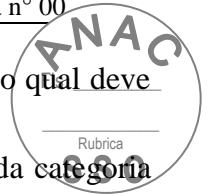
(2) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;



- (3) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
 - (4) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - (5) pilotar o avião no modo de automatização apropriado à fase de voo e manter-se consciente do modo ativo de automatização;
 - (6) executar de forma precisa, procedimentos normais, anormais e de emergência em todas as fases do voo; e
 - (7) comunicar-se de forma eficaz com todos os demais membros da tripulação de voo e demonstrar a capacidade de executar de forma eficaz os procedimentos em caso de incapacitação da tripulação, coordenar-se com a tripulação, aderir aos procedimentos normais de operação (Manual Geral de Operações - MGO) e usar as listas de verificações.
- (b) A ANAC avaliará continuamente o progresso atingido com o acréscimo do exame de perícia indicado nesta seção.
- (c) A ANAC exercerá vigilância permanente durante a fase inicial de implantação da licença de tripulação múltipla, devendo existir uma estreita coordenação e cooperação entre a ANAC, os centros de instrução e treinamento e as empresas de transporte aéreo que contratarem titulares deste tipo de licença.

61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las

- (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto de tripulação múltipla são:
- (1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado de avião, condicionado a ter cumprido os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento;
 - (2) exercer as atribuições da habilitação de voo por instrumentos em operações com tripulação múltipla; e
 - (3) atuar como copiloto em um avião que requeira copiloto, de acordo com a habilitação de tipo averbada em sua licença.
- (b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos em aviões como piloto solo possam ser exercidas, o titular da licença de tripulação múltipla deve demonstrar sua capacidade de atuar como piloto em comando em operação com um só piloto, somente por referências de instrumentos e ter cumprido com os requisitos de perícia para a habilitação de voo por instrumentos na categoria avião, constantes do parágrafo 61.223(f) deste regulamento.
- (c) Para que as prerrogativas de uma licença de piloto comercial na categoria avião como piloto em comando com um só piloto possam ser exercidas, o titular da licença piloto de tripulação múltipla deve:
- (1) acumular 70 (setenta) horas como piloto em comando ou, pelo menos, 10 (dez) horas como piloto em comando e o tempo de voo adicional necessário como piloto e comando sob supervisão;
 - (2) acumular 20 (vinte) horas de voo em rota como piloto em comando ou, pelo menos, 10 (dez) horas como piloto em comando sob supervisão, que incluam um percurso de no mínimo 300



NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes; e

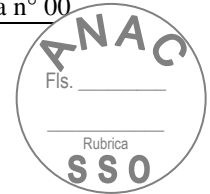
(3) cumprir todos os requisitos para a concessão de licença de piloto comercial da categoria avião constantes da subparte E deste regulamento.

(d) O exercício das prerrogativas da licença de piloto de tripulação múltipla em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.

(e) Nenhum titular de licença de piloto de tripulação múltipla pode atuar como piloto em comando em aeronaves certificadas para um só piloto, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público, regulares ou não, após ter completado 60 (sessenta) anos de idade.

(f) Nenhum titular de licença de piloto de tripulação múltipla pode atuar como copiloto, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público, regulares ou não, após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

MANUSCRIPT



SUBPARTE G LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA

61.131 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de linha aérea nas categorias avião, helicóptero e aeronave de decolagem vertical, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

(b) A concessão da licença de piloto de linha aérea é condicionada à concessão ou revalidação da habilitação de voo por instrumentos correspondente à categoria de aeronave para a qual é concedida a licença.

(c) Para pilotos empregados em empresas aéreas, a licença de piloto de linha aérea é concedida nos termos desta subparte e em conformidade com o RBAC 121 ou RBAC 135, conforme aplicável.

61.133 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve:

- (1) ter completado 21 (vinte e um) anos;
- (2) ter concluído o ensino médio; e
- (3) ser titular de licença de piloto comercial na categoria de aeronave pretendida.

61.135 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de CCF de 1ª classe (Piloto de Linha Aérea) válido.

61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve:

(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:

(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de linha aérea; Código Brasileiro de Aeronáutica; RBACs - Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo; e atribuições e responsabilidades legais do piloto em comando segundo a legislação aplicável;

(ii) conhecimentos técnicos sobre aeronaves da categoria pertinente à licença requerida:

(A) características gerais e limitações dos sistemas elétricos, hidráulicos, de pressurização e demais sistemas componentes das aeronaves; sistemas de comandos de voo, incluindo o piloto automático e as superfícies de aumento de sustentação;

(B) princípios relativos ao funcionamento, procedimentos de manejo e limitações operacionais dos grupos motopropulsores aplicáveis; efeito das condições atmosféricas no

desempenho dos motores; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado;

(C) procedimentos operacionais e limitações aplicáveis; efeito das condições atmosféricas sobre o desempenho das aeronaves pertinentes de acordo com as informações operacionais pertinentes do manual de voo;

(D) utilização e verificação do estado de funcionamento dos equipamentos e dos sistemas das aeronaves;

(E) instrumentos de voo; erros de bússola e indicador de proa em curvas e acelerações; limites operacionais dos instrumentos giroscópios e efeito de precessão; métodos e procedimentos em caso de falha dos diferentes instrumentos de voo e unidades de apresentação eletrônica através de monitores;

(F) procedimentos para a manutenção da estrutura, dos diversos sistemas e dos grupos motopropulsores das aeronaves; e

(G) quando se tratar de licença para helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, a transmissão (caixa de redução) quando for aplicável.

(iii) desempenho e planejamento de voo:

(A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características e desempenho de voo e manejo da aeronave; cálculo de peso e balanceamento;

(B) uso e aplicação prática dos dados para decolagem, aterrissagem e outros dados de desempenho, incluindo os procedimentos para operação em voo de cruzeiro;

(C) planejamento operacional para a partida e para voo em rota; preparação e apresentação de planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados de tráfego aéreo; procedimentos de ajuste de altímetro; e

(D) quando se tratar de licença para helicóptero e aeronaves de decolagem vertical, os efeitos da carga externa no manejo da aeronave.

(iv) desempenho e limitações humanas:

(A) princípios de gerenciamento de ameaças e erros.

(B) fisiologia do piloto; e

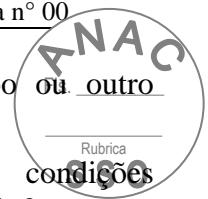
(C) efeitos da falta de oxigênio e da baixa pressão atmosférica.

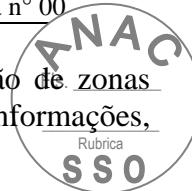
(v) meteorologia:

(A) interpretação e aplicação das informações meteorológicas aeronáuticas, mapas e prognósticos; códigos e abreviaturas; procedimentos para obtenção de informações meteorológicas, antes do voo e em voo, e uso destas; altimetria;

(B) meteorologia aeronáutica; climatologia das zonas de voo com relação aos elementos que tenham consequência para a aviação; movimento dos sistemas de pressão, estrutura das frentes e a origem e características dos fenômenos meteorológicos significativos que afetam as condições de decolagem, voo em rota e aterrissagem;

(C) causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo; procedimentos para penetração em zonas frontais; formas de evitar condições meteorológicas perigosas;





(D) quando se tratar de licença para o avião, procedimentos de penetração de zonas frontais; meteorologia prática de altitude, incluindo a interpretação e utilização das informações, mapas e prognósticos meteorológicos; e

(E) fenômenos especiais, incluindo tesoura de vento, correntes de jato e turbulência em céu claro.

(vi) navegação aérea:

(A) navegação aérea, incluindo a utilização de cartas aeronáuticas, auxílios de rádio-navegação e sistemas de navegação aérea; requisitos específicos de navegação para voos de longa distância;

(B) utilização, limitação e condições de funcionamento dos dispositivos de aviação e os instrumentos necessários para o controle e a navegação das aeronaves pertinentes;

(C) utilização, precisão e confiabilidade dos sistemas de navegação empregados nas fases de saída, voo em rota, aproximação e aterrissagem; identificação de auxílios de rádio-navegação; e

(D) princípios e características dos sistemas de navegação aérea autônomos e dos baseados em referências externas; operação dos equipamentos de bordo.

(vii) procedimentos operacionais:

(A) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;

(B) interpretação e utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticos;

(C) procedimentos de precaução e emergência apropriados;

(D) procedimentos operacionais para o transporte de carga e de mercadorias perigosas;

(E) requisitos e métodos para dar instruções de segurança aos passageiros, entre as quais as precauções que devem ser observadas ao embarcar ou desembarcar das aeronaves pertinentes;

(F) quando se tratar de licença para avião ou aeronave de decolagem vertical, as cartas de procedimentos de voo por instrumentos para saída, voo em rota, descida e aproximação; e

(G) quando se tratar de licença para helicóptero, descida vertical lenta com motor, efeito de solo, perda por retrocesso de pá, balanço dinâmico e outros riscos operacionais; as medidas de segurança relativas a voos em condições visuais de voo; e procedimentos operacionais e transporte de carga externa;

(viii) teoria de voo:

(A) princípios de voo; e

(B) aerodinâmica subsônica; efeitos da compressibilidade, limites de manobras, características de sustentação, efeitos dos dispositivos suplementares e resistência aerodinâmica; relação entre a sustentação, a resistência ao avanço e as diversas velocidades em configurações de voo variáveis.

(ix) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia de rádio-comunicação aplicáveis às operações em condições visuais de voo e voo por instrumentos; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.

(2) Além dos temas constantes do parágrafo (a) desta seção, o postulante a uma licença de piloto de linha aérea nas categorias avião ou aeronave de decolagem vertical deverá cumprir com os



requisitos de conhecimento teórico para a habilitação de voo por instrumentos da categoria pertinente, constantes do parágrafo 61.223(c) deste regulamento.

(3) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea referente à categoria a que pretenda obter a licença.

61.139 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea na categoria avião deve ter recebido:

(1) a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria avião (parágrafo 61.99(a) deste regulamento), e a instrução da habilitação de voo por instrumentos na categoria avião (parágrafo 61.223(d) deste regulamento); ou

(2) a instrução para a concessão de uma licença de piloto de tripulação múltipla (seção 61.119 deste regulamento).

