

RESOLUÇÃO N° , DE DE DE 2015.

Aprova a Emenda n° **XX** ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 61.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL-ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei n° 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X e XLVI, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo n° 00058.029488/2015-86, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em de de 2015,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Resolução, a Emenda n° **XX** ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 61 (RBAC n° 61), intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, consistente nas seguintes alterações:

I - a seção 61.2 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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 apresentadas a seguir têm os seguintes significados:

(1) *Acidente aeronáutico* significa toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave, havida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado e, durante o qual, pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

(i) uma pessoa sofra lesões de natureza grave ou na ocorrência de óbito em razão de tais lesões, salvo nas hipóteses em que as lesões sejam resultantes de causas naturais, auto produzidas ou, ainda, causadas por terceiros;

(ii) a aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural, salvo para falha ou danos limitados ao motor, suas carenagens ou acessórios, ou para danos limitados a hélices, pontas de asa, antenas, pneus, freios, carenagens do trem, amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave:

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

(B) exigindo substituição ou reparos importantes do componente afetado; e

(iii) a aeronave tenha sido considerada desaparecida.

(2) *Autorização* significa ato administrativo discricionário e precário mediante o qual a ANAC faculta ao regulado, em casos concretos, o exercício de suas atividades.

(3) *Avião complexo* significa um avião que requeira uma habilitação de classe e que possua trem de pouso retrátil, flapes e hélice de passo variável. No caso de hidroaviões ou aviões anfíbios, é considerado complexo aquele que possui flapes e hélice de passo variável. Considera-se hélice de passo variável aquela cujo passo pode ser alterado durante o voo, por comando direto do piloto ou por um sistema automatizado de ajuste.

(4) *Avião de alto desempenho* significa um avião que requeira uma habilitação de classe e que possua motor com potência superior a 200 hp.

(5) *Aviso aos Aeronavegantes (Notice to Airmen - NOTAM)* significa a 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.

(6) *Caderneta Individual de Voo – CIV* significa o documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto de aeronave leve esportiva, piloto privado, piloto comercial, piloto de linha aérea, piloto de planador ou piloto de balão livre operando aeronaves em serviços aéreos privados.

(7) *Caderneta Individual de Voo Digital – CIV Digital* significa o banco de dados informatizado, disponibilizado pela ANAC para que usuários cadastrados efetuem registros de horas de voo.

(8) *Centro de Instrução de Aviação Civil - CIAC* significa organização certificada cuja finalidade é formar recursos humanos para aviação civil, conduzindo seus alunos para a obtenção das licenças e habilitações requeridas pela ANAC. Para o início de suas atividades deve ser detentora de um certificado de CIAC, obtido através de um processo de certificação, com uma sede administrativa e base operacional e ter curso(s) aprovado(s) pela ANAC.

(9) *Centro de Treinamento de Aviação Civil – CTAC* significa uma organização certificada de acordo com o RBAC 142.

(10) *Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva – CPL* significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave leve esportiva, com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.

(11) *Certificado Médico Aeronáutico – CMA* significa o documento emitido por um examinador credenciado ou pela ANAC, de acordo com o RBAC 67. Os CMA equivalem aos antigos Certificados de Capacidade Física (CCF), que continuarão em vigor até o fim da validade, quando serão substituídos pelos CMA.

(12) *Código ANAC – CANAC* significa o número único, composto de 6 dígitos, que identifica o titular de uma licença ou certificado emitido pela ANAC.

(13) *Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo (Flight Simulation Training Device - FSTD)* significa qualquer equipamento no qual as condições de voo podem ser simuladas no solo e que esteja qualificado pela ANAC como abaixo:

(i) Simulador de Voo (Full Flight Simulator - FFS);

(ii) Dispositivo de Treinamento de Voo (Flight Training Device – FTD) ; e

(iii) Treinador de Voo por Instrumentos (Aviation Training Device - ATD).

(14) *Habilitação* significa uma autorização associada a uma licença ou a um certificado, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado respectivos.

(15) *Instrutor de voo* significa 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 seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.

(16) *Licença* significa o 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 de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença.

(17) *Piloto de segurança* significa o membro da tripulação habilitado e qualificado em nível de piloto em comando ou segundo em comando, designado para acompanhar voos de instrução realizados em aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos.

(18) *Piloto em comando sob supervisão* significa o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.

(19) *Publicação de Informações Aeronáuticas (Aeronautical Information Publication - AIP)* significa a publicação oficial da autoridade aeronáutica que contém informações atualizadas sobre aspectos essenciais para a navegação aérea.

(20) *Tempo de instrução em duplo comando* significa o 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.

(21) *Tempo de voo em FSTD* significa o tempo durante o qual um piloto pratica em terra e sob instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC, voo simulado em um dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.

(22) *Tempo de voo solo* significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave.” (NR)

II - o parágrafo 61.5(b)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.5**

(b)

(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as seguintes habilitações de classe:

- (i) avião monomotor terrestre;
- (ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;
- (iii) avião multimotor terrestre;
- (v) helicóptero monomotor convencional;
- (vi) helicóptero monomotor a turbina;
- (vii) helicóptero multimotor; e
- (viii) dirigível.” (NR)

III - o parágrafo 61.5(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.5**

(b)

(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:

- (i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;
- (ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;
- (iii) aviões com motor a reação; e
- (iv) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.” (NR)

IV - a seção 61.9 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.9 Treinamentos adicionais requeridos

(a) Para atuar como piloto em comando de uma aeronave, além de possuir as devidas licenças e habilitações, um piloto deve, nos casos especificados abaixo, receber um treinamento adicional e um endosso em sua CIV.

(b) Treinamento adicional requerido para operar aviões complexos.

(1) para atuar como piloto em comando de um avião complexo, o piloto deve:

(i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em um avião complexo ou em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) que represente um avião complexo; e

(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aviões complexos.

(2) o treinamento e o endosso previstos no parágrafo 61.9(b)(1) são dispensados: para pilotos que já tenham realizado horas em comando de um avião complexo antes de xx/xx/2015.

(c) Treinamento adicional requerido para operar aviões de alto desempenho.

(1) para atuar como piloto em comando de um avião de alto desempenho, o piloto deve:

(i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em um avião de alto desempenho ou em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) que represente um avião de alto desempenho; e

(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aviões de alto desempenho.

(2) o treinamento e o endosso previstos no parágrafo 61.9(c)(1) são dispensados para pilotos que já tenham realizado horas em comando de um avião de alto desempenho antes de xx/xx/2015.

(d) Treinamento adicional requerido para operar aeronaves pressurizadas.

(1) para atuar como piloto em comando de uma aeronave que possua um sistema de pressurização de cabine, o piloto deve:

(i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em uma aeronave que possua um sistema de pressurização de cabine ou em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) que represente uma aeronave que possua um sistema de pressurização de cabine; e

(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aeronaves pressurizadas.

(2) o treinamento e o endosso previstos no parágrafo 61.9(d)(1) são dispensados para pilotos que já tenham realizado horas em comando de uma aeronave pressurizada antes de xx/xx/2015.

(e) Treinamento adicional requerido para operar modelos específicos.

(1) a ANAC poderá especificar em Instrução Suplementar um treinamento adicional requerido para operar determinado modelo de aeronave. Nesses casos, para atuar como piloto em comando desse modelo, o piloto deve:

(i) ter recebido o treinamento especificado pela ANAC na IS; e

(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando daquele modelo específico de aeronave.

(f) Treinamento adicional requerido para operar aviões com trem de pouso convencional.

(1) para atuar como piloto em comando de um avião que possua trem de pouso convencional, o piloto deve:

(i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em um avião com trem de pouso convencional; e

(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aviões com trem de pouso convencional.

(2) o treinamento e o endosso previstos no parágrafo 61.9(f)(1) são dispensados para pilotos que já tenham realizado horas em comando de um avião com trem de pouso convencional antes de xx/xx/2015.

(g) Treinamento adicional requerido para operar aeronaves utilizando óculos de visão noturna.

(1) para atuar como piloto em comando de aeronaves utilizando óculos de visão noturna, o piloto deve:

(i) ter recebido, de um piloto credenciado pelo fabricante ou fornecedor do equipamento, instrução de solo e de voo em aeronaves utilizando óculos de visão noturna; e

(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um piloto credenciado pelo fabricante ou fornecedor do equipamento que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aeronaves utilizando óculos de visão noturna.

(h) Exceções

(1) O treinamento e os endossos requeridos por esta seção são dispensados:

(i) para os voos solo realizados por um piloto aluno, previstos no decorrer de sua instrução; e

(ii) para a pilotagem de aeronaves leves esportivas e de aeronaves experimentais com peso máximo de decolagem de até 750kg.