(b) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea na categoria helicóptero deve ter recebido a instrução exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria helicóptero, conforme estabelecido no parágrafo 61.99(b) deste regulamento.

(c) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea na categoria de aeronave de decolagem vertical deve ter recebido a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria aeronave de decolagem vertical (parágrafo 61.99(c) deste regulamento) e da habilitação de voo por instrumentos na categoria aeronave de decolagem vertical (parágrafo 61.223(d) deste regulamento).

(d) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea para qualquer categoria de aeronave deve, ainda, ter atendido aos requisitos estabelecidos neste regulamento para a concessão ou revalidação da habilitação relativa à aeronave em que seja realizado o exame de perícia.

61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria:

(1) categoria avião:

(i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam, pelo menos:

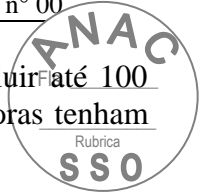
(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão;

(B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;

(C) 75 (setenta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 30 (trinta) horas de voo podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e

(D) 100 (cem) horas de voo noturno.

(ii) O solicitante de licença de piloto de linha aérea para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de



treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC. O total de horas pode incluir até 100 (cem) horas relativas a este treinamento, desde que pelo menos 75 (setenta e cinco) horas tenham sido realizadas em simulador de voo.

(2) categoria helicóptero:

(i) um total de 1.000 (mil) horas de voo que incluam, pelo menos:

(A) 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando podendo ser consideradas um mínimo de 100 (cem) horas como piloto em comando mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão;

(B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;

(C) 30 (trinta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 10 (dez) horas de voo podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e

(D) 50 (cinquenta) horas de voo noturno.

(ii) O solicitante de licença de piloto de linha aérea para a categoria helicóptero pode ter reduzido o requisito de experiência se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC. O total de horas pode incluir até 100 (cem) horas relativas a este treinamento, desde que pelo menos 75 (setenta e cinco) horas tenham sido realizadas em simulador de voo.

(3) categoria aeronave de decolagem vertical:

(i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam, pelo menos:

(A) 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando podendo ser consideradas um mínimo de 100 (cem) horas como piloto em comando mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão;

(B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;

(C) 75 (setenta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 30 (trinta) horas de voo podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e

(D) 50 (cinquenta) horas de voo noturno.

(ii) O solicitante de licença de piloto de linha aérea para a categoria aeronave de decolagem vertical pode ter reduzido o requisito de experiência se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC. O total de horas pode incluir até 100 (cem) horas relativas a este treinamento, desde que pelo menos 75 (setenta e cinco) horas tenham sido realizadas em simulador de voo.

61.143 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a licença, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de linha aérea confere ao seu titular, e para:

Origem: SSO		51/97
-------------	---	-------



- (1) os procedimentos antes do voo, que incluam a preparação do plano de voo operacional e a apresentação do plano de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo;
- (2) coordenação com o despacho operacional de voo;
- (3) os procedimentos e manobras normais de voo em todas as suas fases;
- (4) os procedimentos e manobras anormais e de emergência relativos a falhas e irregularidades dos equipamentos, como grupo motopropulsor, sistemas e células;
- (5) os procedimentos relacionados à incapacitação e coordenação da tripulação, incluindo atribuição de tarefas do piloto, cooperação da tripulação e utilização de listas de verificação;
- (6) quando se tratar de licença para categoria avião, procedimentos e manobras para operações de voo por instrumentos em condições normais, anormais e de emergência, que incluam falha simulada de motor e que envolvam pelo menos o seguinte:
- (i) transição para o voo por instrumentos na decolagem;
 - (ii) subidas e descidas efetuadas por instrumentos;
 - (iii) procedimentos em circuito de espera;
 - (iv) aproximações por instrumentos segundo mínimos especificados;
 - (v) procedimentos de arremetida na altitude de decisão; e
 - (vi) aterrissagem a partir de aproximações por instrumentos.
- (b) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve demonstrar sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados nesta seção com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de linha aérea confere ao seu titular e para:
- (1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
 - (2) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
 - (3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - (4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
 - (5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos;
 - (6) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra;
 - (7) compreender e aplicar os procedimentos relativos à coordenação da tripulação, assim como em caso de incapacitação de tripulante;
 - (8) pilotar o avião no modo de automatização apropriado à fase de voo e manter-se consciente do modo ativo de automatização;
 - (9) executar de forma precisa, procedimentos normais, anormais e de emergência em todas as fases do voo;
 - (10) demonstrar bom julgamento e aptidão para tomar decisões estruturadas e manutenção da consciência situacional; e
 - (11) comunicar-se de forma eficaz com todos os demais membros da tripulação de voo e demonstrar a capacidade de executar de forma eficaz os procedimentos em caso de incapacitação da tripulação, coordenar-se com a tripulação, aderir aos procedimentos normais de operação (Manual Geral de Operações - MGO) e usar as listas de verificações.



(c) Quando se tratar de licença para categoria avião, deve demonstrar sua capacidade para executar os procedimentos e manobras descritos no parágrafo (a) desta seção, como piloto em comando de uma avião multimotor.

61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto de linha aérea são:

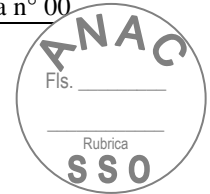
(1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado e de piloto comercial de uma aeronave da categoria apropriada e, no caso de uma licença para as categorias avião e aeronave de decolagem vertical, exercer as prerrogativas de uma habilitação de voo por instrumentos de aeronave da categoria para a qual é concedida a licença;

(2) atuar como piloto em comando ou copiloto de aeronave empregada em voos de transporte aéreo público;

(b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto de linha aérea em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.

(c) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar como piloto em comando em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade, exceto quando a operação requiera copiloto e este possua menos de 60 (sessenta) anos de idade.

(d) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.



SUBPARTE H LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR

61.151 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de planador e a correspondente habilitação de categoria, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

61.153 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve:

- (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e
- (2) ter concluído o ensino médio.

61.155 Requisitos aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ser titular de CCF de 2ª classe válido.

61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve:

(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:

(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de planador; Código Brasileiro de Aeronáutica; RBACs - Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo;

(ii) conhecimentos técnicos sobre planadores:

(A) princípios relativos à operação dos planadores, seus sistemas e instrumentos; e

(B) limitações operacionais relativas aos planadores; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado.

(iii) desempenho e planejamento de voo:

(A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;

(B) uso e aplicação prática dos dados de lançamento/aterriagem e outras operações; e

(C) planejamento para a partida e para voo em rota pertinente aos voos privados em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo.

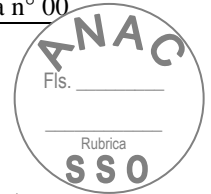


- (iv) desempenho e limitações humanas: desempenho e limitações humanas pertinentes ao piloto de planador e princípios de gerenciamento de ameaças e erros;
- (v) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica e sua utilização; e altimetria;
- (vi) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; e utilização de cartas aeronáuticas;
- (vii) procedimentos operacionais:
- (A) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;
 - (B) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas;
 - (C) procedimentos para ajuste de altímetro;
 - (D) os diversos métodos de lançamento e os procedimentos correspondentes; e
 - (E) procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência.
- (viii) aerodinâmica básica e princípios de voo relativos a planadores.
- (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de planador.

61.159 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução na CIV do aluno piloto. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto de planador. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:

- (1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo montagem e inspeções;
- (3) técnicas e procedimentos para reboque, lançamento e ascensão, incluindo limitações apropriadas de velocidade, procedimentos de emergência e sinais usados;
- (4) operações de tráfego padrão, procedimentos e precauções para evitar colisões;
- (5) controle do planador através de referências visuais externas;
- (6) operações dentro do envelope completo de voo;
- (7) reconhecimento e recuperação de início de estol e estol completo, assim como picadas em espiral;
- (8) reboques normais e com vento cruzado, aproximações e aterrissagens;
- (9) voo em rota usando referências visuais e navegação estimada; e
- (10) procedimentos de emergência.



61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve:

(1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais:

(i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e

(ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.

(2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.

61.163 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar, como piloto em comando, os procedimentos e manobras especificados na seção relativa à instrução de voo, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de planador confere ao seu titular, e para:

(1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;

(2) operar o planador dentro de suas limitações de emprego;

(3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;

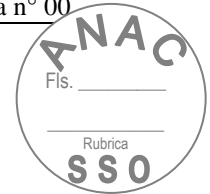
(4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;

(5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(6) manter controle do planador durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

61.165 Prerrogativas do titular da licença de piloto de planador e condições que devem ser observadas para exercê-las

(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto de planador limitam-se a atuar como piloto em comando de qualquer planador, desde que seu titular possua experiência operacional no método de lançamento utilizado.



SUBPARTE I

LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO LIVRE

61.171 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de balão livre e a correspondente habilitação de categoria, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

61.173 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de balão livre

(a) O postulante a uma licença de piloto de balão livre deve:

- (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e
- (2) ter concluído o ensino médio.

61.175 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de balão livre

(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ser titular de CCF de 2ª classe válido.

61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre

(a) O postulante a uma licença de piloto de balão livre deve:

(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de balão livre, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:

(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de balão livre; Código Brasileiro de Aeronáutica; RBACs - Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo.

(ii) conhecimentos técnicos sobre balões livres:

(A) princípios relativos à operação dos balões livres, seus sistemas e instrumentos;

(B) limitações operacionais relativas aos balões livres; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado; e

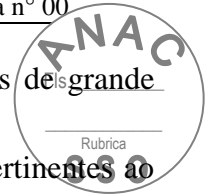
(C) propriedades físicas e aplicações práticas dos gases empregados em balões livres.

(iii) desempenho e planejamento de voo:

(A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;

(B) uso e aplicação prática dos dados de lançamento/aterrissagem e outras operações, incluindo a influência da temperatura; e

(C) planejamento para a partida e para voo em rota pertinente aos voos privados em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos



de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo.

- (iv) desempenho e limitações humanas: desempenho e limitações humanas pertinentes ao piloto de balão livre e princípios de gerenciamento de ameaças e erros;
 - (v) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica e sua utilização; altimetria;
 - (vi) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas;
 - (vii) procedimentos operacionais:
 - (A) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;
 - (B) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticos;
 - (C) procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência.
 - (viii) aerodinâmica básica e princípios de voo relativos a balões livres.
- (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de balão livre.

61.179 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de balão livre

(a) O postulante a uma licença de piloto de balão livre deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução na CIV do aluno piloto. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto de balão livre. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:

- (1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo montagem, armação, inflação, amarração e inspeções;
- (3) técnicas e procedimentos para reboque, lançamento e ascensão, incluindo limitações apropriadas, procedimentos de emergência e sinais usados;
- (4) operações e procedimentos para evitar colisões;
- (5) controle do balão livre através de referências visuais externas;
- (6) reconhecimento e recuperação de descidas rápidas;
- (7) voo de navegação usando referências visuais e navegação estimada;
- (8) aproximações e aterrissagens, incluindo manobras em terra; e
- (9) procedimentos de emergência.

61.181 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de balão livre

Origem: SSO		58/97
-------------	---	-------



(a) O postulante a uma licença de piloto de balão livre deve ter realizado:

- (1) 16 (dezesesseis) horas de voo, das quais pelo menos 8 (oito) horas devem ter sido realizadas acompanhadas de instrutor de voo habilitado; e
- (2) 8 (oito) ascensões sob a supervisão de instrutor de voo habilitado, das quais, pelo menos:
 - (i) 1 (uma) ascensão deve ter atingido a altura de 3.000 (três mil) pés; e
 - (ii) 1 (uma) ascensão deve ter tido a duração de no mínimo 60 (sessenta) minutos ou 2 (duas) ascensões devem ter sido realizadas em voo solo, com duração mínima de 30 (trinta) minutos cada uma.

61.183 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de balão livre

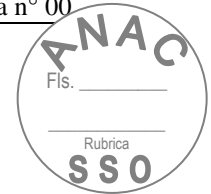
(a) O postulante a uma licença de piloto de balão livre deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar, como piloto em comando, os procedimentos e manobras especificados na seção relativa à instrução de voo, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de balão livre confere ao seu titular, e para:

- (1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (2) operar o balão livre dentro de suas limitações de emprego;
- (3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
- (5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
- (6) manter controle do balão livre durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

61.185 Prerrogativas do titular da licença de piloto de balão livre e condições que devem ser observadas para exercê-las

(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto de balão livre limitam-se a atuar como piloto em comando de qualquer balão livre, desde que seu titular possua experiência operacional com o balão de ar quente ou à gás, segundo corresponda.

(b) Para exercer as prerrogativas em voo noturno, o titular deverá ter adquirido, sob supervisão apropriada, a experiência operacional em voo noturno.



SUBPARTE J HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE

61.191 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação das habilitações de categoria e de classe, bem como as prerrogativas para exercício das funções inerentes a estas habilitações.

61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria

(a) A habilitação de categoria é concedida juntamente com a concessão de uma licença de piloto e deve corresponder à categoria de aeronave na qual foi realizada a instrução de voo e a verificação de perícia ou, no caso de licença de aluno piloto, deve corresponder à categoria pertinente ao curso que o aluno tenha cursado ou esteja cursando.

(b) Revalidação da habilitação de categoria:

(1) o titular de licença de piloto de avião, helicóptero ou aeronave de decolagem vertical terá revalidada sua habilitação de categoria sempre que revalidar uma habilitação de classe ou de tipo correspondente à categoria de aeronaves da licença da qual seja titular; e

(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos:

(i) conhecimentos: deve demonstrar que mantém seus conhecimentos atualizados em relação aos assuntos constantes na seção deste regulamento que estabelece o requisito de conhecimento aplicável à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação a ser revalidada; e

(ii) perícia: deve demonstrar que mantém sua proficiência técnica ao nível estabelecido neste regulamento para o atendimento do requisito de perícia, concernente à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação a ser revalidada.

(3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.

61.195 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de categoria

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de categoria são as de pilotar aeronaves da categoria na qual tenha se habilitado, na função de piloto em comando.

61.197 Concessão de habilitação de classe

Origem: SSO	 ANAC Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil	60/97
-------------	---	-------



(a) A habilitação de classe monomotor terrestre é concedida ao solicitante que atender aos requisitos previstos para a concessão da licença de piloto privado avião e inclui-se nas prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual esteja averbada.

(b) O solicitante que desejar incluir outra habilitação de classe em sua licença de piloto de avião deverá:

(1) demonstrar os conhecimentos necessários para a operação segura da aeronave pertinente, correspondentes às funções e tarefas de piloto em comando ou copiloto, conforme seja o caso;

(2) demonstrar, através de sua CIV, ter recebido de um instrutor devidamente qualificado e habilitado a instrução de voo apropriada para a habilitação. O instrutor é responsável por declarar que o piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da habilitação requerida. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia; e

(3) ser aprovado em exame de perícia apropriado à sua licença de piloto e aplicável à habilitação de classe solicitada.

(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 3 (três) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data dessa verificação. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;

(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação da aeronavegabilidade do avião;

(3) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões;

(4) controle do avião usando referências externas;

(5) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação do mesmo;

(6) voo em altas velocidades e recuperação de picadas;

(7) decolagens e pousos com ventos de frente e de través;

(8) voo com referência dos instrumentos, com curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus e 360 (trezentos e sessenta) graus;

(9) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e

(10) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos e de um motor da aeronave.

(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

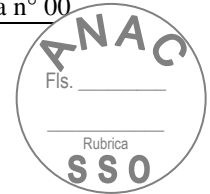
(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;



- (2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação da aeronavegabilidade do avião;
- (3) procedimentos quanto ao pouso na água com a aplicação dos conhecimentos de marinhagem pertinentes;
- (4) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões, inclusive em água;
- (5) controle do avião usando referências externas;
- (6) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação do mesmo;
- (7) voo em altas velocidades e recuperação de picadas;
- (8) decolagens e pousos com ventos de frente e de través;
- (9) voo com referência dos instrumentos, com curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus e 360 (trezentos e sessenta) graus;
- (10) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e
- (11) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos e de um motor da aeronave.

61.199 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de classe

- (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de classe são as de pilotar aeronaves da classe na qual tenha se habilitado, na função de piloto em comando.
- (b) O titular de uma habilitação de classe pode exercer suas prerrogativas apenas nas aeronaves pertencentes à habilitação de classe correspondente nas quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinada aeronave pertencente a uma habilitação de classe, o titular da habilitação classe deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deverá declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.
- (c) As prerrogativas do titular da habilitação de classe deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de classe.
- (d) As prerrogativas do titular da habilitação de classe deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de classe ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de classe deverá realizar instrução de readaptação à classe pertinente com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de classe.



SUBPARTE K HABILITAÇÃO DE TIPO

61.211 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação de habilitação de tipo para pilotos de avião, helicóptero e aeronave de decolagem vertical, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções inerentes a essa habilitação de tipo.

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações;

(ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e

(iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.

(2) conhecimentos teóricos:

(i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico para o tipo da aeronave (*ground school*) aprovado pela ANAC. Se não houver curso aprovado pela ANAC para o tipo no Brasil, a instrução teórica pode ser ministrada por um piloto comercial ou de linha aérea titular de habilitação válida no tipo e habilitação válida de instrutor de voo para a categoria correspondente;

(ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de tipo requerida;

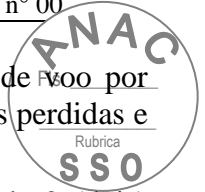
(3) instrução:

(i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico-prático realizado de acordo com o estabelecido no programa de treinamento aprovado pela ANAC do fabricante da aeronave, do centro de treinamento ou da empresa operadora da aeronave, conforme aplicável;

(ii) a instrução deverá incluir, pelo menos, os seguintes aspectos:

(A) procedimentos normais de voo e manobras durante todas as fases do voo;

(B) procedimentos anormais e de emergência e manobras em eventuais falhas ou mau funcionamento de equipamentos, motores, sistemas e estrutura;



(C) para habilitações de tipo referentes à categoria avião, procedimentos de voo por instrumentos, incluindo procedimentos de aproximações por instrumentos, aproximações perdidas e pousos sob condições normais, anormais e de emergência, incluindo falha de motor; e

(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.

(iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.

(iv) A autorização especial para realização de voos de instrução é dispensada para concessão da primeira habilitação de tipo para pilotos privados nas categorias helicóptero e aeronave de decolagem vertical.

(v) O instrutor é responsável por declarar que o piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da habilitação de tipo requerida. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia.

(4) perícia:

(i) demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando ou copiloto, conforme sua função na habilitação de tipo solicitada, os procedimentos e manobras aplicáveis, com um grau de competência apropriado às prerrogativas da licença na qual será averbada a habilitação, e para:

(A) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;

(B) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;

(C) executar todas as manobras com suavidade e precisão;

(D) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;

(E) aplicar conhecimentos aeronáuticos; e

(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

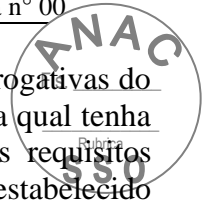
(ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.

(iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.

(iv) Quando realizado em aeronave, o voo de perícia deve ter como única finalidade a avaliação do examinando, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante o exame.

61.215 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo

Origem: SSO		64/97
-------------	---	-------

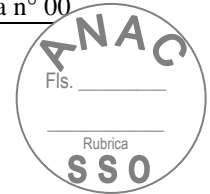


(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de tipo são as de pilotar aeronaves correspondentes ao tipo na qual tenha se habilitado, na função de piloto em comando ou copiloto, conforme o nível dos requisitos atendidos e respeitadas as possíveis limitações indicadas na sua habilitação, conforme estabelecido no parágrafo 61.5(c) deste regulamento.