(2) Adicionalmente, são dispensados do treinamento e do endosso previstos nos parágrafos (b), (c), (d) ou (f) desta seção os pilotos que obtenham uma habilitação de tipo em aeronaves que possuam as características do respectivo endosso.” (NR)

V - incluir o parágrafo 61.15(a)(4), com a seguinte redação:

“**61.15**

(a)

(4) fabricantes de produtos aeronáuticos, para voos de certificação, demonstração técnica ou demonstração comercial, nos quais seja necessária a manipulação dos comandos por piloto não habilitado na aeronave. Nesse caso:

(i) a autorização deve ser solicitada à ANAC pelo fabricante;

(ii) a ANAC pode, no ato de autorização, estipular condições a serem observadas para a realização dos voos, de modo a garantir a segurança da operação; e

(iii) a autorização pode abranger um voo específico ou um número indeterminado de voos.” (NR)

VI - o parágrafo 61.15(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.15**

(b) [RESERVADO]” (NR)

VII - a seção 61.21 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.21 Experiência recente**

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

(1) para operações em voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período diurno ou noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria e classe ou tipo;

- (2) para operações em voo noturno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria e classe ou tipo; e
- (3) adicionalmente, para aviões com trem de pouso convencional: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em aviões com trem de pouso convencional, no período diurno ou noturno;
- (b) Adicionalmente à experiência prevista no parágrafo 61.21(a), nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de uma aeronave em voos por instrumentos a menos que tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 6 (seis) aproximações e pousos sob regra de voo por instrumentos na categoria da aeronave.
- (c) A experiência recente para voo por instrumentos prevista nesta seção pode ser realizada em um FSTD qualificado pela ANAC que represente a categoria da aeronave a ser voada.” (NR)

VIII - a seção 61.23 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.23 Instrução revisória

- (a) Nos casos previstos neste Regulamento, a revalidação ou requalificação de uma habilitação deve ser precedida de uma instrução revisória.
- (b) A instrução revisória deve se constituir de, no mínimo, 1 (uma) hora de instrução em solo e 1 (uma) hora de instrução de voo, devendo abordar, pelo menos:
 - (1) uma revisão das regras gerais de voo, de tráfego aéreo e de operações aéreas; e
 - (2) uma revisão das manobras e procedimentos que, a juízo do instrutor de voo, são necessárias para demonstrar que o piloto é capaz de atuar com segurança, de acordo com as prerrogativas e limitações de sua licença ou seu certificado.
- (c) A instrução revisória deve ser ministrada por instrutor de voo habilitado e qualificado, salvo o disposto no parágrafo 61.237(f) deste Regulamento, que deve endossar a instrução na CIV do piloto instruído e declarar que este está apto a realizar o exame de proficiência.
- (d) Quando realizada em aeronave, a instrução revisória deve ter como única finalidade a instrução de voo, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante os voos.
- (e) A instrução revisória para a habilitação de voo por instrumentos pode ser realizada em um FSTD qualificado pela ANAC.” (NR)

IX - o parágrafo 61.29(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.29

- (a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos:
 - (1) CIV;
 - (2) CIV Digital; ou
 - (3) Declaração de Horas de Voo, constando os dados extraídos de relatório de registro individual de horas de voo;” (NR)

X - o parágrafo 61.29(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.29

- (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 segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1

(um) piloto deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando.” (NR)

XI - o parágrafo 61.29(i) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.29**

(i) As horas de voo realizadas em aeronaves experimentais, quando registradas na CIV ou na CIV Digital, devem ser identificadas com anotações no campo “Observações”. Tais horas podem ser consideradas para cumprimento de requisitos de experiência recente, conforme estabelecido na seção 61.21 deste Regulamento; não podendo ser consideradas para concessão de licença de piloto ou elevação de graduação de licença de piloto.” (NR)

XII - o parágrafo 61.31(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.31**

(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC na sua CIV.” (NR)

XIII - o parágrafo 61.31(c)(5)(iii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.31**

(c)

(5)

(iii) as pessoas citadas nos parágrafos (c)(5)(i) e (c)(5)(ii) desta seção que preencherem ou endossarem um lançamento na CIV ou CIV Digital com informações ou dados inexatos ou adulterados ficam sujeitas às providências administrativas previstas na Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) ou na legislação complementar, além das sanções penais e civis cabíveis, uma vez que tal fato poderá comprometer a segurança de voo; e” (NR)

XIV - o parágrafo 61.45(i) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.45**

(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.” (NR)

XV - o parágrafo 61.61(k) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.61**

(k) Autorizações do instrutor de voo: para operar uma aeronave em voo solo, o aluno piloto deve estar autorizado por seu instrutor a realizar tal voo. A autorização deve ser endossada pelo instrutor na CIV do aluno piloto. No endosso, o instrutor deve certificar que:” (NR)

XVI - o parágrafo 61.67(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.67**

(b) Instrução de voo: para realizar voos solo de navegação, o aluno piloto deve, além de cumprir os requisitos da seção 61.61 deste Regulamento, ter recebido de um instrutor de voo instrução nas seguintes manobras e procedimentos:” (NR)

XVII - o parágrafo 61.67(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.67**

(c) Autorizações do instrutor de voo: para operar uma aeronave em voo solo de navegação, o aluno piloto deve:

(1) portar uma autorização assinada por seu instrutor, ou portar a CIV original em que conste o endosso especificado no parágrafo abaixo; e

(2) possuir em sua CIV, endosso assinado por seu instrutor de voo autorizando-o a realizar aquele voo. Para assinar o endosso, o instrutor deve:

(i) repassar o planejamento e a preparação antes do voo do aluno, e julgar que o aluno piloto está preparado para realizar o voo de forma segura sob as circunstâncias conhecidas; e

(ii) verificar que o aluno piloto tenha recebido instrução de voo em duplo comando em ambas as direções sobre a rota que voará solo, incluindo decolagens e aterrissagens nos aeródromos que irá utilizar.” (NR)

XVIII - a seção 61.69 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

(a) Para operar uma aeronave em voo solo em um espaço aéreo controlado, o aluno piloto deve:

(1) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução em solo e em voo, sobre a operação naquela área controlada; e

(2) ter recebido, em sua CIV, endosso assinado pelo instrutor responsável pela instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, autorizando-o a realizar o voo solo naquela área controlada.” (NR)

XIX - a seção 61.71 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**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 sustentação por potência e dirigível, e a correspondente habilitação de classe, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.” (NR)

XX - a seção 61.77 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria em que pretenda obter a licença.” (NR)

XXI - o parágrafo 61.79(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.79**

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência 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 proficiência. O conteúdo da instrução de voo deverá ser, no mínimo, o seguinte:” (NR)

XXII - o parágrafo 61.99(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.99**

(a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve ter recebido instrução de voo ministrada por um instrutor de voo habilitado. Ao término da instrução, o instrutor é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência 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 proficiência. O conteúdo da instrução de voo deverá ser, no mínimo, o seguinte:” (NR)

XXIII - o parágrafo 61.105(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.105**

(d) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar como piloto em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade ou, no caso de operações com mais de um piloto, 65 (sessenta e cinco) anos de idade.” (NR)

XXIV - exclusão do parágrafo 61.105(e);

XXV - o parágrafo 61.119(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.119**

(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução de voo, em um centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência 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 proficiência. O conteúdo da instrução de voo deverá compreender todos os requisitos de experiência contidos na seção 61.121 deste Regulamento.” (NR)

XXVI - o parágrafo 61.131(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.131**

(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.” (NR)

XXVII - a seção 61.137 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea referente à categoria em que pretenda obter a licença.” (NR)

XXVIII - o parágrafo 61.145(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.145

(c) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar como piloto em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade ou, no caso de operações com mais de um piloto, 65 (sessenta e cinco) anos de idade.” (NR)

XXIX - exclusão do parágrafo 61.145(d);

XXX - a seção 61.157 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de planador.” (NR)

XXXI - o parágrafo 61.159(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.159

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução em um centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência 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 proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:” (NR)

XXXII - a seção 61.177 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de balão livre.” (NR)

XXXIII - o parágrafo 61.179(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.179

(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter recebido instrução, em centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência 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 proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:” (NR)

XXXIV - a seção 61.191 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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.” (NR)

XXXV - a seção 61.193 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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 o exame de proficiência 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 sustentação por potência 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;

(2) o titular de uma habilitação de dirigível, licença de planador ou licença de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria antes do final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, se:

(i) comprovar ter realizado durante o período de validade da habilitação, pelo menos, 12 (doze) horas de voo em aeronave da categoria pertinente, das quais, pelo menos, 2 (duas) horas devem ter sido realizadas em voo de navegação; e

(ii) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento;

(3) o titular de uma habilitação de dirigível, licença de planador ou licença de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, se:

(i) comprovar ter realizado a instrução revisória pertinente para a habilitação de categoria, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e

(ii) ser aprovado em exame de proficiência concernente à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação de categoria a ser revalidada.” (NR)

XXXVI - a seção 61.195 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.195 Concessão de habilitação de classe

(a) A primeira habilitação de classe é concedida ao solicitante que atender aos requisitos previstos para a concessão da licença de piloto privado.

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

(1) demonstrar os conhecimentos necessários para a operação segura da aeronave pertinente na função de piloto em comando;

(2) demonstrar ter recebido de um instrutor devidamente habilitado e qualificado a instrução de voo apropriada para a habilitação; e

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

(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe avião multimotor terrestre: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, 12 (doze) horas de instrução de voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado no exame de proficiência, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data desse exame. 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 das condições gerais de aeronavegabilidade do avião;
- (3) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões;
- (4) controle do avião utilizando referências externas;
- (5) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação de estol;
- (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: ter recebido, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução de voo em modelo do avião anfíbio a ser usado no exame de proficiência, 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 na água;
- (5) controle do avião utilizando referências externas;
- (6) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação de estol;
- (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.

(e) Instrução para a concessão das habilitações de classe helicóptero monomotor convencional, helicóptero monomotor a turbina e helicóptero multimotor: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, 8 (oito) horas de instrução de voo em helicópteros da classe pertinente que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em helicóptero do mesmo fabricante e modelo do usado no exame de proficiência

(f) 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 proficiência para a concessão da habilitação de classe requerida. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência.” (NR)

XXXVII - a seção 61.197 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.197 Revalidação de habilitação de classe

(a) Revalidação de habilitação de classe:

(1) o titular de uma habilitação de classe pode solicitar sua revalidação se:

(i) comprovar ter realizado a instrução revisória pertinente para a habilitação de classe, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e

(ii) for aprovado em exame de proficiência para a revalidação da habilitação de classe pertinente.

(b) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos do RBAC 135.

(c) A revalidação de uma habilitação de classe multimotor revalida as habilitações de classe monomotor que estejam averbadas na mesma licença.” (NR)

XXXVIII - a seção 61.199 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.199 Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe

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

(b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nos modelos de aeronave nos quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinado modelo de aeronave pertencente a uma categoria ou classe, o piloto deverá ter recebido uma instrução de adaptação ministrada por outro piloto devidamente habilitado e qualificado, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o piloto que ministrou a instrução deverá declarar que o piloto instruído encontra-se em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança.

(c) As prerrogativas do titular da habilitação de categoria ou 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 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de categoria ou classe.” (NR)

XXXIX - a Subparte K passa a vigorar com a seguinte redação:

“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, dirigível e aeronave de sustentação por potência, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções inerentes a essa habilitação de tipo.

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

61.213 Concessão de habilitação de tipo

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

(1) pré-requisitos:

(i) ter sido aprovado em exame de conhecimentos teóricos da ANAC de Piloto de Linha Aérea, conforme estabelecido na seção 61.137 deste Regulamento, exceto para habilitações de dirigíveis;

(ii) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia ou hidroaeronave, ser titular de habilitação de classe hidroavião ou anfíbio, ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações;

(iii) ter sido aprovado, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, em exame teórico da ANAC de regulamentos aeronáuticos VFR ou IFR, conforme aplicável à certificação da aeronave;

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, o treinamento de solo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

(3) treinamento de voo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, o treinamento de voo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou

(B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

(iv) o tipo de aeronave e o treinamento de voo devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato;

(4) proficiência:

(i) o candidato deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em aeronave ou dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) qualificado ou validado pela ANAC.

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento;

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo

(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 segundo em comando, 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 de voo e o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado pela ANAC ou, caso este não exista, por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização pode ser ministrado, em quaisquer casos, por um CTAC ou por um PC ou PLA qualificado no modelo. O responsável pela instrução deve fornecer um certificado, caso se trate de um CTAC, ou endossar a CIV do piloto, caso se trate de um PC ou PLA, atestando que o piloto instruído se encontra em condições de operar aquele modelo de 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 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de tipo.” (NR)

XL - a seção 61.221 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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 sustentação por potência e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para a execução deste tipo de operação.” (NR)

XLI - a seção 61.225 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.225 Revalidação e requalificação de habilitação de voo por instrumentos

- (a) Para revalidar uma habilitação de voo por instrumentos, o requerente deve:
- (1) ter realizado a instrução revisória para voo por instrumentos, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e
 - (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.223(a)(7) deste Regulamento.” (NR)

XLII - exclusão do parágrafo 61.227(d);

XLIII - a seção 61.231 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.231 Aplicabilidade

- (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de instrutor de voo relativa às licenças de piloto e CPL, assim como as prerrogativas e condições para desempenho dessa função.” (NR)

XLIV - o parágrafo 61.233(a)(5) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.233.....