(b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas à aeronave na qual tenha sido realizada a instrução e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.

(c) As prerrogativas do titular da habilitação de tipo deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de tipo.

(d) As prerrogativas do titular da habilitação de tipo deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de tipo ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de tipo deverá realizar instrução de readaptação ao tipo pertinente com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de tipo. Para pilotos empregados em empresas aéreas o restabelecimento das prerrogativas da habilitação de tipo deve ser feito nos termos do RBAC 121 ou RBAC 135, conforme aplicável.



SUBPARTE L HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS

61.221 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de voo por instrumentos relativa às licenças de piloto para as categorias de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para a execução deste tipo de operação.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos

(a) O postulante a uma habilitação de voo por instrumentos deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto com, pelo menos, uma habilitação válida pertencente à categoria de aeronaves para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos;

(2) aptidão física: ser titular de CCF de 1ª classe válido;

(3) conhecimentos teóricos:

(i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:

(A) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes aos voos por instrumentos; métodos e procedimentos apropriados aos serviços de controle de tráfego aéreo;

(B) conhecimentos técnicos sobre aeronaves da categoria para a qual é solicitada a habilitação:

(1) utilização, limitações e condições de funcionamento dos equipamentos de aviônica e dos instrumentos necessários ao controle e navegação em condições de voo por instrumentos ou condições meteorológicas abaixo dos mínimos para voos visuais das aeronaves da categoria para a qual é solicitada a habilitação; utilização e limitações do piloto automático; e

(2) erros de bússola e indicador de proa em curvas e acelerações; limites operacionais dos instrumentos giroscópios e efeitos de precessão; métodos e procedimentos em caso de falha dos diversos tipos de instrumentos de voo.

(C) desempenho e planejamento de voo:

(1) preparativos e verificações prévias necessárias ao voo em condições de voo por instrumentos; e

(2) planejamento operacional; preparação e apresentação de planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos de ajuste de altímetro.

(D) desempenho e limitações humanas requeridas ao voo por instrumentos, incluindo princípios de gerenciamento de ameaças e erros;

(E) meteorologia:

(1) aplicação da meteorologia aeronáutica no voo por instrumentos; interpretação e utilização das informações, mapas e previsões; códigos e abreviaturas; procedimentos para obtenção de informações meteorológicas e uso destas; altimetria;



(2) causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo nos motores, células e rotor (quando se tratar de categoria helicóptero), procedimentos de penetração de zonas frontais; forma de evitar condições meteorológicas perigosas; e

(3) fenômenos especiais, incluindo tesoura de vento e turbulência em céu claro.

(F) navegação aérea:

(1) navegação aérea prática com utilização de auxílios de rádio-navegação; e

(2) utilização, precisão e confiabilidade dos sistemas de navegação empregados nas fases de saída, voo em rota, de aproximação e de aterrissagem; identificação de auxílios de rádio-navegação.

(G) procedimentos operacionais:

(1) a aplicação dos procedimentos operacionais de gerenciamento de ameaças e erros;

(2) interpretação e utilização de documentos aeronáuticos, como os AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticos e cartas de procedimentos de voo por instrumentos para saída, voo em rota, descida e aproximação; e

(3) procedimentos de precaução e emergência; medidas de segurança relativas ao voo em condições de voo por instrumentos; critérios para ultrapassar obstáculos.

(H) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia de rádio-comunicação aplicáveis às operações em condições de voo por instrumentos; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.

(ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de voo por instrumentos referente à categoria de aeronave requerida;

(4) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em duplo comando em aeronave da categoria para qual é requerida a habilitação de voo por instrumento. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

(i) procedimentos anteriores ao voo, inclusive utilização do manual de voo ou documento equivalente e dos documentos pertinentes aos serviços de controle de tráfego aéreo para a preparação de um plano de voo em condições de voo por instrumentos;

(ii) inspeção de pré-voo, utilização de lista de verificações, táxi e verificações antes da decolagem;

(iii) procedimentos e manobras para operações em voo por instrumentos em condições normais, anormais e de emergência que compreendam, no mínimo:

(A) transição ao voo por instrumentos na decolagem;

(B) saídas e aproximações por instrumentos padronizadas;

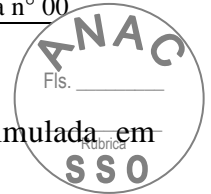
(C) procedimentos de voo por instrumentos em rota;

(D) procedimentos de espera;

(E) aproximações por instrumentos nos mínimos especificados;

(F) procedimento de arremetida por instrumentos; e

(G) aterrissagem a partir de aproximações por instrumentos.



(iv) manobras em voo e características peculiares de voo; e

(v) quando aplicável, voo por instrumentos em operação monomotorada simulada em aeronaves multimotoradas.

(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto:

(i) 50 (cinquenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e

(ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.

(6) perícia: deve ter demonstrado sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados no parágrafo (d) desta seção com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de voo por instrumentos confere ao seu titular, e para:

(i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;

(ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;

(iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;

(iv) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;

(v) aplicar conhecimentos aeronáuticos; e

(vi) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

61.225 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos

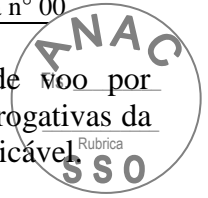
(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de voo por instrumentos são as de pilotar, em condições de voo por instrumentos, aeronaves da categoria correspondente à licença em que tenha sido averbada a habilitação referida.

(b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos possam ser exercidas em aeronaves multimotoradas, o solicitante deve ter demonstrado para um examinador credenciado ou INSPAC, em aeronave desta classe ou tipo, capacidade de operá-la exclusivamente por instrumentos, em condições simuladas de um motor inoperante.

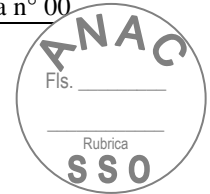
(c) As prerrogativas do titular da habilitação de voo por instrumentos deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de voo por instrumentos.

(d) As prerrogativas do titular da habilitação de voo por instrumentos deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de voo por instrumentos ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de voo por instrumentos deve realizar instrução de readaptação ao voo por instrumentos com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em

condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de voo por instrumentos. Para pilotos empregados em empresas aéreas o restabelecimento das prerrogativas da habilitação de tipo deve ser feito nos termos do RBAC 121 ou RBAC 135, conforme aplicável.



MANUETA



SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO

61.231 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da habilitação de instrutor de voo relativa às licenças de piloto, assim como as prerrogativas e condições para desempenho dessa função.

61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo

(a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença;

(2) conhecimentos teóricos:

(i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:

(A) técnicas para ministrar instrução teórica e prática;

(B) avaliação do desempenho e progresso dos alunos;

(C) processo de aprendizado;

(D) elementos para o ensino eficaz;

(E) filosofias de treinamento;

(F) notas e exames, princípios pedagógicos;

(G) desenvolvimento de programas de treinamento;

(H) planejamento de instrução, preparação de lições;

(I) técnicas de instrução;

(J) utilização de ajudas de instrução, incluindo dispositivos de treinamento para simulação de voo;

(K) análise e correção de erros dos alunos;

(L) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de voo, incluindo gerenciamento de ameaças e erros;

(M) riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves; e

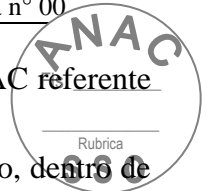
(N) técnicas para a reunião anterior ao voo (*briefing*), incluindo, no mínimo:

(1) objetivos a serem alcançados;

(2) princípios de voo que devem ser respeitados;

(3) práticas e procedimentos de voo a serem realizados (quais, por que, por quem); e

(4) condições de aptidão para o voo de instrução que será realizado (meteorologia, segurança de voo, etc.).



(ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de instrutor de voo referente à categoria de aeronave requerida;

(3) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução em voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

(i) técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos; e

(ii) praticas de técnicas de instrução em todas as manobras e procedimentos de voo previstos para o nível de habilitação do solicitante e aplicáveis à categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação.

(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto:

(i) 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e

(ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.

(5) perícia: demonstrar, em aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação de instrutor de voo, a habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de perícia exigido para as demais habilitações de que for titular e nas quais pretende ministrar instrução, abrangendo reunião anterior ao voo (*briefing*), reunião posterior ao voo (*debriefing*) e instrução teórica apropriada.

61.235 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento e as condições do parágrafo (b) desta seção, as prerrogativas do titular de uma habilitação de instrutor de voo são:

(1) supervisionar voos solos de alunos pilotos; e

(2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de linha aérea e das habilitações de classe, tipo, e de operação.

(b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve:

(1) ser titular de licença de piloto de graduação igual ou superior à licença para a qual a instrução estiver sendo ministrada;

(2) ser titular de habilitações válidas para as quais a instrução estiver sendo ministrada; e

(3) ser habilitado ao nível de piloto em comando da aeronave a ser usada para a instrução.

(c) o titular de uma habilitação de instrutor de voo válida está autorizado a registrar e assinar:

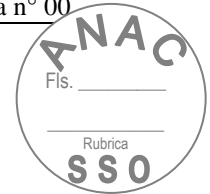
(1) em conformidade com esta seção, a CIV do aluno piloto a quem tenha autorizado a realizar voos solo, de navegação e de perícia;



(2) em conformidade com esta seção, a CIV do aluno piloto a quem tenha autorizado a realizar voos solo em espaço aéreo controlado ou em aeródromo localizado dentro de espaço aéreo controlado; e

(3) a CIV de qualquer piloto a quem tenha ministrado instrução, certificando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia aplicável.

MANUETA



SUBPARTE N HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA

61.241 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto agrícola, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.

61.243 Concessão de habilitação de piloto agrícola

(a) O postulante a uma habilitação de piloto agrícola deve cumprir o seguinte:

(1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido;

(2) conhecimentos teóricos:

(i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto agrícola, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:

(A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e de aviação agrícola;

(B) planejamento de operações em aviação agrícola;

(C) aplicação de produtos agrícolas por via aérea (defensivos, fertilizantes, sementes etc.) em consonância com os padrões e requisitos estabelecidos pelo Ministério da Agricultura;

(D) cuidados, riscos e providências relativas à manipulação de produtos químicos tóxicos;

(E) meteorologia aplicada ao voo agrícola;

(F) equipamentos de aviação agrícola;

(G) peso e balanceamento de aeronaves agrícolas;

(H) legislação específica de aviação agrícola;

(I) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e

(J) regulamentos de tráfego aéreo.

(ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto agrícola referente à categoria de aeronave requerida;

(3) instrução: ter concluído, com aproveitamento, um curso prático de piloto agrícola, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:

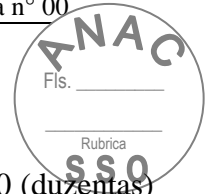
(i) aproximações da área de operação;

(ii) acelerações e desacelerações;

(iii) deslocamentos com aeronave carregada;

(iv) passagens de aplicação no eixo e altura estabelecidos;

(v) curvas de reversão em aplicação;



- (vi) execução de arremates de aplicação; e
- (vii) procedimentos operacionais.

(4) experiência: 400 (quatrocentas) horas de voo totais, das quais, no mínimo, 200 (duzentas) horas de voo devem ter sido realizadas na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 100 (cem) dessas horas de voo como piloto em comando;

(5) perícia: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras especificadas no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto agrícola confere ao seu titular, e para:

- (i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
- (iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;
- (v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

(6) quando a aeronave utilizada no exame de perícia comportar acomodação para apenas um tripulante, este poderá ser realizado por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assista à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas agrícolas.

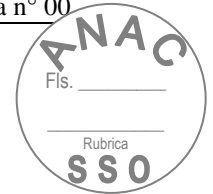
61.245 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto agrícola são as de atuar como piloto em comando de aeronave agrícola em execução de operações aéreas agrícolas.

(b) Para que as prerrogativas do piloto agrícola possam ser exercidas, o titular da habilitação de piloto agrícola deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação agrícola válida em conformidade com as seções 61.19, 61.23 e 61.31 deste regulamento.

(c) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto agrícola deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto agrícola.

(d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto agrícola deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto agrícola ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto agrícola deverá realizar instrução de readaptação ao voo em operação agrícola com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto agrícola.



SUBPARTE O

HABILITAÇÃO DE PILOTO REBOCADOR DE PLANADOR

61.251 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto rebocador de planador, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.

61.253 Concessão de habilitação de piloto rebocador de planador

(a) O postulante a uma habilitação de piloto rebocador de planador deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto de avião com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de reboque de planador válida e, ainda, ser titular de uma licença de piloto de planador;

(2) conhecimentos teóricos: comprovar ter concluído, com aproveitamento, um curso específico de piloto rebocador de planador, aprovado pela ANAC, em entidade de voo a vela, que tenha abordado, no mínimo, os seguintes aspectos:

- (i) principais técnicas e procedimentos de segurança no reboque de planadores;
- (ii) limitações de velocidade no reboque;
- (iii) procedimentos de emergência;
- (iv) sinais reboque/planador a serem usados; e
- (v) ângulos máximos de inclinação.

(3) instrução: ter realizado, no mínimo, 3 (três) voos de reboque de planador com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado;

(4) experiência:

- (i) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando; e
- (ii) 10 (dez) voos de reboque de planador.

(5) perícia: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto rebocador de planador confere ao seu titular, e para:

- (i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
- (iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;
- (v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.



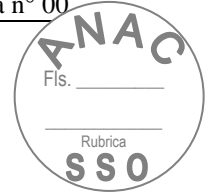
61.255 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador são as de atuar como piloto em comando de aeronave executando operação de reboque de planador.

(b) Para que as prerrogativas do piloto rebocador de planador possam ser exercidas, o titular da habilitação de piloto rebocador de planador deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação de reboque de planador válida em conformidade com as seções 61.19, 61.23 e 61.31 deste regulamento.

(c) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto rebocador de planador deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto rebocador de planador.

(d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto rebocador de planador deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto rebocador de planador ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto rebocador de planador deverá realizar instrução de readaptação ao voo em operação de reboque de planador com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto rebocador de planador.



SUBPARTE P HABILITAÇÃO DE PILOTO LANÇADOR DE PARAQUEDISTAS

61.261 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto lançador de paraquedistas, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.

61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas

(a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;

(2) conhecimentos teóricos: comprovar ter concluído, com aproveitamento, um curso específico de piloto lançador de paraquedistas, aprovado pela ANAC, que tenha abordado, no mínimo, os seguintes aspectos:

- (i) principais técnicas e procedimentos de segurança nos lançamentos de paraquedistas;
- (ii) conhecimentos inerentes às técnicas de salto;
- (iii) procedimentos de emergência;
- (iv) sinais usados a bordo;
- (v) sinalização superfície - aeronave; e
- (vi) observações de lançamento.

(3) instrução: ter realizado, no mínimo, 3 (três) voos de lançamento de paraquedistas com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado;

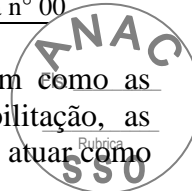
(4) perícia: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto lançador de paraquedistas confere ao seu titular, e para:

- (i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
- (iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;
- (v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

61.265 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas

Origem: SSO	 ANAC Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil	77/97
-------------	---	-------

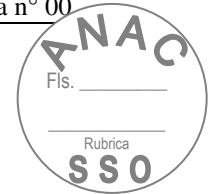


(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas são as de atuar como piloto em comando de aeronave executando operação de lançamento de paraquedistas.

(b) Para que as prerrogativas do piloto lançador de paraquedistas possam ser exercidas, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação de lançamento de paraquedistas válida em conformidade com as seções 61.19, 61.23 e 61.31 deste regulamento.

(c) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto lançador de paraquedistas.

(d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto lançador de paraquedistas ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deverá realizar instrução de readaptação ao voo em operação de lançamento de paraquedistas com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto lançador de paraquedistas.



SUBPARTE Q HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA

61.271 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto de acrobacia para as categorias avião, helicóptero, planador e para ultraleves, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.

61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia

(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte:

(1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido.

(2) conhecimentos teóricos:

(i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:

(A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia;

(B) planejamento de operações aéreas de acrobacia;

(C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia;

(D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia;

(E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia;

(F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia;

(G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e

(H) regulamentos de tráfego aéreo.

(ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;

(3) instrução: ter concluído, com aproveitamento, um curso prático de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:

(i) aproximações da área de operação;

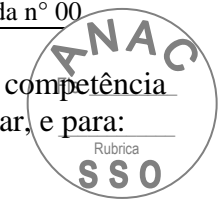
(ii) acelerações e desacelerações;

(iii) execução de manobras de acrobacia; e

(iv) procedimentos operacionais.

(4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.

(5) perícia: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave ou ultraleve da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras



especificadas no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto de acrobacia confere ao seu titular, e para:

- (i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
- (iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;
- (v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

(6) quando a aeronave utilizada no exame de perícia comportar acomodação para apenas um tripulante, este poderá ser realizado por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assista à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia.

61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea

(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação.

(b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos:

(1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e

(2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.

61.277 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia são as de atuar como piloto em comando de aeronave ou ultraleve em execução de operações aéreas de acrobacia.

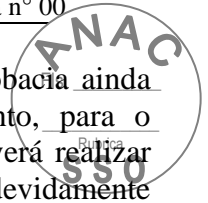
(b) Para que as prerrogativas do piloto de acrobacia possam ser exercidas, o titular da habilitação de piloto de acrobacia deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação aérea de acrobacia válida em conformidade com as seções 61.19, 61.23 e 61.31 deste regulamento.

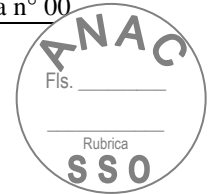
(c) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de acrobacia deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto de acrobacia.

(d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de acrobacia deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na

seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto de acrobacia ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto de acrobacia deverá realizar instrução de readaptação ao voo em operação aérea de acrobacia com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto de acrobacia.

MANUETA





SUBPARTE R

HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ENSAIO EM VOO

61.281 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da habilitação de piloto de ensaios em voo, em conformidade com o estabelecido na seção 21.37 do RBAC 21, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.

61.283 Concessão de habilitação de piloto de ensaio em voo

(a) O postulante a uma habilitação de piloto de ensaio em voo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i) ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea da categoria de aeronave correspondente à habilitação de piloto de ensaio em voo requerida;

(ii) para habilitação de piloto de ensaio em voo na categoria avião, ser titular de, pelo menos, uma habilitação correspondente a um avião à reação;

(iii) para habilitação de piloto de ensaio em voo na categoria helicóptero, ser titular de, pelo menos, uma habilitação correspondente a um helicóptero multimotor com peso máximo de decolagem acima de 4.000 kgf (quatro mil quilogramas-força);

(iv) para habilitação de piloto de ensaio em voo na categoria aeronave de decolagem vertical, ser titular de, pelo menos, uma habilitação correspondente a uma aeronave de decolagem vertical;

(2) para habilitação de piloto de ensaio em voo nível 1:

(i) conhecimentos: ter concluído, com aproveitamento, um curso teórico-prático de ensaios em voo reconhecido e apropriado para o nível 1, que tenha abordado, no mínimo, os seguintes aspectos:

(A) metodologias aplicáveis à execução da atividade ensaios em voo;

(B) organização, interpretação de dados e elaboração de relatórios de ensaios em voo;

(C) métodos e práticas de ensaios em voo;

(D) preparação e condução de ensaios em voo de maneira segura e realização de ensaios novos ou complexos;

(E) planejamento e execução de ensaios para abertura gradativa de envelope de voo;

(F) adaptabilidade rápida e segura em uma nova aeronave;

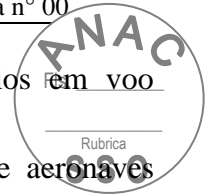
(G) habilidade de trabalho em equipe;

(H) conhecimento em aeronaves e sistemas;

(I) desenvolvimento da autoconfiança e conhecimento dos seus próprios limites;

(J) capacidade técnica de observar e relatar claramente o voo;

(K) relato e justificativa, por escrito e oralmente, dos resultados de ensaios em voo; e



(L) apresentação do ambiente técnico relacionado à atividade de ensaios em voo (organizações envolvidas, meios disponíveis, normas e processos aplicáveis).

(ii) instrução: ter realizado instrução em, pelo menos, 6 (seis) modelos de aeronaves diferentes que possibilitem a execução dos exercícios especificados para este nível, com carga horária mínima de:

- (A) instrução em solo: 310 (trezentas e dez) horas de aula;
- (B) instrução em voo real: 70 (setenta) horas de voo; e
- (C) instrução em simulador: 10 (dez) horas de voo.

(iii) experiência:

(A) 150 (cento e cinquenta) horas de voo realizadas em ensaios de voo das quais 100 (cem) horas de voo tenham sido realizadas como piloto de ensaio voo nível 2;

(B) 2 (dois) anos em atividade de ensaios de voo após formado;

(C) possuir experiência como copiloto em ensaios de voo característicos de aberturas de envelope de voo (participação em pelo menos cinco ensaios em voo de abertura de envelope de voo); e

(D) possuir experiência de ensaios em voo em no mínimo duas aeronaves de classe e/ou tipos diferentes.

(iv) avaliação final: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave nunca voada antes, da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto de ensaio em voo nível 1 confere ao seu titular.

(3) para habilitação de piloto de ensaio em voo nível 2:

(i) conhecimentos: ter concluído, com aproveitamento, um curso teórico-prático de ensaios em voo reconhecido e apropriado para o nível 2, que tenha abordado, no mínimo, os seguintes aspectos:

- (A) metodologias aplicáveis à execução da atividade ensaios em voo;
- (B) teoria necessária ao desenvolvimento das atividades de ensaios em voo;
- (C) métodos e práticas de ensaios em voo;
- (D) desenvolvimento de habilidades na operação no ambiente de bordo;
- (E) organização, interpretação de dados e elaboração de relatórios de ensaios em voo;
- (F) habilidade de trabalho em equipe;
- (G) conhecimento em aeronaves e sistemas;
- (H) planejamento e execução de ensaios em voo para abertura gradativa de envelope de voo;
- (I) capacidade técnica de observar e relatar claramente o voo;
- (J) relato e justificativa, por escrito e oralmente, dos resultados de ensaios em voo; e
- (K) apresentação do ambiente técnico relacionado à atividade de ensaios em voo (organizações envolvidas, meios disponíveis, normas e processos aplicáveis).



(ii) instrução: ter realizado instrução em, pelo menos, 2 (dois) modelos de aeronaves diferentes que possibilitem a execução dos exercícios especificados para este nível, com carga horária mínima de:

(A) instrução em solo: 230 (duzentas e trinta) horas de aula; e

(B) instrução em voo: 50 (cinquenta) horas de voo, das quais um máximo de 10 (dez) horas de voo podem ter sido realizadas em simulador.

(iii) experiência: 1.000 (mil) horas de voo totais como piloto.

(iv) avaliação final: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave de modelo diferente daqueles utilizados na instrução, da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto de ensaio em voo nível 2 confere ao seu titular.

(4) para habilitação de piloto de ensaio em voo nível 3:

(i) conhecimentos: ter concluído, com aproveitamento, um curso teórico-prático de ensaios em voo reconhecido e apropriado para o nível 3. O curso deve treinar o piloto no planejamento, gestão e relato dos ensaios e voo e propicie o conhecimento necessário para o planejamento, execução e coordenação de atividades de voo de recebimento de aeronaves saídas de linha de produção, revisão geral, grandes reparos ou qualquer outro serviço que requeira a realização de verificações funcionais em voo.

(ii) instrução: ter realizado instrução com carga horária mínima de:

(A) instrução em solo: 100 (cem) horas de aula;

(B) instrução em voo: 7 (sete) horas de voo.

(iii) como alternativa ao cumprimento dos requisitos estabelecidos nos subparágrafos (i) e (ii) deste parágrafo, o piloto poderá comprovar ter realizado, nos últimos 12 (doze) meses, no mínimo, 30 (trinta) horas de voo ou 24 (vinte e quatro) voos de produção, acompanhado por piloto qualificado e habilitado para ensaio em voo, dos quais 2/3 (dois terços) das horas de voo o solicitante deve ter operado efetivamente os comandos da aeronave. Em adição à experiência em voo, o solicitante deverá demonstrar ter participado em treinamento teórico nas seguintes matérias:

(A) filosofia de ensaios em voo;

(B) aerodinâmica e desempenho;

(C) peso e centragem;

(D) estabilidade;

(E) para as categorias avião e aeronave de decolagem vertical, estol; e

(F) para as categorias helicóptero e aeronave de decolagem vertical, características do rotor e vibração.

61.285 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de ensaio em voo

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto de ensaio em voo são as de atuar como piloto em comando executando operação de voo de ensaio com objetivo de obter a certificação da aeronave.



(b) De acordo com o respectivo nível da habilitação, as seguintes atividades de ensaios são autorizadas ao piloto de ensaios em voo:

(1) para nível 1:

- (i) voos iniciais de um novo tipo de aeronave ou de uma aeronave cujo desempenho ou características de voo tenham sido significativamente modificadas;
- (ii) voos para investigar características ou técnicas de projeto incomuns;
- (iii) voos para determinar ou expandir o envelope de voo;
- (iv) voos para determinar cumprimento de requisitos, características de voo e qualidade de pilotagem em condições extremas; e
- (v) voos previstos para os níveis 2 e 3.

(2) para nível 2:

- (i) voos realizados na parte do envelope de voo já aberta;
- (ii) voos compreendendo manobras durante as quais não se prevê encontrar características de voo diferentes daquelas já conhecidas;
- (iii) voos de exibição e pesquisa de mercado para aeronaves não homologadas;
- (iv) voos de treinamento voltados para qualificação nas atividades autorizadas neste parágrafo;
- (v) voos conduzidos com o propósito de determinar se existe garantia razoável de que a aeronave, suas partes e dispositivos são confiáveis e funcionam adequadamente;
- (vi) voos para determinar cumprimento de requisitos, dentro das limitações prevista neste parágrafo; e
- (vii) voos previstos para o nível 3.

(3) para nível 3:

- (i) voos realizados antes da emissão de um certificado de aeronavegabilidade para uma dada aeronave, a fim de estabelecer a conformidade relativa à aeronave em produção com o projeto de tipo aprovado;
- (ii) voos realizados depois da incorporação de uma modificação de projeto, ainda não aprovada, a qual não necessita de uma avaliação do comportamento geral da aeronave e/ou impacto sobre os procedimentos da tripulação quando o sistema novo ou modificado estiver operando; e
- (iii) voos de treinamento voltados para qualificação nas atividades autorizadas neste parágrafo.

(c) As prerrogativas do titular de habilitação de piloto de ensaios em voo não podem ser exercidas em aeronaves operando segundo os RBAC 121 e RBAC 135.

(d) Não é requerido habilitação de tipo válida no exercício das prerrogativas do piloto de ensaios em voo.

(e) Para o exercício das prerrogativas da habilitação de piloto de ensaios em voo, o piloto deve possuir um contrato de trabalho, nos termos do Art. 2º da Lei nº 7183, de 05 de abril de 1984, com uma pessoa física ou jurídica, brasileira, requerente de Certificado de Homologação de Tipo - CHT, Certificado de Homologação Suplementar de Tipo - CHST ou de emenda a esses certificados, para a qual pretende exercer a função de piloto em operações de voo de ensaio.

(f) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de ensaio em voo deixam de existir sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto de ensaio em voo deverá realizar instrução de readaptação com um piloto titular da uma habilitação de piloto de ensaio em voo nível 1. O piloto responsável pela instrução de readaptação deverá declarar, ao final da instrução e se assim julgar verdadeiro, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto de ensaio em voo.

61.287 Responsabilidades do empregador de um titular de habilitação de piloto de ensaio em voo

(a) É responsabilidade da pessoa física ou jurídica brasileira, requerente de Certificado de Homologação de Tipo - CHT, Certificado de Homologação Suplementar de Tipo - CHST ou de emenda a esses certificados, verificar o currículo e a experiência do piloto antes do estabelecimento do contrato de trabalho para o exercício da atividade de ensaios em voo.

(b) Em consequência do estabelecido no parágrafo (a) desta seção, a pessoa física ou jurídica brasileira, requerente de Certificado de Homologação de Tipo - CHT, Certificado de Homologação Suplementar de Tipo - CHST ou de emenda a esses certificados, contratante do piloto solicitante de uma habilitação de piloto de ensaio em voo, é responsável pelas informações prestadas à ANAC para fins de comprovação de cumprimento dos requisitos estabelecidos na seção 61.283 deste regulamento.

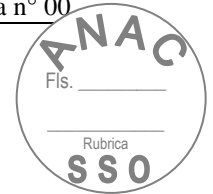
(c) Considerando os riscos inerentes às atividades de ensaios em voo, a pessoa física ou jurídica brasileira, requerente de Certificado de Homologação de Tipo - CHT, Certificado de Homologação Suplementar de Tipo - CHST ou de emenda a esses certificados, é responsável pelas consequências provenientes de uma má execução dessas atividades.

61.289 Concessão de uma habilitação de tipo ao piloto de ensaio em voo a partir de sua participação no processo de certificação da aeronave

(a) Ao término de um programa de homologação de tipo bem sucedido, os pilotos de ensaios em voo qualificados e habilitados no nível 1 ou 2, que participaram efetivamente do processo de desenvolvimento e de avaliação da aeronave fazem jus à habilitação de tipo correspondente a essa aeronave.

(b) Ao término de um programa de homologação de tipo, bem sucedido, os pilotos de ensaios em voo qualificados e habilitados no nível 3, que participaram do processo de desenvolvimento e de avaliação da aeronave fazem jus à habilitação de tipo correspondente a essa aeronave, desde que cumpram o requisito de perícia para a concessão de habilitação de tipo, conforme estabelecido no parágrafo 61.213(e) deste regulamento.