(a).....

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

- (i) para a categoria planador: 50 (cinquenta) horas de voo, das quais, pelo menos, 40 (quarenta) horas em voos solo;
- (ii) para a categoria balão livre: 50 (cinquenta) horas de voo realizadas em, pelo menos, 40 (quarenta) ascensões; e
- (iii) para as demais categorias de aeronaves: a experiência requerida para piloto comercial na categoria da aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo. “ (NR)

XLV - a seção 61.235 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.235 Revalidação de habilitação de instrutor de voo

- (a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve:
- (1) ter realizado a instrução revisória para instrutor de voo, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e
 - (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.233(a)(6) deste Regulamento.” (NR)

XLVI - a seção 61.237 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.237 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 solo de alunos pilotos;
 - (2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de linha aérea e das habilitações de classe e de operação; e
 - (3) ministrar instrução revisória.
- (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;
 - (3) ser habilitado como piloto em comando da aeronave a ser usada para a instrução de voo;
 - (4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores e aeronaves de sustentação por potência, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e
 - (5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.
- (c) Quando realizado em aeronave, o voo de instrução deve ter como única finalidade a instrução, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante o voo.
- (d) Quando a instrução de voo for realizada em aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, um piloto de segurança, devidamente habilitado e qualificado para a aeronave em questão, deve compor a tripulação.
- (e) o titular de uma habilitação de instrutor de voo válida está autorizado a endossar:
- (1) a CIV do aluno piloto ou candidato ao CPL a quem tenha autorizado a realizar voos solo, de navegação e exame de proficiência; e
 - (2) a CIV de qualquer piloto a quem tenha ministrado instrução de voo, certificando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência aplicável ou para retomar a operação normal exercendo novamente as prerrogativas de sua licença ou certificado e habilitações correspondentes.
- (f) O disposto nesta Subparte não se aplica aos pilotos que ministrem instrução de voo segundo os RBAC 121, 135 ou 142, que devem atender aos requisitos específicos previstos nesses regulamentos.
- (g) A prerrogativa do titular da habilitação de instrutor de voo deixa 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 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de instrutor de voo.” (NR)

XLVII - a seção 61.241 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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.” (NR)

XLVIII - a seção 61.245 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.245 Revalidação de habilitação de piloto agrícola

- (a) Para revalidar uma habilitação de piloto agrícola, o requerente deve:
- (1) ter realizado a instrução revisória para piloto agrícola, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e
 - (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com os parágrafos 61.243(a)(6) e (7) deste Regulamento.” (NR)

XLIX - exclusão do parágrafo 61.247(d);

L - a seção 61.251 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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.” (NR)

LI - a seção 61.255 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.255 Revalidação de habilitação de piloto rebocador de planador

(a) Para revalidar uma habilitação de piloto rebocador de planador, o requerente deve:

- (1) ter realizado a instrução revisória para operação de reboque de planador, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e
- (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.253(a)(5) deste Regulamento.” (NR)

LII - exclusão do parágrafo 61.257(d);

LIII - a seção 61.261 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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.” (NR)

LIV - o parágrafo 61.263(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.263

(a)

- (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;” (NR)

LV - a seção 61.265 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.265 Revalidação de habilitação de piloto lançador de paraquedistas

(a) Para revalidar uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas, o requerente deve:

- (1) ter realizado a instrução revisória para operação de lançamento de paraquedistas, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e
- (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.263(a)(5) deste Regulamento.” (NR)

LVI - exclusão o parágrafo 61.267(d);

LVII - o parágrafo 61.289(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.289

(a) O candidato a um CPL deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução aprovado pela ANAC, Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do CPL. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte:” (NR)

LVIII - o parágrafo 61.293(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.293**

(b) A transição para o CPL se realizará no momento da revalidação de uma habilitação vinculada ao CPD ou CPR, desde que:” (NR)

Parágrafo único. O Regulamento de que trata este artigo encontra-se publicado no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp) e igualmente disponível em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação.

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS
Diretor-Presidente