(c) As revalidações das habilitações de tipo concedidas em conformidade com esta seção devem ser realizadas em conformidade com os requisitos estabelecidos na seção 61.215 deste regulamento.



SUBPARTE S

CERTIFICADO DE PILOTO DE AERONAVE LEVE

61.301 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (CPL) e a correspondente habilitação de aeronave leve, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

61.303 Requisitos gerais para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve

(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve:

- (1) ter completado 17 (dezesete) anos; e
- (2) ter concluído o ensino médio.

61.305 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve

(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ser titular de CCF de 4ª de classe válido.

61.307 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve

(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico de pilotagem, junto à entidade autorizada pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve, através da aprovação em teste, que deve abranger os seguintes aspectos:

(1) regulamentação aeronáutica: Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA); Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) pertinentes; folhetos, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos às regras dos serviços controle de tráfego aéreo;

(2) conhecimentos técnicos:

(i) princípios relativos à operação do grupo motopropulsor, sistemas e instrumentos aplicáveis ao tipo de aeronave;

(ii) limitações técnicas estruturais, vida em fadiga, limites do grupo motopropulsor;

(iii) informações operacionais relativas ao tipo de aeronave, informações do manual de voo ou outro documento apropriado;

(3) desempenho e planejamento de voo:

(i) efeitos de carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;

(ii) planejamento para partida e para voo em rota pertinente aos voos privados em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste do altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo.

(4) desempenho e limitações humanas pertinentes aos pilotos de ultraleves.

(5) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica (METAR) e sua utilização; altimetria.

(6) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas.

(7) procedimentos operacionais:

(i) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas; e

(ii) procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência; efeito de solo; e outros riscos operacionais;

(8) teoria de voo: princípios de voo;

(9) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia aplicáveis às operações em condições visuais de voo; uso de equipamento *transponder*; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.

(b) O cumprimento do requisito de conhecimento teórico estabelecido nesta seção é dispensado, caso o postulante seja titular de uma licença de piloto na categoria avião, emitida em conformidade com os requisitos deste regulamento com, pelo menos, uma habilitação válida.

61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve

(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter recebido instrução, através de um instrutor de voo qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte:

(1) para aeronaves leves terrestres: ter completado, no mínimo, 20 (vinte) horas de voo, sendo 15 (quinze) horas de voo em duplo comando e 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de aeronave leve pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação; e

(2) para aeronaves leves anfíbias: ter completado, no mínimo, 20 (vinte) horas de voo, sendo 15 (quinze) horas de voo em duplo comando e 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de ultraleve pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação, além de ter realizado, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.

(b) O postulante a uma habilitação de aeronave leve anfíbia que já seja titular de habilitação de aeronave leve terrestre, ficará dispensado do requisito estabelecido no subparágrafo (a)(2) desta seção, devendo realizar instrução de adaptação no modelo de aeronave leve anfíbia a ser operada, além de realizar, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.



(c) O instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de aeronave leve, no mínimo nos seguintes aspectos:

- (1) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços na aeronave;
- (2) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
- (3) controle da aeronave através de referências visuais externas;
- (4) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol;
- (5) voo em velocidades críticas altas e saída de picadas;
- (6) decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;
- (7) decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;
- (8) execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;
- (9) voo de navegação através de referências visuais e navegação estimada;
- (10) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos; e
- (11) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle.

61.311 Requisitos de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve

(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave leve da categoria em que é solicitado o certificado, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que o certificado de piloto de aeronave leve confere ao seu titular, e para:

- (1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (2) operar a aeronave leve dentro de suas limitações de emprego;
- (3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
- (5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
- (6) manter controle da aeronave leve durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

61.313 Regras de transição para o certificado de piloto de aeronave leve

(a) Os Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e Certificados de Piloto de Recreio (CPR) são considerados válidos enquanto pelo menos uma de suas habilitações correspondentes permanecer dentro de seu período de vigência.

(b) A transição para o Certificado de Piloto de Aeronave Leve se realizará no momento da revalidação de uma habilitação vinculada ao Certificado de Piloto Desportivo ou Certificado de Piloto de Recreio, desde que:

Origem: SSO		89/97
-------------	---	-------



(1) a aeronave pertinente esteja enquadrada como aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, respeitadas as regras de transição estabelecidas naquele regulamento; e

(2) a aeronave não seja homologada para operação em voo por instrumentos.

(c) As aeronaves enquadradas em categoria superior à aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.

61.315 Habilitação de instrutor de pilotos de aeronave leve e qualificação de examinador de pilotos de aeronave leve

(a) Requisitos para a concessão da habilitação de instrutor de pilotos de aeronave leve:

(1) ter completado 18 (dezoito) anos;

(2) ser titular de, pelo menos, uma habilitação válida referente ao certificado de piloto de aeronave leve; e

(3) possuir experiência mínima de 150 (cento e cinquenta) horas de voo em aeronaves leves, tendo sido, pelo menos, 50 (cinquenta) dessas horas realizadas como piloto em comando de aeronave leve correspondente à habilitação a que pretenda ministrar instrução.

(b) A validade da habilitação de instrutor de piloto de aeronave leve corresponderá à validade da habilitação de aeronave leve na qual o instrutor ministre instrução e será revalidada concomitantemente à essa habilitação.

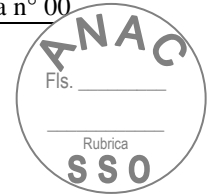
(c) O titular de uma habilitação válida de instrutor de piloto de aeronave leve, que possua vínculo empregatício junto a uma escola ou centro de instrução aprovado pela ANAC, pode ser indicado por essa instituição para realizar exames de perícia em seus alunos postulantes ao certificado de piloto de aeronave leve ou novas habilitações dentro de seus certificados de piloto de aeronave leve, desde que não tenha sido o próprio a prover ao aluno a instrução (total ou parcialmente) necessária para tal concessão.

61.317 Prerrogativas e limitações do titular de certificado de piloto de aeronave leve e condições que devem ser observadas para exercê-las

(a) As prerrogativas do titular de um certificado de piloto de aeronave leves limitam-se a atuar, durante horário diurno e apenas sob condições visuais de voo, como piloto em comando de aeronave leve não homologada para operação em voo por instrumentos e apropriada à(s) habilitação(ões) averbada(s) em seu certificado.

(b) O piloto de aeronave leve, ou postulante ao certificado de piloto de aeronave leve, menor de 18 (dezoito) anos, deve contar com uma autorização dos pais ou responsáveis para exercício de qualquer atividade aérea relacionada ao certificado de piloto de aeronave leve, inclusive atividades de instrução solo ou duplo comando.

(c) Somente será permitida a atuação de um piloto de aeronave leve mediante remuneração nos casos em que este estiver atuando como instrutor de voo ou examinador credenciado.



SUBPARTE T EXAMINADORES CREDENCIADOS

61.321 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos pelos examinadores credenciados que pretendam realizar exames de perícia para concessões e revalidações de licenças e habilitações regidas por este regulamento.

(b) Para efeitos deste regulamento, se reconhecem os seguintes examinadores credenciados:

- (1) Examinador de licenças;
- (2) examinador de habilitação de classe;
- (3) examinador de habilitação de tipo;
- (4) examinador de habilitação de voo por instrumentos;
- (5) examinador de voo em dispositivo de treinamento para simulação de voo;
- (6) examinador de habilitação de instrutor de voo; e
- (7) examinador de outras habilitações referentes à operação.

61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados

(a) Pré-requisitos:

(1) Os examinadores deverão ser titulares da habilitação de instrutor de voo válida, considerando a categoria de aeronave adequada, para efetuar o exame de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave em que foi credenciado.

(2) Os examinadores deverão estar qualificados para atuar como piloto ao comando da aeronave durante o exame de perícia e reunir os requisitos de experiência aplicáveis.

(3) O postulante a um credenciamento como examinador deverá realizar, pelo menos, um exame de perícia, incluindo a reunião prévia e posterior ao voo (briefing e debriefing), encaminhamento do exame de perícia, avaliação dos procedimentos e manobras verificadas durante o exame de perícia, laudo final e registro da documentação, no papel de examinador. Esta prova de aceitação para o credenciamento de examinador deverá ser supervisionada por um Inspetor de Aviação Civil - INSPAC ou um examinador credenciado experiente e autorizado especificamente para este fim.

(b) Múltiplas funções: sempre, e quando reúna os requisitos de qualificação e experiência estabelecidos nesta subparte para cada função a realizar, os examinadores não estão limitados a um só papel como examinador de voo.

61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados

(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar:

(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como



instrutor de voo;

(2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo;

(3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinquenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinquenta) deverão ser como instrutor de voo;

(5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador;

(6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;

(7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;

(8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e

(9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.

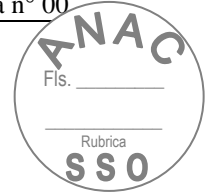
61.327 Validade do credenciamento de examinadores

(a) A validade do credenciamento dos examinadores regidos por este regulamento é de 12 (doze) meses, respeitada a vigência das prerrogativas referentes às habilitações pertinentes aos exames de perícia realizados pelo examinador.

(b) O credenciamento pode ser revalidado a qualquer tempo, desde que seja formalmente solicitado pelo examinador e os requisitos estabelecidos no parágrafo 61.323(a) sejam cumpridos.



MANUETA



APÊNDICE A DO RBAC 61 - COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS

1. Geral

1.1. Para cumprir os requisitos de proficiência linguística contidos na seção 61.10 deste regulamento, um candidato ou um titular de licença deve demonstrar, de uma forma aceitável para a ANAC, conformidade com as habilidades linguísticas do item 2 e com o Nível Operacional (Nível 4) da Escala de Níveis de Proficiência Linguística do item 3. Os requisitos de proficiência linguística são aplicáveis ao uso da fraseologia e da linguagem comum.

2. Habilidades linguísticas requeridas

2.1. Pessoas que pretendem se comunicar verbalmente com proficiência devem ser capazes de:

(a) comunicar-se efetivamente em situações em que apenas a voz é utilizada (telefone/rádio-telefone) e em situações face a face;

(b) comunicar-se em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho com precisão e clareza;

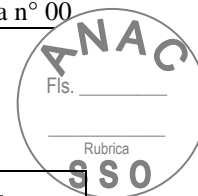
(c) usar estratégias comunicativas apropriadas para trocar mensagens e para reconhecer e resolver mal entendidos (Ex: checar, confirmar, ou esclarecer informações) em um contexto geral ou relacionado com o trabalho;

(d) lidar com sucesso e relativa facilidade com os desafios linguísticos apresentados por uma complicação ou eventos inesperados que ocorram dentro do contexto de uma situação de trabalho rotineira ou uma tarefa comunicativa com a qual eles estejam familiarizados; e

(e) usar um dialeto ou sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica.

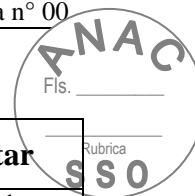
3. Escala de níveis de proficiência linguística

Origem: SSO		94/97
-------------	---	-------



3.1. Níveis Expert, Avançado e Operacional:

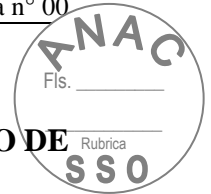
Nível	6 – Expert	5 – Avançado	4 - Operacional
Pronúncia Utiliza um dialeto e/ou sotaque inteligível, para a comunidade aeronáutica.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação, embora possivelmente influenciados pela língua materna ou variação regional, quase nunca interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação, embora influenciados pela língua materna ou variação regional, raramente interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são influenciados pela língua materna ou variação regional, mas apenas algumas vezes interferem na facilidade de compreensão.
Estrutura Aspectos gramaticais relevantes e padrões estruturais das frases são determinados pelas funções da linguagem apropriadas à tarefa.	Aspectos gramaticais básicos e complexos e padrões estruturais das frases são constantemente bem controlados.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases são constantemente bem controlados. Esforça-se para usar estruturas complexas mas com erros, o que algumas vezes interfere no significado.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases são usados com criatividade e são geralmente bem controlados. Erros podem acontecer, particularmente em circunstâncias não usuais ou não esperadas, mas raramente interferem no significado.
Vocabulário	A riqueza e precisão do vocabulário são suficientes para comunicar-se efetivamente em uma grande variedade de tópicos familiares e desconhecidos. O vocabulário é idiomático, suficiente para expressar sutilezas e apropriado ao contexto.	A riqueza e precisão do vocabulário são suficientes para comunicar-se efetivamente em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho. Parafraaseia constantemente e com sucesso. O vocabulário é algumas vezes idiomático.	A riqueza e precisão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar-se efetivamente em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho. Pode geralmente parafraasear com sucesso quando faltar vocabulário em circunstâncias não usuais ou não esperadas.
Fluência	Capaz de falar por um longo período em ritmo natural e sem esforço. Varia o ritmo da fala para efeitos estilísticos, ex: para enfatizar um assunto. Usa marcadores de discurso e conectores apropriados espontaneamente.	Capaz de falar por um longo período com uma facilidade relativa em tópicos familiares, mas pode não variar o ritmo da fala para efeitos estilísticos. Pode usar marcadores de discurso e conectores apropriados.	Produz segmentos lingüísticos em cadência apropriada. Pode ocorrer perda de fluência ocasional na transição da fala ensaiada ou formatada para a interação espontânea, mas isto não impede a comunicação efetiva. Pode fazer uso limitado de marcadores de discurso ou conectores. Os marcadores conversacionais não comprometem a compreensão da mensagem.
Compreensão	A compreensão é constantemente precisa em quase todos os contextos e inclui o entendimento de sutilezas lingüísticas e culturais.	A compreensão é precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho e na maioria das vezes precisa quando o falante é confrontado com uma complicação lingüística ou situacional ou com eventos inesperados. É capaz de compreender uma gama de variedades do discurso (dialeto e/ou sotaques) ou registros.	A compreensão é na maioria das vezes precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho quando o sotaque ou variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de usuários. Quando o falante é confrontado com uma complicação lingüística ou situacional ou com eventos inesperados, a compreensão pode ser mais vagarosa ou requerer estratégias de clarificação.
Interações	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível à pistas verbais e não verbais, e as responde apropriadamente.	As respostas são imediatas, apropriadas e informativas. Gerencia a relação falante/ouvinte efetivamente.	As respostas são geralmente imediatas, apropriadas e informativas. Inicia e mantém trocas mesmo quando lidando com eventos inesperados. Sabe lidar adequadamente com mal entendidos aparentes, checando, confirmando ou esclarecendo.



3.2. Níveis Pré-operacional, Elementar e Pré-elementar:

Nível	3 – Pré-operacional	2 – Elementar	1 – Pré-elementar
Pronúncia Utiliza um dialeto e/ou sotaque inteligível, para a comunidade aeronáutica.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são influenciados pela língua materna ou variação regional e freqüentemente interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são fortemente influenciados pela língua materna ou variação regional e geralmente interferem na facilidade de compreensão.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Estrutura Aspectos gramaticais relevantes e padrões estruturais das frases são determinados pelas funções da linguagem apropriadas à tarefa.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases associados com situações previsíveis não são sempre bem controlados. Erros freqüentemente interferem no significado.	Demonstra apenas controle limitado de poucas estruturas gramaticais e padrões estruturais das frases simples e memorizados.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Vocabulário	A variação e exatidão do vocabulário são freqüentemente suficientes para comunicar-se em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho, mas a variedade é limitada e a escolha de palavras freqüentemente inapropriada. É muitas vezes incapaz de parafrasear com sucesso quando falta vocabulário.	Variedade de vocabulário limitada consistindo apenas de palavras isoladas e frases memorizadas.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Fluência	Produz segmentos lingüísticos, mas a construção das frases e pausas são geralmente inapropriadas. Hesitações ou lentidão no processamento da língua pode impedir a comunicação efetiva. Os marcadores conversacionais algumas vezes comprometem a compreensão da mensagem.	Pode produzir elocuições muito pequenas, isoladas e memorizadas com pausas freqüentes e um uso de marcadores conversacionais que desviam a atenção a fim de procurar expressões e articular palavras menos familiares.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Compreensão	A compreensão é freqüentemente precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho quando o sotaque ou variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de usuários. Pode falhar em entender uma complicação lingüística ou situacional ou eventos inesperados.	A compreensão é limitada a frases isoladas e memorizadas quando são articuladas com cuidado e vagarosamente.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Interações	As respostas são algumas vezes imediatas, apropriadas e informativas. Pode iniciar e manter trocas com relativa facilidade em tópicos familiares e em situações previsíveis. Geralmente inadequado quando lidando com eventos inesperados.	O tempo de resposta é lento, e freqüentemente inapropriado. Interação é limitada a trocas de rotina simples.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.

Nota - O Nível Operacional (Nível 4) é o nível mínimo de proficiência requerido para comunicações rádio-telefônicas. Os Níveis 1 a 3 descrevem os níveis de proficiência lingüística Pré-elementar, Elementar, e Pré-operacional, respectivamente, os quais constituem um nível de proficiência abaixo do requisito de proficiência lingüística requerido. Os Níveis 5 e 6 descrevem os Níveis Avançado e Expert, em níveis de proficiência mais avançados do que o padrão mínimo requerido. No geral, a escala serve como padrão de referência para treinamentos e testes, auxiliando os candidatos a atingirem o Nível Operacional (Nível 4) requerido.



APÊNDICE B DO RBAC 61 - PLANO DE INSTRUÇÃO PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA

1. Princípios integrados TEM

FASE DE INSTRUÇÃO	Perícias Básicas de Voo	Básica	Intermediária	Avançada
	Instrução básica e específica para um só piloto.	Introdução de operações com vários tripulantes e voo por instrumentos.	Aplicação de operações com vários tripulantes num avião multimotor à turbina de alta performance.	Instrução para a habilitação de tipo dentro de um ambiente orientado às linhas aéreas.
Elementos de Instrução	<ul style="list-style-type: none"> • CRM; • Voo de travessia VFR; • Voo solo; • Voo básico por instrumentos; • Princípios de voo; • Procedimentos no posto de pilotagem. 	<ul style="list-style-type: none"> • CRM; • Complemento PF/PNF • Voo de travessia IFR; • Recuperação do controle da aeronave; • Voo noturno; • Voo por Instrumentos. 	<ul style="list-style-type: none"> • CRM; • LOFT; • Procedimentos anormais; • Procedimentos normais; • Tripulação múltipla; • Voo por instrumentos. 	<ul style="list-style-type: none"> • CRM; • Instrução em aterrissagem; • Previsão todo tempo; • LOFT; • Procedimentos anormais; • Procedimentos normais.
Meios para Instrução em Terra	CBT; aprendizagem eletrônica; treinador de tarefas parciais; e em classe.			
Meios para Instrução em Voo Real	Aeronave de um ou vários motores.	Aeronave de um ou vários motores.	-----	Avião: De turbina; Multimotor; Para vários tripulantes; e Certificado.
Requisito de Nível Mínimo	PF.	PF ou PNF.	-----	12 (doze) decolagens e aterrissagens como PF.
Meios para Instrução em Voo Simulado	FSTD Tipo I.	FSTD Tipo II.	FSTD Tipo III.	FSTD Tipo IV.
Requisito de Nível Mínimo	PF.	PF/PNF.	PF /PNF.	PF/PNF.

TEM – Threat and Erros Management – Gerenciamento de Erros e Ameaças.

CRM – Crew Resource Management – Gerenciamento de Recursos de Tripulação.

PF – Piloto em Comando; PNF – Piloto que não está em Comando.

LOFT – Line Oriented Flight Training – Treinamento em Rota.

CBT – Computer Based Trainin.

FSTD – Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo.

2. Dispositivos de treinamento para simulação de voo:

- (a) Todos os dispositivos de treinamento para simulação de vôo devem estar de acordo com o RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo.