RBHA 91 REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS	Proposta de RBAC nº 91 REQUISITOS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS	Comentários
SUBPARTE A - GERAL	SUBPARTE A GERAL	
91.1 - APLICABILIDADE	91.1 Aplicabilidade	
(a) [Exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção e nas seções 91.701 e 91.703, este regulamento estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados e balões livres não tripulados que são regidos pelo RBHA 101 e veículos ultraleves não propulsados que são regidos pelo RBHA 104) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais.]	(a) Este Regulamento se aplica e estabelece requisitos para:	
	(1) a operação de qualquer aeronave civil dentro do Brasil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados, balões livres não tripulados e veículos ultraleves não propulsados), incluindo águas territoriais, bem como de aeronaves civis brasileiras no exterior e de aeronaves civis estrangeiras no Brasil;	
	(2) as operações aéreas especiais realizadas por órgãos de segurança pública, de defesa civil e outras entidades equivalentes; e	
	(3) cada pessoa, física ou jurídica, envolvida com operações aéreas conduzidas segundo este Regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos de aeronaves.	
(b) Reservado.	(b) Reservado.	
(c) Este regulamento aplica-se a cada pessoa a bordo de uma aeronave sendo operada segundo este regulamento, a menos que de outra forma especificada.	(c) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa a bordo de uma aeronave operada segundo este Regulamento, salvo se de outra forma especificado.	
	(d) Reservado.	
(d) Para aeronaves operadas por empresas aéreas brasileiras detentoras de concessão ou autorização de prestação de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, cargas e malotes postais aplicam-se, adicionalmente, as regras estabelecidas nos RBHA 119, 121 e 135 que complementam e/ou suplementam as regras deste regulamento.	(e) Empresas aéreas brasileiras ou estrangeiras operando no Brasil, detentoras de concessão ou autorização para a prestação de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, cargas e malotes postais, ou operadores aéreos privados, devem cumprir, adicionalmente, os requisitos estabelecidos nos regulamentos específicos que complementam e/ou suplementam os requisitos deste Regulamento.	
	(f) A fiscalização de todas as regras, critérios e procedimentos estabelecidos nas normas do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e mencionados neste Regulamento não é da competência da ANAC.	
(e) Para aeronaves operadas por empresa aéreas estrangeiras aplicam-se, adicionalmente, as regras estabelecidas no RBHA 129.		
(f) Este regulamento aplica-se, ainda, aos serviços aéreos especializados executados por aviões ou helicópteros tais como: aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia, prospecção, exploração, detecção, publicidade, fomento ou proteção à agricultura e agropecuária, ensino e adestramento de vôo, experimentação técnica ou científica, inspeção em linhas de transmissão ou em dutos transportando fluidos e gases, policiais, de busca e salvamento, etc. Os serviços de transporte de cargas externas, realizados com helicópteros, e os serviços de fomento e proteção à agricultura e pecuária devem obedecer, também, aos RBHA 133 e 137, respectivamente.		

(g) Para os propósitos deste regulamento:		Esclarecimento não incluído, pois desnecessário, tendo-se em vista o RBAC nº 01.
(1) as palavras "aeródromo" e "heliporto" incluem respectivamente, aeroporto e heliporto. "Aeródromo", quando aplicável, inclui também heliporto;		Esclarecimento não incluído, pois desnecessário, tendo-se em vista o RBAC nº 01.
(2) a palavra "aeronave" inclui aviões, helicópteros e outros veículos usados para voar na atmosfera. Assim sendo, os requisitos deste regulamento aplicáveis a "aeronaves" têm aplicação geral. Quando a aplicabilidade é específica para aviões ou para helicópteros, isto é explicitado no texto.		Esclarecimento não incluído, pois desnecessário, tendo-se em vista o RBAC nº 01.
91.3 - RESPONSABILIDADE E AUTORIDADE DO PILOTO EM COMANDO	91.3 Responsabilidade e autoridade do piloto em comando	
(a) O piloto em comando de uma aeronave é diretamente responsável pela operação da aeronave e tem a autoridade final para tanto.	(a) O piloto em comando de uma aeronave é diretamente responsável e tem a autoridade final sobre sua operação, conforme o art. 168 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBA).	
(b) Em uma emergência requerendo ação imediata, o piloto em comando pode desviar-se de qualquer regra deste regulamento na extensão requerida para fazer face à emergência.	(b) Em uma emergência requerendo ação imediata, o piloto em comando pode desviar-se de qualquer requisito deste Regulamento na extensão requerida para fazer face à emergência.	
(c) Cada piloto em comando que desviar-se de uma regra conforme o parágrafo (b) desta seção deve enviar um relatório escrito ao DAC (SERAC) descrevendo o desvio e o motivo do desvio.	(c) Cada piloto em comando que desviar-se de um requisito conforme o parágrafo (b) desta seção deve enviar um relatório por escrito à ANAC descrevendo e justificando o desvio.	
	(d) O relatório tratado no parágrafo (c) desta seção deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo de dez dias úteis a contar da ocorrência, salvo especificação em contrário neste Regulamento, sob pena de suspensão da licença do piloto em comando.	
91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES	91.5 Requisitos para tripulações	
(e) Esta seção não se aplica a tripulação de aeronaves operadas segundo os RBHA 121 e 135.		
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:	(a) É permitida a operação de uma aeronave civil registrada no Brasil somente se:	
(1) a tripulação mínima da aeronave seja aquela estabelecida pelo seu certificado de aeronavegabilidade;	(1) a tripulação do voo estiver em conformidade com a composição mínima da aeronave, conforme estabelecido no seu Certificado de Aeronavegabilidade;	
(2) quando o certificado de aeronavegabilidade exigir dois pilotos, um deles tenha sido designado como piloto em comando da aeronave; e		
(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.	(2) a operação for conduzida por tripulantes adequadamente habilitados ou certificados para a aeronave, com experiência recente segundo o RBAC nº 61 ou 63 para a função que exercem a bordo e detentores de Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67; e	
(4) para grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina, a tripulação atenda ao estabelecido pelos parágrafos (a)(1), (2) e (3) desta seção e, adicionalmente, aos requisitos aplicáveis das seções 91.529, 91.531 e 91.533 deste regulamento.	(3) caso a operação seja realizada em grandes aviões ou aviões multimotores com motores a turbina, a tripulação atenda também aos requisitos aplicáveis das seções 91.529, 91.531 e 91.533 deste Regulamento, exceto aqueles engajados nas operações excluídas pelo parágrafo 91.501(a) deste Regulamento, que então deverão atender os regulamentos específicos.	
(b) Nenhuma pessoa pode operar IFR com uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que a tripulação da mesma atenda aos requisitos aplicáveis do parágrafo (a) desta seção e, adicionalmente:	(b) Além dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, caso a operação envolva voo IFR:	

(1) a aeronave deve ser homologada para vôo IFR e a tripulação deve conduzir a operação segundo os procedimentos para vôo IFR estabelecidos pelo Manual de Vôo aprovado da aeronave;	(1) a aeronave deve ser certificada para voo IFR e a tripulação deve conduzir a operação segundo os procedimentos para voo IFR estabelecidos pelo manual de voo aprovado da aeronave ou pelo manual de operação aprovado da aeronave (AOM);	
(2) para aeronaves com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos:	(2) para aeronaves com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos:	
(i) [com piloto automático em funcionamento, a tripulação deve ser composta por um piloto qualificado como piloto em comando da aeronave e com habilitação IFR;]	(i) com piloto automático em funcionamento, a tripulação deve ser composta por um piloto habilitado em IFR; e	
(ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos, ambos com qualificação IFR, um deles qualificado e designado piloto em comando da aeronave e o outro qualificado, pelo menos, como segundo em comando.	(ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR; e	Não é necessário o requisito dizer que um piloto deve ser designado como piloto em comando e outro como segundo em comando, inclusive em razão do que versa o parágrafo 61.31(c)(2)(i) do RBAC 61.
(3) para aeronaves não citadas no parágrafo (b)(2) desta seção, a tripulação deve ser composta por dois pilotos ambos com qualificação IFR, um deles qualificado e designado como piloto em comando da aeronave e o outro qualificado como segundo em comando da aeronave.	(3) para aeronaves com configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR.	Não é necessário o requisito dizer que um piloto deve ser designado como piloto em comando e outro como segundo em comando, inclusive em razão do que versa o parágrafo 61.31(c)(2)(i) do RBAC 61.
(c) Para aeronaves engajadas em serviços aéreos especializados os tripulantes técnicos, além de satisfazer aos requisitos aplicáveis dos parágrafos (a) e (b) desta seção, devem satisfazer, adicionalmente, aos requisitos específicos requeridos pelo tipo de operação sendo conduzida. Os demais tripulantes necessários ao serviço especializado devem ser adequadamente treinados quanto a seus deveres e responsabilidades. O treinamento requerido para execução adequada de um determinado serviço aéreo especializado deve ser proposto pelo operador e aprovado pelo DAC, incluindo aqueles necessários às operações regidas pelos RBHA 133 e 137.	(c) Para aeronaves engajadas em Serviços Aéreos Especializados Públicos (SAE):	
	(1) a tripulação técnica, além de satisfazer os requisitos aplicáveis dos parágrafos (a) e (b) desta seção, devem satisfazer, adicionalmente, os requisitos específicos requeridos para o tipo de operação que estiver sendo conduzida;	
	(2) os demais tripulantes necessários ao SAE devem ser treinados quanto a seus deveres e responsabilidades em conformidade com a regulamentação vigente da ANAC; e	
	(3) todo treinamento requerido para execução adequada de um determinado SAE deve ser proposto pelo operador e aceito pela ANAC, incluindo aqueles necessários às operações regidas pelos RBAC nº 133 e 137.	
(d) Todas as licenças e certificados de habilitação e qualificação requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção devem estar em poder de seus respectivos detentores, devem estar dentro de seu prazo de validade e devem ser apresentadas aos INSPAC, quando requerido.	(d) Todas as licenças, certificados e habilitações requeridas pelos parágrafos (a) e (b) desta seção devem estar em poder de seus respectivos detentores, estar dentro de seu prazo de validade e devem ser apresentados aos inspetores da ANAC quando solicitados.	
91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL	91.7 Aeronavegabilidade de aeronave civil	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis.	(a) Somente é permitido operar uma aeronave que esteja em condições aeronavegáveis.	
(b) O piloto em comando de uma aeronave civil é responsável pela verificação das condições da aeronave quanto à segurança do vôo. Ele deve descontinuar o vôo quando ocorrerem problemas de manutenção ou estruturais degradando a aeronavegabilidade da aeronave.	(b) O piloto em comando de uma aeronave civil é responsável pela verificação das condições da aeronave quanto à segurança do voo. Ele deve descontinuar o voo, assim que possível, quando ocorrerem problemas mecânicos, elétricos ou estruturais.	

91.9 - REQUISITOS PARA MANUAL DE VÔO, MARCAS E LETREIROS DE AVIÕES CIVIS	91.9 Requisitos para manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, marcações e placares de aeronaves civis	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil sem cumprir as limitações operacionais especificadas no Manual de Vôo aprovado e nas marcas e letreiros nela afixadas, de acordo com o estabelecido pelas autoridades aeronáuticas do país de registro da aeronave.	(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.	
(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil:	(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual:	
(1) para a qual é requerido um Manual de Vôo aprovado pela seção 21.5 do RBHA 21, a menos que exista a bordo esse Manual de Vôo aprovado atualizado ou o manual previsto por 121.141(b); e	(1) é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501(a); e	Requisito mantido. Última frase acrescentada para contemplar situação diferente requerida no RBAC nº 137, que permite que certos documentos não estejam a bordo da aeronave.
(2) para a qual não é requerido um Manual de Vôo aprovado pela seção 21.5 do RBHA 21, a menos que exista a bordo um Manual de Vôo aprovado atualizado ou material para manual, marcas e letreiros aprovados, ou uma combinação qualquer desses itens.	(2) não é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado ou material para manual, marcações e placares aprovados, ou uma combinação qualquer desses itens.	
(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil a menos que a aeronave esteja identificada de acordo com as normas estabelecidas pelo RBHA 45.	(c) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se a aeronave estiver identificada de acordo com as regras estabelecidas pelo RBAC nº 45.	
(d) Qualquer pessoa decolando ou pousando em um heliponto construído sobre água com um helicóptero de tipo homologado segundo o RBHA 29 pode realizar um vôo momentâneo, como necessário para decolar ou pousar, através da faixa proibida do envelope limitante de peso-velocidade estabelecido para o helicóptero, se esse vôo dentro da faixa proibida ocorrer sobre água na qual um pouso forçado possa ser realizado e se o helicóptero for anfíbio ou for equipado com flutuadores ou outro dispositivo de flutuação de emergência adequado para completar um pouso de emergência em águas abertas.	(d) Qualquer pessoa decolando ou pousando em um heliponto construído sobre a água com um helicóptero de tipo certificado segundo o RBAC nº 29 pode realizar momentaneamente um voo através da faixa proibida do envelope limitante de altura-velocidade estabelecido para o helicóptero, conforme necessário para decolar ou pousar, se esse voo dentro da faixa proibida ocorrer sobre a água, na qual um pouso forçado possa ser realizado, e se o helicóptero for anfíbio ou for equipado com flutuadores ou outro dispositivo de flutuação de emergência adequado para completar um pouso de emergência em águas abertas.	
91.11 - PROIBIÇÃO DE INTERFERÊNCIA COM OS TRIPULANTES	91.11 Proibição de interferência com os tripulantes	seção mantida.
Nenhuma pessoa pode assaltar, ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante executando suas atribuições a bordo de uma aeronave em operação.	(a) É vedado ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante executando suas atribuições a bordo de uma aeronave em operação. Práticas dessas condutas podem configurar ilícito civil, nos termos do art. 186 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e ilícito penal, nos termos dos arts. 129 (lesão corporal), 138 a 140 (crimes contra honra), 147 (ameaça) e, em especial, o art. 261 da Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), que tipifica como crime expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea.	
91.13 - OPERAÇÃO DESCUIDADA OU NEGLIGENTE	91.13 Operação descuidada ou negligente	seção mantida.
(a) Operação de aeronave com o propósito de voar. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas ou propriedades de terceiros.	(a) É vedado operar uma aeronave, mesmo não sendo com o propósito de voar, de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.	
(b) Operação de aeronave com outros propósitos que não voar. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, mesmo não sendo com o propósito de voar, em qualquer parte da superfície de um aeródromo público ou privado (inclusive em áreas de embarque e desembarque de pessoas e cargas), de		

maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.		
91.15 - QUEDA DE OBJETOS	91.15 Lançamento de objetos	Seção renomeada.
Nenhum piloto em comando de uma aeronave civil pode permitir que qualquer objeto seja jogado de uma aeronave em voo, criando perigo para pessoas ou propriedades. Entretanto, esta seção não proíbe que objetos sejam jogados se razoáveis precauções forem tomadas para evitar ferimentos ou danos a pessoas e propriedades.	(a) Ressalvada a situação prevista no parágrafo (b) desta seção, o piloto em comando de uma aeronave civil somente pode permitir que qualquer objeto seja lançado de uma aeronave em voo se tal operação for previamente autorizada pela ANAC, em conformidade com o Art. 16 §3º do CBA.	Redação ajustada a fim de que possa ser permitido o lançamento de certos objetos mediante autorização prévia da ANAC.
	(b) Em casos de comprovada emergência, o piloto em comando pode alijar objetos da aeronave sem prévia autorização da ANAC, se razoáveis precauções forem tomadas para evitar ferimentos ou danos a pessoas e/ou propriedades.	Requisito inserido a fim de contemplar as emergências.
	(c) Caso ocorra a situação descrita no parágrafo (b) desta seção, o piloto em comando deve enviar um relatório por escrito à ANAC descrevendo e justificando o motivo do alijamento, e registrar a ocorrência no diário de bordo.	Requisito inserido a fim de exigir um relatório descrevendo a emergência que tornou necessário o alijamento e o registro da ocorrência no diário de bordo.
	(d) O relatório tratado no parágrafo (c) desta seção deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo de 5 dias úteis a contar da ocorrência, sob pena de aplicação das sanções previstas no CBA.	Requisito inserido a fim de estabelecer prazo para envio do relatório.
91.17 - ÁLCOOL E DROGAS	91.17 Uso de substâncias psicoativas	
(a) Nenhuma pessoa pode atuar ou tentar atuar como tripulante de uma aeronave civil:	(a) É vedado a qualquer pessoa cujas atividades decorram de licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC exercer suas atividades enquanto:	Requisito mantido, redação atualizada.
(1) dentro de 8 horas após ter consumido qualquer bebida alcoólica;	(1) [reservado];	Reservado, pois propõe-se alteração na concentração limite de álcool e porque esta indicação da "regra das oito horas" não garante ausência de influência/efeito de álcool no organismo.
(2) enquanto sob a influência de álcool;	(2) sob efeito de álcool ou fazendo uso de bebida alcoólica;	Requisito mantido, mas incluída previsão para vedar, sem necessidade de exame, o uso flagrante da substância.
(3) enquanto usando qualquer droga que afete, de qualquer maneira contrária à segurança, as faculdades dessa pessoa, e.	(3) sob efeito ou fazendo uso de substância psicoativa (conforme definido no RBAC nº 120) que afete, de qualquer maneira contrária à segurança operacional, as faculdades desta pessoa; ou	Requisito mantido, mas harmonizado para prever possibilidade de exame toxicológico para outras substâncias psicoativas, além do álcool.
(4) enquanto possuir no sangue quantidade igual ou superior a 0,04% (em peso) de álcool.	(4) possuir qualquer concentração de álcool no organismo. A tolerância estará condicionada à margem de erro nominal do aparelho utilizado para medir a concentração, observada a legislação metrológica.	Requisito mantido, porém limite de concentração de álcool estabelecido em harmonização à Lei 12.760, de 20/12/2012, referente ao Código Brasileiro de Trânsito, que alterou o art. 276 da Lei 9.503/97, que passa a vigorar com tolerância zero para o álcool.
(b) Exceto em emergências, nenhum piloto de uma aeronave civil pode permitir que uma pessoa aparentando estar embriagada ou que demonstre pelo comportamento ou pela aparência estar sob influência de drogas (exceto um paciente devidamente acompanhado por um médico) entre em sua aeronave.	(b) Exceto em emergências, nenhum piloto de uma aeronave civil pode permitir que seja transportada naquela aeronave uma pessoa que demonstre estar sob influência de substância psicoativa, incluindo álcool, em grau (intensidade) que possa, na avaliação do piloto, comprometer a segurança de voo. Esta disposição não se aplica a um paciente sendo transportado sob os devidos cuidados médicos.	

<p>(c) Sempre que a autoridade aeronáutica possuir razoável base para acreditar que uma pessoa violou os requisitos do parágrafo (a) desta seção, essa pessoa deve fornecer ao DAC, ou autorizar que uma clínica, hospital ou médico assim o faça, os resultados de um exame de laboratório, feito dentro de 4 horas após a pessoa ter atuado ou tentado atuar como tripulante, que indiquem a porcentagem (por peso) de álcool no sangue ou a presença de qualquer droga no corpo.</p>	<p>(c) Em inspeções ou vistorias a ANAC poderá solicitar a um detentor de licença, certificado ou autorização, imediatamente após ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades, que se submeta a exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331(e) do RBAC nº 120, de forma a verificar a concentração de álcool no organismo.</p>	<p>Requisito mantido, mas retirado o caráter de obrigatoriedade de o tripulante se submeter ao exame e item foi restringido ao teste com etilômetro.</p>
	<p>(d) Sempre que houver suspeita justificada de que um detentor de licença, certificado ou autorização violou os requisitos do parágrafo (a)(3) desta seção, a ANAC poderá solicitar que esse detentor de licença, certificado ou autorização se submeta a um exame toxicológico, de forma a verificar a presença e a concentração de:</p>	<p>Requisito incluído a fim de prever os testes laboratoriais e com etilômetro em caso de suspeita justificada de consumo de substâncias psicoativas (incluindo o álcool) e não incluído o caráter de obrigatoriedade de o tripulante se submeter ao exame.</p>
	<p>(1) álcool, por meio de exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331(e) do RBAC nº 120, até 8 horas após a pessoa ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades; ou</p>	<p>Requisito incluído para prever o teste com etilômetro em caso de suspeita justificada de consumo de álcool.</p>
	<p>(2) outras substâncias psicoativas, por meio de exame toxicológico laboratorial realizado até 32 horas após a pessoa ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades.</p>	<p>Requisito incluído para prever o teste laboratorial em caso de suspeita justificada de consumo de outras substâncias psicoativas.</p>
<p>(d) As informações dos exames de laboratório obtidas pelo DAC de acordo com o parágrafo (c) desta seção serão usadas para avaliar as qualificações da pessoa como tripulante e para comprovar violações a esta seção e podem ser usadas como evidência em qualquer processo administrativo ou judicial.</p>	<p>(e) Os resultados dos exames toxicológicos obtidos pela ANAC de acordo com os parágrafos (c) e (d) desta seção serão utilizados para avaliar as condições psicofísicas do detentor de licença, certificado ou autorização, a fim de comprovar violações aos requisitos desta seção e poderão ser utilizados como evidência em qualquer processo administrativo ou judicial.</p>	<p>Requisito mantido, harmonizada a terminologia ao RBAC nº 120.</p>
	<p>(f) A matriz corporal, as substâncias psicoativas normalmente avaliadas e os valores de corte a serem utilizados no âmbito de um exame toxicológico laboratorial realizado em conformidade com os requisitos do parágrafo (d)(2) desta seção para avaliar o cumprimento do previsto no parágrafo (a)(3) desta seção constam em instrução suplementar específica. A ANAC poderá, em casos específicos, solicitar exame toxicológico laboratorial para outras substâncias psicoativas além daquelas previstas em instrução suplementar.</p>	<p>Requisito incluído para delegar às instruções suplementares o detalhamento dos testes de outras substâncias psicoativas que não o álcool. Também incluído frase que permita a ANAC, em casos específicos, solicitar testes de substâncias não previstas na instrução suplementar. Hoje já existe, no âmbito do RBAC nº 120, instrução suplementar com esse detalhamento (IS 120-002). Uma IS similar deverá ser publicada no âmbito do RBAC nº 91.</p>
	<p>(g) O exame toxicológico laboratorial requerido pelo parágrafo (d)(2) desta seção será realizado em conformidade com o parágrafo 120.331(f) do RBAC nº 120. Será garantido ao detentor de licença, certificado ou autorização o direito à contraprova para um resultado de exame toxicológico laboratorial positivo. Esta análise de contraprova será realizada segundo os padrões utilizados na obtenção do resultado positivo.</p>	<p>Requisito incluído para permitir produzir resultado positivo que tenha legitimidade forense (Exige espectrometria de massas para um positivo confirmado) e para permitir o direito ao contraditório no âmbito de um resultado laboratorial positivo (não há contraprova para exame de concentração de álcool realizado com etilômetro).</p>
	<p>(h) Previamente à realização de qualquer exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção, o detentor de licença, certificado ou autorização será</p>	<p>Requisito incluído para garantir a correta condução do exame toxicológico laboratorial,</p>

	informado pela ANAC de seu direito de recusa a submeter-se ao exame e das consequências dessa recusa.	com o devido respeito a garantias individuais estabelecidas pela Constituição.
	(i) A recusa de submeter-se à realização de um exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção ou a confirmação de um resultado positivo obtido a partir do referido exame acarretará ao detentor de licença, certificado ou autorização a suspensão automática de sua licença, certificado ou autorização por prazo de 180 dias e a suspensão de seu CMA (se aplicável), sem prejuízo das sanções aplicáveis conforme a legislação vigente.	Incluído para acrescentar a suspensão punitiva da licença, certificado ou autorização do seu detentor caso este se recuse a se submeter ao exame ou o exame obtenha resultado positivo para a presença de substância psicoativa no organismo e a suspensão cautelar do CMA visando a averiguação do estado de saúde do detentor de licença ou certificado após um resultado positivo ou suspeita justificada de presença de substância psicoativa no organismo (se o detentor se recusar a se submeter ao exame toxicológico). A suspensão da licença é baseada no Art. 296, Art. 299 inciso II e Art. 301 do CBA.
91.19 - TRANSPORTE DE SUBSTÂNCIAS ENTORPECENTES OU QUE POSSAM DETERMINAR DEPENDÊNCIA FÍSICA OU PSÍQUICA	91.19 Transporte de substâncias ou medicamentos sujeitos a controle especial	Seção mantida. Título alterado para harmonizar-se à Portaria nº 344/1998, da Secretaria de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde, que "aprova o Regulamento Técnico sobre substâncias e medicamentos sujeitos a controle especial.
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil dentro do Brasil com o conhecimento de que substâncias entorpecentes ou que possam determinar dependência física ou psíquica, assim definidas pela legislação brasileira, estão sendo transportadas a bordo. (b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica se o transporte se der com autorização das autoridades federais brasileiras.	Somente com a devida autorização das autoridades judiciais, policiais ou sanitárias competentes é permitido transportar, em uma aeronave civil dentro do Brasil, substâncias e medicamentos sujeitos a controle especial.	Requisito mantido, parágrafos (a) e (b) unificados e texto ajustado para harmonizar-se à Portaria nº 344/1998, da Secretaria de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde.
91.21 - DISPOSITIVOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS	91.21 Dispositivos eletrônicos portáteis	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode utilizar e nenhum operador ou piloto em comando de uma aeronave pode permitir a utilização ou mesmo a ligação de qualquer dispositivo eletrônico portátil a bordo das seguintes aeronaves civis brasileiras: (2) qualquer outra aeronave, enquanto operando IFR.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, é vedado utilizar e é vedado ao operador ou ao piloto em comando de uma aeronave autorizar a utilização de qualquer dispositivo eletrônico portátil em qualquer aeronave civil registrada no Brasil enquanto operada sob IFR.	Requisito mantido e unificado ao antigo parágrafo RBHA 91.21(a)(2).
(1) [aeronave operada pelo detentor de um certificado emitido segundo o RBHA 119; ou]		Não incluída disposição referente aos operadores certificados pelos RBAC nº 119, pois já contemplado nas seções 121.306, 135.144 dos RBAC nº 121 e 135, e na seção 125.204 da proposta de RBAC nº 125.
(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para:	(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:	
(1) gravador de som portátil;	(1) gravador de som portátil;	
(2) prótese auditiva;	(2) prótese auditiva;	

(3) marca-passo cardíaco;	(3) marca-passo cardíaco;	
(4) barbeador elétrico; ou	(4) barbeador elétrico; ou	
(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o operador da aeronave tenha verificado não causar interferência nos sistemas de comunicações e de navegação da aeronave em que irá ser usado.	(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o operador da aeronave tenha determinado não causar interferência com os sistemas de comunicações ou de navegação da aeronave na qual ele está sendo utilizado.	
(c) [No caso de aeronave operada por um detentor de certificado emitido segundo o RBHA 119, a verificação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser realizada pelo operador da aeronave na qual o particular dispositivo será usado. No caso das demais aeronaves, a verificação pode ser feita pelo próprio piloto em comando das mesmas.	(c) A verificação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser realizada pelo operador ou pelo piloto em comando da aeronave na qual o dispositivo será utilizado.	Requisito mantido, mas não incluída disposição referente aos operadores certificados pelos RBAC nº 119, pois já contemplado nas seções 121.306, 135.144 dos RBAC nº 121 e 135, e na seção 125.204 da proposta de RBAC nº 125.
(d) Para as aeronaves citadas no parágrafo (a)(1) desta seção, o assunto é regulado pelas seções 121.306 ou 135.144, conforme aplicável.]	(d) Esta seção não se aplica aos operadores certificados segundo o RBAC nº 119, que devem cumprir os requisitos referentes a dispositivos eletrônicos portáteis constantes dos RBAC nº 121, 125 ou 135, conforme aplicável.	Requisito inserido a fim de isentar os operadores certificados pelo RBAC nº 119 de cumprir o RBAC nº 91, visto que os RBAC nº 121, 125 e 135 já possuem requisitos referentes a dispositivos eletrônicos portáteis.
91.23 - CLÁUSULA DE CONFORMIDADE EM CONTRATOS DE ARRENDAMENTO E DE VENDA CONDICIONAL	91.23 e 91.25 [Reservado]	Seção excluída, pois gera burocracia desnecessária. A regulamentação deve ser sempre cumprida, independentemente de constar como cláusula de contrato.
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, as partes de um contrato de arrendamento ou venda condicional envolvendo um grande avião civil registrado no Brasil devem fazer um contrato escrito e incluir no mesmo, como parágrafo final, imediatamente antes do espaço destinado à assinatura das partes, uma cláusula de conformidade impressa em negrito e contendo o seguinte:		
(1) identificação do RBHA operacional segundo o qual o avião vinha sendo mantido e inspecionado nos 12 meses precedendo a execução do arrendamento ou venda condicional, e uma declaração das partes envolvidas quanto à situação do avião no que diz respeito à sua conformidade com os requisitos aplicáveis de manutenção e inspeção do RBHA para a operação a ser conduzida segundo o contrato.		
(2) o nome, o endereço (em letras de forma) e a assinatura da pessoa responsável pelo controle operacional do avião envolvido no contrato e uma declaração de que essa pessoa compreende e aceita sua responsabilidade no cumprimento dos aplicáveis Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica.		
(b) Os requisitos do parágrafo (a) desta seção não se aplicam:		
(1) para um arrendamento ou venda condicional quando:		
(i) a parte para a qual o avião foi fornecido for uma empresa de transporte aéreo estrangeira ou um detentor de certificado operando segundo o RBHA 121 ou 135; ou		
(ii) a parte fornecendo o avião for uma empresa de transporte aéreo estrangeira ou um detentor de certificado operando segundo o RBHA 121 ou 135. Nesse		

último caso o detentor de certificado deve possuir autorização para engajar-se em operações por demanda com grandes aviões.		
(2) para um contrato de venda condicional, quando o avião envolvido não tiver sido registrado em nenhum lugar antes da execução do contrato (avião novo).		
(c) Nenhuma pessoa pode operar um grande avião registrado no Brasil sujeito a um contrato de arrendamento ou de venda condicional e ao qual aplica-se o parágrafo (a) desta seção, a menos que:		
(1) o arrendatário ou comprador condicional tenha registrado no DAC uma cópia do contrato atendendo ao parágrafo (a) desta seção; e		
(2) uma cópia do contrato seja transportada a bordo do avião e seja apresentada, sempre que requerida, aos INSPAC.		
91.25 - SEGURANÇA DE VÔO. PROIBIÇÃO DE USO DE RELATÓRIOS RELACIONADOS COM SEGURANÇA DE VÔO E DOCUMENTOS DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS EM PROCESSOS JUDICIAIS		Seção não incluída. Assunto já disciplinado no PSO-BR (Art. 21, §3º) e nos Art. 88-I a 88-L do CBA.
O DAC não usará relatórios e outros documentos relacionados com segurança de vôo e investigação de acidentes aeronáuticos em processos judiciais, a menos que o assunto dos mesmos identifique uma ação criminosa.		
	91.27 Diário de bordo	Seção incluída para abranger requisitos da IAC 3151, a ser revogada.
	(a) O diário de bordo deve ser confeccionado e preenchido de acordo com o requerido por esta seção, salvo disposição em contrário em outros regulamentos ou resoluções da ANAC.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 4.1.1. Incluído o termo "salvo disposição em contrário em outros regulamentos ou resoluções da ANAC, a fim de tratar casos como o do RBAC 137.521, que possui critérios diferenciados.
	(b) O diário de bordo deve conter, pelo menos, em sua Parte I, as seguintes informações, conforme aplicável:	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4.
	(1) numeração do diário de bordo;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 1.
	(2) numeração da página do diário de bordo (desde o termo de abertura até o termo de encerramento);	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 2.
	(3) identificação da aeronave (marcas);	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 3.
	(4) fabricante, modelo e número de série da aeronave;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 4.
	(5) categoria de registro da aeronave;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 5.
	(6) tripulação – nome e código ANAC;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 6.
	(7) data do voo – dia/mês/ano;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 7.
	(8) locais de pouso e decolagem;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 8.
	(9) horários de pouso e decolagem;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 9.

	(10) tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota);	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 10.
	(11) horas de voo por etapa/total;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 11.
	(12) ciclos parciais e totais de voo (quando aplicável);	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 12.
	(13) números de pousos parciais e totais;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 13.
	(14) total de combustível para cada etapa de voo;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 14.
	(15) natureza do voo;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 15.
	(16) passageiros transportados por etapa;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 16.
	(17) carga transportada por etapa;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 17.
	(18) local para rubrica do piloto em comando da aeronave;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 18.
	(19) local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBAC nº 43; e	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 19.
	(20) ocorrências de voo.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.4, subitem 20.
	(c) O diário de bordo deve conter, pelo menos, em sua Parte II, as seguintes informações, conforme aplicável:	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5.
	(1) tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5, subitem 1.
	(2) tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5, subitem 2.
	(3) horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5, subitem 3.
	(4) data do voo – dia/mês/ano;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5, subitem 4.
	(5) local para registro de discrepâncias técnicas constatadas pela tripulação e/ou manutenção;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5, subitem 5.
	(6) local para liberação da manutenção (trânsito, inspeções, etc.) – aprovação para retorno ao serviço;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5, subitem 6.
	(7) local para rubrica do piloto em comando da aeronave; e	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5, subitem 7.
	(8) local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBAC nº 43.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 5.5, subitem 8.
	(d) Cabe ao operador definir como serão distribuídos os campos requeridos pelos parágrafos (b) e (c) desta seção, conforme sua conveniência, se em uma única folha, se em um único livro, ou se em livros separados, desde que todos os campos aplicáveis à sua operação estejam presentes, com espaço adequado para o preenchimento.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, itens 5.5.1 e 5.5.2.
	(e) O diário de bordo deve conter uma página de prefácio, uma página de termo de abertura e outra de termo de encerramento, confeccionadas em uma única via e com o mesmo conteúdo do Apêndice H deste Regulamento.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, itens 5.2, 5.3, 5.6, 6.2 e 8.4.

	(f) As páginas referentes às Partes I e II do diário de bordo devem ser confeccionadas em pelo menos duas vias, sendo a segunda via destacável, com exceção das aeronaves operadas por pessoas físicas segundo este Regulamento, que poderão confeccionar todas as páginas em uma única via.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 8.4.
	(g) Todas as páginas do diário de bordo devem ser impressas por processo gráfico e numeradas mecânica ou tipograficamente, sendo considerado o termo de abertura como a primeira página e o termo de encerramento como a última página, devendo ser encadernado em forma de livro, em capa resistente e estar protegido quanto à possibilidade de eventuais danos.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, itens 8.1 e 8.3.
	(h) Os diários de bordo devem ser numerados obedecendo-se o seguinte critério:	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 7.1.
	(1) número sequencial / letras das marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave / dois últimos dígitos do ano em que foi efetuado o termo de abertura do diário de bordo; e	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 7.1.1.
	(2) a sequência numérica do diário de bordo deve ser mantida independentemente da mudança de ano.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 7.1.2.
	(i) Caso a aeronave sofra mudança de marcas, deve ser feito o encerramento do diário de bordo das marcas anteriores e outro iniciado com as novas informações de marcas.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 7.2.1.
	(j) Todos os diários de bordo encerrados, pertencentes a marcas anteriores de aeronaves, devem permanecer no acervo da aeronave.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 7.2.1.
	(k) No caso descrito no parágrafo (i) desta seção, deve constar o seguinte texto no campo de "Observações" do termo de encerramento do diário de bordo das marcas anteriores: "Esta aeronave adquiriu as novas marcas PY-YYY em dd/mm/aaaa, sendo os seus registros encerrados na página...", assim como deve constar o seguinte texto no campo "Observações" do termo de abertura do primeiro diário de bordo das novas marcas: "Esta aeronave possuía anteriormente as marcas PX-XXX".	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 7.2.2.
	(l) A responsabilidade pela assinatura do termo de abertura e do termo de encerramento do diário de bordo deve ser de uma das pessoas físicas no exercício das seguintes funções:	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 9.1.
	(1) proprietário e/ou operador da aeronave;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 9.1.(a).
	(2) piloto que possua vínculo com o operador e tenha a função de piloto em comando da aeronave referente ao diário de bordo em questão; e	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 9.1.(b).
	(3) gestor responsável, gerente ou diretor de operações, ou piloto chefe da empresa (conforme aceito em seu manual) a qual a aeronave estiver vinculada operacionalmente.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 9.1.(c). Termos harmonizados ao RBAC nº 119.65(a) e 119.69(a).
	(m) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da operação.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 9.3.
	(n) Os diários de bordo devem ser mantidos de acordo com os seguintes critérios:	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 11.
	(1) por pelo menos cinco anos após o cancelamento da matrícula da aeronave na ANAC;	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 11.1.
	(2) quando da transferência de operador (ou proprietário) dentro do país, o diário de bordo deve acompanhar a aeronave; e	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 11.2.
	(3) quando da transferência de operador (ou proprietário) que implique a exportação da aeronave, uma cópia do diário de bordo deve ser mantida pelo operador que a exportou por pelo menos cinco anos.	Requisito inserido em harmonização à IAC 3151, item 11.3.

	(o) O diário de bordo deve ser preenchido à tinta.	Requisito incluído a fim de obrigar o preenchimento do diário de bordo à tinta, com o fim de que os dados se mantenham fidedignos.
	91.29 Descumprimento às regras estabelecidas	Seção incluída a fim de estabelecer as sanções por descumprimento de regra.
	(a) O não cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Regulamento será apurado e os infratores estarão sujeitos às sanções previstas no CBA.	
	(b) Por medida cautelar, a ANAC poderá suspender temporariamente as operações de um operador quando houver suspeita ou evidência de descumprimento de requisitos deste Regulamento que afetem significativamente o nível de risco da operação.	
SUBPARTE B - REGRAS DE VÔO	SUBPARTE B REGRAS DE VOO	Subparte mantida.
91.101 - APLICABILIDADE	91.101 Aplicabilidade	seção mantida.
[Esta subparte estabelece apenas regras operacionais aplicáveis à operação de aeronaves civis dentro do espaço aéreo do Brasil. As seções "reservadas" desta subparte conteriam as regras referentes ao Anexo 2 da OACI, "Regras do Ar". Entretanto, dentro da legislação brasileira, cabe ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão subordinado ao Comando da Aeronáutica, a emissão e o controle do cumprimento de tais regras.]	(a) Esta Subparte estabelece regras operacionais aplicáveis à operação de aeronaves civis dentro do espaço aéreo brasileiro.	Aplicabilidade mantida. Excluída a parte que fala das seções reservadas, pois é desnecessário ao RBAC.
91.102 - REGRAS GERAIS	91.102 Regras gerais	seção mantida.
(a) [Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil dentro do Brasil, a menos que a operação seja conduzida de acordo com este regulamento e conforme as regras de tráfego aéreo contidas na ICA 100-12 "Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo", as informações contidas nas publicações de Informações Aeronáuticas (AIP BRASIL, AIP BRASIL MAP, ROTAER, Suplemento AIP e NOTAM) e nos demais documentos publicados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.]	(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil dentro do Brasil se a operação for conduzida de acordo com este Regulamento e conforme as regras de tráfego aéreo, a documentação aeronáutica aplicável e demais normas do DECEA.	Requisito mantido, mas feita referência genérica à legislação do DECEA.
(b) Os detentores de certificado possuidores de concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público, como previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, devem cumprir, além das regras estabelecidas neste regulamento, as regras constantes dos RBHA 119, 121 e 135, conforme aplicável.	(b) Os detentores de certificado possuidores de concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público, como previsto no CBA, devem cumprir, além dos requisitos estabelecidos neste Regulamento, os requisitos constantes dos RBAC nº 119, 121 e 135, conforme aplicável.	
(c) Nenhuma pessoa pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave ou taxiar um avião, a menos que essa pessoa seja um piloto habilitado na aeronave ou seja uma pessoa adequadamente treinada e autorizada pelo operador da mesma.	(c) Somente um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC 121 ou 135 pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave. Um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave.	Requisito alterado tendo em vista a revogação da IAC 3204, intitulada "autorização para movimentação de aeronaves em aeroportos". Entendeu-se que empresas aéreas certificadas 121 e 135 possuem adequado controle sobre quem taxia suas aeronaves nos aeródromos, mas que para os demais operadores somente o piloto em comando deveria ser autorizado a fazê-lo. Foi incluída disposição que explicita que o MMA pode dar partida nos motores da aeronave.

(d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.	(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo em uma operação se o aeródromo for cadastrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta, com exceção dos casos previstos na seção 91.329, 91.331, Subparte O deste Regulamento e na seção 137.301 do RBAC nº 137.	
(e) Nenhum piloto em comando de uma aeronave pode permitir que passageiros embarquem ou desembarquem de sua aeronave com o(s) motor(es) da mesma em funcionamento, a menos que:	(e) O piloto em comando de uma aeronave somente pode permitir que passageiros embarquem ou desembarquem de sua aeronave com o(s) motor(es) em funcionamento se:	
(1) para um avião, a geometria do mesmo permita que os passageiros possam utilizar uma porta normal de embarque e desembarque sem passar à frente ou atrás de motor(es) em funcionamento; ou	(1) no caso de um avião, sua geometria permitir que os passageiros possam utilizar uma porta normal de embarque e desembarque sem passar à frente ou atrás de motor(es) em funcionamento;	
(2) para um helicóptero, além dos requisitos aplicáveis do parágrafo (f)(1) desta seção, seja possível parar o(s) rotor(es) principal(ais) ou, se isso não for possível, os motores sejam mantidos em marcha lenta e a altura do plano do rotor principal mais baixo seja suficiente para permitir a passagem dos passageiros sob o mesmo com margem de segurança; e	(2) no caso de um helicóptero, for possível parar o(s) rotor(es) principal(ais) ou, se isso não for possível, mantê-los em marcha lenta, e a altura mais baixa do disco varrido pelos rotores principais seja suficiente para permitir a passagem dos passageiros com margem de segurança; e	
(3) o piloto em comando assuma a responsabilidade da operação e tome as providências cabíveis para assegurar a segurança da mesma.	(3) o piloto em comando assumir a responsabilidade da operação e tomar as providências cabíveis para assegurar a segurança.	
(f) Nenhum piloto em comando de uma aeronave pode permitir que sua aeronave seja abastecida de combustível com o(s) motor(es) em funcionamento (exceto APU's), a menos que a operação seja conduzida pelo piloto em comando de acordo com procedimento estabelecido no Manual de Voo da aeronave ou de acordo com outros procedimentos aprovados pelo DAC. Adicionalmente,	(f) O piloto em comando de uma aeronave somente pode permitir que sua aeronave seja abastecida de combustível com o(s) motor(es) em funcionamento (exceto APU) se a operação for conduzida de acordo com procedimento estabelecido no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, ou de acordo com outros procedimentos aprovados pela ANAC. Adicionalmente:	
(1) não pode haver passageiro a bordo; e	(1) não pode haver passageiro a bordo; e	
(2) o piloto em comando deve permanecer no posto de pilotagem, o(s) motor(es) deve(m) estar em marcha lenta e os equipamentos elétricos e eletrônicos desnecessários à operação devem ser desligados antes do início do reabastecimento devendo permanecer nesta condição até o término total do mesmo, a menos que de outra forma estabelecido pelo Manual de Voo da aeronave ou pelo procedimento aprovado pelo DAC.	(2) o piloto em comando deve permanecer no posto de pilotagem, o(s) motor(es) deve(m) estar em marcha lenta e os equipamentos elétricos e eletrônicos desnecessários à operação devem ser desligados antes do início do reabastecimento, devendo permanecer nesta condição até o término total do reabastecimento, salvo se for de outra forma estabelecido pelo manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, ou outro procedimento aprovado pela ANAC.	
(g) Nenhuma pessoa pode autorizar o reabastecimento de uma aeronave enquanto passageiros estiverem a bordo, embarcando ou desembarcando na mesma, a menos que:	(g) Somente é permitido autorizar o reabastecimento de uma aeronave enquanto passageiros estiverem a bordo, embarcando ou desembarcando, se:	
(1) haja um procedimento aprovado e um tripulante de voo na cabine de pilotagem da aeronave supervisionando esse procedimento;	(1) houver um procedimento aprovado e um tripulante de voo na cabine de pilotagem da aeronave supervisionando esse procedimento;	
(2) haja um número adequado (no mínimo 50% do número de comissários requeridos) de comissários e ou pessoas adequadamente treinadas para dirigir uma evacuação de emergência e os meios de evacuação estejam disponíveis;	(2) houver no mínimo 50% do número de comissários requeridos e/ou pessoas adequadamente treinadas para dirigir uma evacuação de emergência, bem como os meios de evacuação de emergência estejam disponíveis;	
(3) os motores da aeronave estejam desligados (desconsiderando APU), assim como os sistemas não necessários à operação; e	(3) os motores da aeronave estiverem desligados (desconsiderando APU), assim como os sistemas não necessários à operação; e	
(4) seja possível algum tipo de comunicação entre o pessoal de solo e o tripulante na cabine dos pilotos.	(4) for possível algum tipo de comunicação entre o pessoal de solo e o tripulante na cabine dos pilotos.	
91.103 - ATRIBUIÇÕES DE PRÉ-VÔO	91.103 Atribuições de pré-voos	
Cada piloto em comando deve, antes de começar um vôo, familiarizar-se com todas as informações disponíveis concernentes ao vôo. Tais informações devem incluir:	Antes de iniciar um voo, o piloto em comando de uma aeronave deve tomar ciência de todas as informações necessárias ao planejamento do voo. Tais informações devem incluir:	

(a) para um voo IFR ou fora das vizinhanças de um aeródromo, informações e previsões meteorológicas, requisitos de combustível, aeródromos de alternativa disponíveis se o voo planejado não puder ser completado e qualquer condição conhecida de tráfego aéreo sobre a qual o piloto em comando tenha sido informado pelo controle de tráfego aéreo;	(a) as informações requeridas para planejamento de voo contidas em regras específicas do DECEA;	
(b) para qualquer voo, comprimento das pistas e situação dos aeródromos a serem usados e as seguintes informações sobre distâncias de pouso e de decolagem:	(b) os comprimentos das pistas e a regularidade dos aeródromos a serem utilizados e as seguintes informações sobre distâncias de pouso e de decolagem:	Requisito mantido, redação harmonizada ao art. 3º da Resolução ANAC nº 151.
(1) para uma aeronave civil para a qual é requerido que o Manual de Voo aprovado contenha dados de distância de decolagem e de pouso, os dados de distâncias de decolagem e de pouso nele contidos; e	(1) para uma aeronave civil para a qual é requerido que o manual de voo aprovado da aeronave contenha dados de distância de decolagem e de pouso, os dados de distâncias de decolagem e de pouso nele contidos; e	Requisito mantido, redação ajustada.
(2) para uma aeronave civil não enquadrada no parágrafo (b) (1) desta seção, outras informações confiáveis, apropriadas à aeronave, relacionadas com seu desempenho conforme os valores conhecidos de altitude dos aeródromos, gradiente das pistas, peso bruto da aeronave, vento e temperatura.	(2) para uma aeronave civil não enquadrada no parágrafo (b)(1) desta seção, outras informações confiáveis, apropriadas à aeronave, relacionadas com seu desempenho conforme os valores conhecidos de altitude dos aeródromos, gradiente das pistas, peso bruto da aeronave, vento e temperatura; e	Requisito mantido.
	(c) previamente à fase de preparação para o voo, a verificação da regularidade dos documentos da aeronave, da tripulação técnica e aeródromos de destino.	
91.105 - POSTO DE TRABALHO DE TRIPULANTES DE VÔO	91.105 Posto de trabalho de tripulantes de voo	
(a) Durante decolagens, pousos e enquanto em rota, cada tripulante de voo requerido deve:	(a) Durante decolagens, pousos e enquanto em rota, cada tripulante de voo requerido deve:	
(1) estar em seu posto de trabalho, a menos que, enquanto em rota, sua ausência seja necessária para o desempenho de atribuições ligadas à operação da aeronave ou função de suas necessidades fisiológicas; e	(1) estar em seu posto de trabalho, salvo se, enquanto em rota, sua ausência for necessária para o desempenho de atribuições ligadas à operação da aeronave ou em função de suas necessidades fisiológicas; e	
(2) manter o cinto de segurança ajustado enquanto em seu posto de trabalho.	(2) manter o cinto de segurança ajustado enquanto em seu posto de trabalho.	
(b) Cada tripulante de voo de uma aeronave civil brasileira deve, durante decolagens e pousos, manter os cintos de ombro colocados e ajustados enquanto em seu posto de trabalho. Este parágrafo não se aplica:	(b) Cada tripulante de voo de uma aeronave civil brasileira deve, durante decolagens e pousos, manter os cintos de ombro colocados e ajustados enquanto em seu posto de trabalho. Este parágrafo não se aplica:	
(1) para aeronaves cujos assentos dos tripulantes de voo não requerem cintos de ombro; ou	(1) a aeronaves cujos assentos dos tripulantes de voo não requerem cintos de ombro; ou	
(2) para aeronaves cujos cintos de ombro dos assentos dos tripulantes de voo não permitem que seus ocupantes realizem suas tarefas com o cinto de ombro ajustado.	(2) a aeronaves cujos cintos de ombro dos assentos dos tripulantes de voo não permitem que seus ocupantes realizem suas tarefas com o cinto de ombro ajustado.	
91.107 - USO DE CINTOS DE SEGURANÇA E CINTOS DE OMBRO	91.107 Uso de cintos de segurança e cintos de ombro	
(a) A menos que de outra forma autorizado pelo DAC:	(a) Salvo se for de outra forma autorizado pela ANAC:	
(1) [nenhum piloto pode decolar com uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo homologado antes de 02 de novembro de 1987), a menos que o piloto em comando da aeronave assegure-se que cada pessoa a bordo tenha sido informada sobre:	(1) somente é permitido ao piloto decolar com uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo certificado antes de 2 de novembro de 1987) se o piloto em comando da aeronave assegurar-se que cada pessoa a bordo tenha sido informada sobre:	
(i) como colocar, ajustar e remover o seu cinto de segurança e, se instalados, seus cintos de ombro; e	(i) como colocar, ajustar e remover o seu cinto de segurança e, se instalados, seus cintos de ombro; e	
(ii) como evacuar a aeronave em caso de emergência.]	(ii) como evacuar a aeronave em caso de emergência;	
(2) nenhum piloto pode movimentar na superfície, decolar ou pousar com uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo homologado antes de 02 de novembro de 1987),	(2) somente é permitido ao piloto movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo certificado antes de 2 de novembro de 1987) se o piloto em comando da	

a menos que o piloto em comando da aeronave assegure-se que cada pessoa a bordo tenha sido orientada para colocar e ajustar seu cinto de segurança e, se instalados, seus cintos de ombro.	aeronave assegurar-se que cada pessoa a bordo tenha sido orientada para colocar e ajustar seu cinto de segurança e, se instalados, seus cintos de ombro; e	
(3) durante movimentações na superfície e durante a decolagem e o pouso de uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo homologado antes de 02 de novembro de 1987), cada pessoa a bordo deve ocupar um assento ou beliche com um cinto de segurança e cintos de ombro (se instalados) apropriadamente ajustado em torno da pessoa. Para hidroaviões e aeronaves dotadas de flutuadores em movimentações sobre água, as pessoas encarregadas de atracar e desatracar a aeronave não precisam atender aos requisitos deste parágrafo referentes à ocupação de assento e uso de cintos de segurança. Não obstante tais requisitos, uma pessoa pode:	(3) durante movimentações na superfície e durante a decolagem e o pouso de uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo certificado antes de 2 de novembro de 1987), cada pessoa a bordo deve ocupar um assento ou beliche com um cinto de segurança e cintos de ombro (se instalados) apropriadamente ajustados em torno da pessoa. Para hidroaviões e aeronaves dotadas de flutuadores em movimentações sobre a água, as pessoas encarregadas de atracar e desatracar a aeronave não precisam atender aos requisitos deste parágrafo referentes à ocupação de assento e uso de cintos de segurança. Ressalvados tais requisitos, uma pessoa pode:	
(i) ser segura por um adulto que esteja ocupando um assento ou beliche, desde que essa pessoa não tenha completado seu segundo ano de vida;	(i) estar no colo de um adulto que esteja ocupando um assento ou beliche, desde que essa pessoa não tenha completado seu segundo ano de vida;	
(ii) utilizar o assoalho da aeronave como assento, desde que essa pessoa esteja a bordo da aeronave com o propósito de engajar-se em atividades de pára-queda;	(ii) utilizar o assoalho da aeronave como assento, desde que essa pessoa esteja a bordo da aeronave com o propósito de engajar-se em atividades de paraquedismo; e	
(iii) não obstante qualquer outro requisito dos RBHA, ocupar uma cadeira de segurança para crianças fornecida pelo operador ou por uma das pessoas citadas no parágrafo (a)(3)(iii)(A) desta seção, desde que:	(iii) ressalvado qualquer outro requisito dos demais regulamentos, ocupar uma cadeira de segurança para crianças fornecida pelo operador ou por uma das pessoas citadas no parágrafo (a)(3)(iii)(A) desta seção, desde que:	
(A) seja uma criança acompanhada por um dos pais, um tutor ou um responsável indicado pelo pai ou tutor para zelar pela segurança da criança durante o voo;	(A) seja uma criança acompanhada por um dos pais, um tutor ou um responsável indicado pelos pais ou tutor para zelar pela segurança da criança durante o voo;	
(B) a cadeira de segurança para crianças tenha sido aprovada para uso em aeronaves por uma autoridade aeronáutica brasileira ou estrangeira, com base em padrões de segurança nacionais ou da OACI. Tal aprovação deve ser atestada em etiqueta fixada à cadeira.	(B) a cadeira de segurança para crianças tenha sido aprovada para uso em aeronaves pela ANAC ou por uma autoridade de aviação civil estrangeira, com base em padrões de segurança nacionais ou da OACI. Tal aprovação deve ser atestada em etiqueta fixada à cadeira; e	
(C) o operador se responsabilize pela verificação do cumprimento das normas abaixo:	(C) o operador se responsabilize pela verificação do cumprimento das regras abaixo:	
(I) a cadeira de segurança deve ser adequadamente fixada a um assento ou beliche aprovado, voltado para a frente da aeronave.	(1) a cadeira de segurança deve ser adequadamente fixada a um assento ou beliche aprovado, voltado para a frente da aeronave;	
(II) a criança deve estar adequadamente segura pelo sistema de amarração da cadeira e não deve exceder o peso limite estabelecido para a mesma.	(2) a criança deve estar adequadamente segura pelo sistema de amarração da cadeira e não deve exceder o peso limite estabelecido; e	
(III) a cadeira deve possuir a etiqueta requerida pelo parágrafo (a)(3)(iii)(B) desta seção. Na etiqueta deve constar o peso máximo para o qual a cadeira foi aprovada.]	(3) a cadeira deve possuir a etiqueta requerida pelo parágrafo (a)(3)(iii)(B) desta seção. Na etiqueta deve constar o peso máximo para o qual a cadeira foi aprovada.	
(b) A menos que de outro modo estabelecido, esta seção não se aplica a operações conduzidas segundo os RBHA 121 e 135. O parágrafo (a)(3) desta seção não se aplica a pessoas sujeitas aos requisitos de 91.105.	(b) Salvo se for de outro modo estabelecido:	
	(1) esta seção não se aplica a operações conduzidas segundo os RBAC nº 121, 125 e 135; e	
	(2) o parágrafo (a)(3) desta seção não se aplica a pessoas sujeitas aos requisitos da seção 91.105 deste Regulamento.	
91.109 - INSTRUÇÃO DE VÔO. VÔO POR INSTRUMENTOS SIMULADO E CERTOS EXAMES EM VÔO	91.109 Instrução de voo, voo por instrumentos simulado e exames em voo	

(a) [Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre tripulado) que esteja sendo usada para instrução de voo, a menos que a aeronave tenha duplo comando em total funcionamento. Entretanto, instrução de voo por instrumentos pode ser ministrada em um avião monomotor equipado com um único volante de controle transferível de posto por rotação ("throwover control") em vez de dois controles fixos de profundor e de aileron quando:	(a) Somente é permitido ministrar instrução de voo em uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre tripulado) que possua duplo comando em total funcionamento. No entanto, instrução de voo por instrumentos pode ser ministrada em um avião monomotor equipado com um único volante de controle transferível de posto por rotação (<i>throwover control</i>) em vez de dois controles fixos de profundor e de <i>aileron</i> quando:	
(1) o instrutor tiver verificado que o voo pode ser conduzido com segurança; e	(1) o instrutor tiver verificado que o voo pode ser conduzido com segurança; e	
(2) a pessoa manipulando os comandos tenha, pelo menos, licença de piloto privado e qualificação apropriada para o avião.]	(2) a pessoa manipulando os comandos tenha, pelo menos, licença de piloto privado (PP) e habilitação apropriada para o avião.	
	(b) [Reservado].	
(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil em voo por instrumentos simulado, a menos que:	(c) Somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira em voo por instrumentos simulado se:	
(1) [o outro posto de pilotagem seja ocupado por um piloto de segurança que possua, pelo menos, uma licença de piloto privado e seja qualificado para o avião sendo voado;]	(1) o outro posto de pilotagem for ocupado por um piloto de segurança que possua, pelo menos, uma licença de PP e habilitação válida para a aeronave utilizada e para a operação conduzida;	
(2) o piloto de segurança tenha adequada visibilidade para a frente e para cada lado da aeronave ou um observador competente, dentro da aeronave, suplemente a visibilidade do piloto de segurança; e	(2) o piloto de segurança tiver adequada visibilidade para a frente e para cada lado da aeronave ou um observador competente, dentro da aeronave, suplemente a visibilidade do piloto de segurança;	
(3) [exceto no caso de aeronaves mais leves que o ar, a aeronave seja equipada com duplos controles em total funcionamento. Entretanto, voo por instrumentos simulado pode ser conduzido em um avião monomotor equipado com um único volante de controle transferível de posto por rotação ("throwover control") em vez de dois controles fixos de profundor e de aileron quando:	(3) a aeronave for equipada com duplos controles em total funcionamento, com exceção do balão livre tripulado. No entanto, voo por instrumentos simulado pode ser conduzido em um avião monomotor equipado com um único volante de controle transferível de posto por rotação (<i>throwover control</i>) em vez de dois controles fixos de profundor e de <i>aileron</i> quando:	
(i) o instrutor tiver verificado que o voo pode ser conduzido com segurança; e	(i) o piloto em comando ou o instrutor verificar que o voo pode ser conduzido com segurança; e	
(ii) a pessoa manipulando os comandos tenha, pelo menos, licença de piloto privado e qualificação apropriada para o avião.]	(ii) a pessoa manipulando os comandos tiver, pelo menos, licença de PP e habilitação apropriada para o avião; e	
	(4) pelo menos um dos ocupantes possuir habilitação IFR válida.	
(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil que esteja sendo usada em exame de qualificação para piloto de linha aérea ou para exame de proficiência segundo o RBHA 121, a menos que o piloto sentado nos controles, que não o piloto sendo examinado, seja plenamente qualificado para atuar como piloto em comando da aeronave.	(d) Salvo se de outra forma autorizado pela ANAC, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira que esteja sendo utilizada em exame de proficiência se o piloto que estiver ocupando uma das posições de controle for habilitado para atuar como piloto em comando da aeronave.	
	(e) Para os propósitos desta seção, <i>observador competente</i> significa uma pessoa capaz de identificar visualmente obstáculos ou tráfego aéreo próximos a aeronave e alertar o piloto em comando ou o piloto de segurança.	Inserida definição de termo utilizado nesta seção.
91.111 - OPERAÇÃO PERTO DE OUTRA(S) AERONAVE(S)	91.111 Proximidade com outra(s) aeronave(s)	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave tão perto de outra que possa criar risco de colisão.	(a) É vedado operar uma aeronave tão perto de outra que possa criar risco de colisão. As regras e os critérios de separação entre aeronaves e os procedimentos de comunicação e de navegação aérea são aqueles estabelecidos nas regras do DECEA.	
(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em voo de formação com outra(s) aeronave(s), a menos que o voo seja autorizado pelo SERAC da área e seja precedido por um "briefing" entre os pilotos em comando das aeronaves envolvidas.	(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pela ANAC e o voo for realizado em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA.	

(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em vôo de formação se a referida aeronave estiver transportando passageiros com fins lucrativos.	(c) É vedado operar uma aeronave em vôo de formação se a referida aeronave estiver transportando passageiros com fins lucrativos.	
91.113 a 91.117 – RESERVADO.	91.113 a 91.117 [Reservado]	
91.119 – ALTITUDES MÍNIMAS DE SEGURANÇA; GERAL	91.119 Alturas mínimas de segurança	Seção alterada para explicitar as competências do DECEA.
	As alturas mínimas permitidas para qualquer voo são aquelas estabelecidas nas regras de tráfego aéreo, publicadas pelo DECEA.	
Exceto quando necessário para decolagem ou pouso, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave abaixo das seguintes altitudes:		
(a) em qualquer lugar. Uma altitude que permita, no caso de falha de um motor, fazer um pouso de emergência sem riscos indevidos a pessoas e propriedades na superfície.		
(b) sobre área densamente povoada. Sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade ou sobre qualquer conjunto de pessoas ao ar livre, uma altitude de 1000 pés (300 m) acima do mais alto obstáculo dentro de um raio horizontal de 2000 pés (600 m) em torno da aeronave.		
(c) sobre áreas não densamente povoadas. Uma altitude de 500 pés (150 m) acima da superfície, exceto sobre águas abertas ou áreas escassamente povoadas. Nesses casos, a aeronave não pode ser operada a menos de 500 pés (150 m) de qualquer pessoa, embarcação, veículo ou estrutura.		
(d) helicópteros. Helicópteros podem ser operados abaixo dos mínimos estabelecidos nos parágrafos (b) ou (c) desta seção se a operação for conduzida sem riscos para pessoas ou propriedades na superfície. Adicionalmente, cada pessoa operando um helicóptero deve obedecer a quaisquer rotas ou altitudes especificamente estabelecidas pela autoridade aeronáutica com jurisdição sobre a área da operação.		
91.121 – RESERVADO	91.121 a 91.147 [Reservado]	
91.123 – ATENDIMENTO ÀS AUTORIZAÇÕES E INSTRUÇÕES DO ATC		Seção não incluída, pois é matéria do DECEA.
[(a) Quando uma autorização ATC tiver sido obtida, nenhum piloto em comando pode desviar-se dessa autorização a menos que uma autorização modificada seja obtida, exista uma emergência ou o desvio seja em resposta a um alerta de colisão emitido pelo sistema de prevenção de colisões de bordo. Entretanto, exceto em espaço aéreo Classe A, um piloto pode cancelar um plano de vôo IFR se a operação estiver sendo conduzida em condições atmosféricas VMC. Quando um piloto tiver dúvidas sobre uma autorização ATC, ele deve solicitar imediato esclarecimento ao órgão ATC envolvido.		
(b) Exceto em uma emergência, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave contrariando uma instrução ATC em área na qual o controle de tráfego aéreo estiver sendo exercido.		
(c) Cada piloto em comando que, em uma emergência ou em resposta a um alerta de colisão emitido pelo sistema de prevenção de colisões de bordo, desviar-se de uma autorização ou instrução ATC deve notificar o controle de tráfego aéreo tão cedo quanto possível.		
(d) Cada piloto em comando a quem o ATC der prioridade em uma emergência (mesmo sem causar nenhum desvio de regras desta subparte), se requerido		

<p>pelo órgão ATC envolvido, deve apresentar um relatório detalhado dessa emergência ao referido órgão dentro de 72 horas.</p>		
<p>(e) A menos que de outro modo autorizado pelo ATC, nenhuma pessoa operando uma aeronave pode fazê-lo conforme uma autorização ou instrução que tenha sido emitida para o piloto de outra aeronave com o propósito de controle radar do tráfego aéreo.]</p>		
<p>91.125 a 91.135 – RESERVADO</p>		
<p>91.137 - RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS AO VÔO NAS VIZINHANÇAS DE ÁREA DE DESASTRE/ RISCO</p>		Seção não incluída, pois é matéria do DECEA.
<p>(a) Um órgão de controle de tráfego aéreo pode, através da emissão de NOTAM, designar uma área dentro da qual aplicam-se restrições temporárias ao vôo face à ocorrência de incidente ou eventos na superfície.</p>		
<p>(b) Quando um NOTAM tiver sido emitido nos termos do parágrafo (a) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave dentro da área designada a menos que:</p>		
<p>(1) a aeronave esteja participando das atividades assistência ao incidente e esteja sendo operada sob a direção da autoridade responsável pelas atividades de assistência no local da emergência; ou</p>		
<p>(2) a aeronave esteja participando das atividades de assistência à emergência e esteja sendo operada sob a direção da autoridade responsável pelas atividades de assistência no local da emergência; ou</p>		
<p>(3) a aeronave esteja transportando pessoas envolvidas no incidente ou evento ou pessoas encarregadas de manter a lei e a ordem; ou</p>		
<p>(4) a aeronave esteja transportando representantes da imprensa apropriadamente autorizados e, antes de entrar na área tenha sido preenchido um plano de vôo ou uma notificação de vôo, como aplicável, junto à estação ATC especificada no NOTAM para receber e controlar as operações de assistência e a operação seja conduzida acima da altitude usada pelas aeronaves de assistência à emergência.</p>		
<p>(c) A notificação de vôo ou o plano de vôo previsto no parágrafo (b)(4) desta seção deve ser preenchido conforme requerido pelo órgão ATC com jurisdição sobre a área.</p>		
<p>91.139 – RESERVADO</p>		
<p>91.141 - RESTRIÇÕES AO VÔO NAS PROXIMIDADES DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA E OUTRAS AUTORIDADES</p>		
<p>Nenhuma pessoa pode operar qualquer aeronave sobre ou na vizinhança de qualquer área a ser visitada ou pela qual passará o Presidente da República e outras autoridades, contrariando as restrições impostas ao vôo em tais áreas e publicadas em NOTAM.</p>		
<p>91.143 - LIMITAÇÕES DE VÔO NAS PROXIMIDADES DE CENTROS DE LANÇAMENTOS DE FOGUETES E/OU ESPAÇONAVES</p>		
<p>Nenhuma pessoa pode operar qualquer aeronave dentro de áreas designadas em um NOTAM como áreas de lançamento de foguetes e/ou espaçonaves, a menos que expressamente autorizado pelo SERAC da área, pelas autoridades responsáveis pelo Centro de Lançamento envolvido e pelo Controle de Tráfego Aéreo do local.</p>		

91.144 – RESTRIÇÃO TEMPORÁRIA DE OPERAÇÕES DE VÔO DURANTE CONDIÇÕES ANORMAIS DE ALTAS PRESSÕES ATMOSFÉRICAS		
(a) Restrições especiais de vôo. Quando existirem informações de que a pressão barométrica em uma rota normal de vôo excede ou irá exceder 31 polegadas de Hg, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave ou iniciar um vôo contrariando requisitos estabelecidos pelo DECEA e publicados em NOTAM.		
(b) O DAC, ouvido o DECEA, pode autorizar desvios de restrições impostas segundo o parágrafo (a) desta seção para permitir suprimento, transporte ou serviços médicos a serem prestados a comunidades isoladas, onde as operações possam ser conduzidas com um nível aceitável de segurança.		
91.147 e 91.149 - RESERVADO		
91.145 – INFORMAÇÃO SOBRE CONDIÇÕES POTENCIALMENTE PERIGOSAS	91.149 Informação sobre condições potencialmente perigosas	
[Sempre que um piloto encontrar em vôo uma condição meteorológica potencialmente perigosa ou outra irregularidade cuja divulgação esse piloto considerar essencial à segurança de outros vôos, ele deve notificar uma apropriada estação rádio de solo tão cedo quanto praticável.]	(a) Sempre que um piloto encontrar em voo uma condição meteorológica potencialmente perigosa ou outra anormalidade cuja divulgação esse piloto considerar essencial à segurança de outros voos, ele deve notificar uma apropriada estação rádio de solo tão logo seja possível.	
	(b) Os exploradores de serviços aéreos operando sob qualquer um dos RBAC nº 121, 125, 129 e/ou 135 devem estabelecer políticas e procedimentos para que a tripulação de voo registre e notifique as informações dispostas no parágrafo (a), inclusive atividades vulcânicas.	
	(c) O piloto em comando deve também realizar as notificações previstas por esta seção ao primeiro órgão de serviço de tráfego aéreo (ATS) ao longo da rota, de acordo com as regras do DECEA.	
REGRAS DE VÔO VISUAL		
91.151 - REQUISITOS DE COMBUSTÍVEL PARA VÔOS VFR	91.151 Requisitos de combustível e óleo para voos visuais (VFR)	Redação alterada a fim de incluir o "óleo" em conformidade com o item 4.3.6 da P1, 2.2.3.6 da PII e item 2.3.6 da PIII do Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional.
(a) Nenhuma pessoa pode começar um vôo VFR em um avião a menos que, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, haja combustível suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo consumo normal de cruzeiro;	(a) Somente é permitido começar um voo VFR em um avião se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo velocidade normal de cruzeiro:	
(1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos; ou	(1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos; ou	
(2) durante a noite, voar mais, pelo menos, 45 minutos.	(2) durante a noite, voar mais, pelo menos, 45 minutos.	
(b) Nenhuma pessoa pode começar um vôo VFR em um helicóptero a menos que, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, haja combustível suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo consumo normal de cruzeiro, voar mais, pelo menos, 20 minutos.	(b) Somente é permitido começar um voo VFR em um helicóptero se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo consumo normal de cruzeiro, voar mais, pelo menos, 20 minutos.	
91.153 a 91.165 – RESERVADO	91.153 a 91.165 [Reservado]	
REGRAS DE VÔO POR INSTRUMENTOS 91.167 - REQUISITOS DE COMBUSTÍVEL PARA VÔOS IFR	91.167 Requisitos de combustível e óleo para voos por instrumentos (IFR)	Redação alterada a fim de incluir o "óleo" em conformidade com o item 4.3.6 da P1, 2.2.3.6 da PII e item 2.3.6 da PIII do Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional.

Exceto como previsto nos RBHA 121 e 135, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil em vôo IFR, a menos que ela possua combustível suficiente (considerando vento e condições meteorológicas conhecidas) para:	(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo IFR se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para, pelo menos:	Removida a exceção aos RBAC nº 121 e 135.
(a) completar o vôo até o aeródromo previsto para primeiro pouso;	(1) completar o voo até o aeródromo previsto para primeiro pouso;	
(b) voar desse aeródromo até o aeródromo de alternativa; e	(2) voar desse aeródromo até o aeródromo de alternativa; e	
(c) após isso, voar mais 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro para aviões e mais 30 minutos para helicópteros.	(3) após isso, voar mais 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro para aviões e mais 30 minutos para helicópteros.	
91.169 – RESERVADO	91.169 [Reservado]	
91.171 - VERIFICAÇÃO DO EQUIPAMENTO DE VOR PARA VÔO IFR	91.171 Verificação do equipamento de VOR para voo IFR	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil em vôo IFR usando um sistema de rádio-navegação VOR, a menos que o equipamento VOR da aeronave:	(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo IFR usando um sistema de rádio-navegação VOR (<i>VHF omnidirectional range</i>) se o equipamento VOR da aeronave:	
(1) seja mantido, verificado e inspecionado conforme um procedimento aprovado; ou	(1) for mantido, verificado e inspecionado conforme um procedimento aprovado; ou	
(2) tenha sido verificado operacionalmente dentro dos últimos 30 dias e tenha sido comprovado encontrar-se dentro dos limites permissíveis de erro de indicação de marcação magnética estabelecidos nos parágrafos (b) ou (c) desta seção.	(2) tiver sido verificado operacionalmente dentro dos últimos 30 dias e tiver sido comprovado encontrar-se dentro dos limites permissíveis de erro de indicação de marcação magnética estabelecidos nos parágrafos (b) ou (c) desta seção.	
(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada pessoa conduzindo um teste de VOR segundo o parágrafo (a) (2) desta seção deve:	(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada pessoa conduzindo um teste de VOR segundo o parágrafo (a)(2) desta seção deve:	
(1) usar, no aeroporto de onde pretende decolar, um sinal de teste de VOR operado pelo ATC ou por uma oficina homologada (ou, fora do Brasil, um sinal de VOR aprovado pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo) para verificar o equipamento de VOR, sendo o erro máximo admissível, na indicação de marcação magnética, de ± 4 graus.	(1) usar, no aeroporto de onde pretende decolar, um sinal de teste de VOR operado pelo ATC ou por uma organização de manutenção certificada (ou, fora do Brasil, um sinal de VOR aprovado pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo) para verificar o equipamento de VOR, sendo o erro máximo admissível, na indicação de marcação magnética, de ± 4 graus;	
(2) se um sinal de teste não for disponível no aeródromo de onde pretende decolar, usar um ponto da superfície do mesmo, designado como ponto de teste de VOR pelo DECEA (ou, quando fora do Brasil, pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo), sendo o erro máximo admissível, na indicação de marcação magnética, de ± 4 graus.	(2) usar, caso um sinal de teste não esteja disponível no aeródromo de onde pretende decolar, um ponto da superfície deste, designado como ponto de teste de VOR pelo DECEA (ou, quando fora do Brasil, pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo), sendo o erro máximo admissível, na indicação de marcação magnética, de ± 4 graus;	
(3) se não houver nem sinal de teste nem ponto de teste, usar um fixo de teste em vôo aprovado, quando então o erro máximo permissível, na indicação de marcação magnética, é de ± 6 graus.	(3) usar, caso não haja nem sinal de teste nem ponto de teste, um fixo de teste em voo aprovado, quando então o erro máximo permissível, na indicação de marcação magnética, é de ± 6 graus; ou	
(4) se não houver nem sinal de teste ou ponto de teste no solo, nem fixo de teste em vôo aprovado, durante o vôo:	(4) realizar, caso não haja nem sinal de teste ou ponto de teste no solo, nem fixo de teste em voo aprovado, durante o voo:	
(i) selecionar uma radial de VOR que indique o eixo de uma aerovia balizada por VOR;	(i) a seleção de uma radial de VOR que indique o eixo de uma aerovia balizada por VOR;	
(ii) selecionar um ponto proeminente no solo, ao longo da radial selecionada, preferentemente a mais de 20 mima da estação de VOR, e manobrar a aeronave diretamente para esse ponto em, razoavelmente, baixa altitude; e	(ii) a seleção de um ponto proeminente no solo, ao longo da radial selecionada, preferencialmente a mais de 20 NM da estação de VOR, e manobrar a aeronave diretamente para esse ponto em, razoavelmente, baixa altitude; e	
(iii) anotar a marcação magnética indicada pelo receptor quando sobre o ponto (a diferença máxima permissível entre a radial publicada e a marcação indicada é de ± 6 graus).	(iii) a anotação da marcação magnética indicada pelo receptor quando sobre o ponto (a diferença máxima permissível entre a radial publicada e a marcação indicada é de ± 6 graus).	
(c) Se a aeronave possuir um duplo sistema de VOR (unidades independentes uma de outra exceto pela antena), a pessoa testando o equipamento pode	(c) Se a aeronave possuir um duplo sistema de VOR (unidades independentes uma de outra exceto pela antena), a pessoa testando o equipamento pode testar uma unidade	

testar uma unidade contra a outra, em lugar dos procedimentos de teste especificados no parágrafo (b) desta seção. Ela deve sintonizar ambos os sistemas para a mesma estação de VOR e anotar as marcações magnéticas indicadas. A diferença máxima permissível entre as duas indicações é de 4 graus.	contra a outra, em vez dos procedimentos de teste especificados no parágrafo (b) desta seção. Ela deve sintonizar ambos os sistemas para a mesma estação de VOR e anotar as marcações magnéticas indicadas. A diferença máxima permissível entre as duas indicações é de ± 4 graus.	
(d) Cada pessoa executando um teste operacional de VOR, como previsto nos parágrafos (b) ou (c) desta seção, deve registrar a data, local, erro de marcação e sua assinatura no livro de manutenção de bordo ou documento similar. Adicionalmente, se o sinal para o teste foi emitido por uma oficina homologada como previsto no parágrafo (b) (1) desta seção, a oficina deve certificar, no livro de manutenção (ou documento similar), que o sinal foi por ela transmitido e registrar a data da transmissão.	(d) Cada pessoa executando um teste operacional de VOR, como previsto nos parágrafos (b) ou (c) desta seção, deve registrar a data, local, erro de marcação e sua assinatura no livro de manutenção de bordo ou documento similar. Adicionalmente, se o sinal para o teste foi emitido por uma organização de manutenção certificada como previsto no parágrafo (b)(1) desta seção, essa organização deve certificar, no livro de manutenção (ou documento similar), que o sinal foi por ela transmitido e registrar a data da transmissão.	
91.173 - OBRIGATORIEDADE DE APRESENTAÇÃO DE PLANO DE VÔO E RECEBIMENTO DE AUTORIZAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO		Seção não incluída, pois é matéria do DECEA.
Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em espaço aéreo controlado em vôo IFR a menos que essa pessoa tenha:		
(a) preenchido um plano de vôo (PLN) IFR; e		
(b) recebido uma autorização apropriada do ATC.		
91.175 a 91.185 – RESERVADO		
91.187 - OPERAÇÕES IFR EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO: INFORMAÇÕES SOBRE DEFEITOS		Seção não incluída, pois é matéria do DECEA.
(a) O piloto em comando de cada aeronave operando em espaço aéreo controlado em condições IFR deve informar ao Controle de Tráfego Aéreo, tão cedo quanto praticável, qualquer mau funcionamento em equipamento de navegação, aproximação ou comunicações ocorrido em vôo.		
(b) Em cada informação requerida pelo parágrafo (a) desta seção o piloto em comando deve incluir:		
(1) identificação da aeronave;		
(2) equipamento afetado;		
(3) até que ponto a capacidade de operar em condições IFR, dentro do sistema ATC, está prejudicada; e		
(4) natureza e extensão da assistência desejada do Controle de Tráfego Aéreo.		
91.189 - OPERAÇÕES CATEGORIA II E CATEGORIA III. REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO		Seção não aproveitada. Todo o conteúdo geral relativo às aproximações de precisão ILS categorias II e III foi concentrado na seção 91.1711.
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil em operações Categoria II ou Categoria III a menos que:		
(1) a tripulação consista de um piloto em comando e um segundo em comando, ambos possuidores das apropriadas licenças, autorizações e qualificações emitidas ou reconhecidas pelo DAC;		
(2) cada tripulante de vôo tenha adequado conhecimento e familiaridade com a aeronave e o procedimento a ser usado; e		

(3) o painel de instrumentos em frente ao piloto que está controlando a aeronave tenha a apropriada instrumentação para o tipo de sistema de guiagem dos controles de vôo que está sendo usado.		
(b) A menos que de outra maneira autorizado pelo DAC, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil em operações categoria II ou categoria III, a menos que cada equipamento de solo requerido para essa operação e os respectivos equipamentos de bordo estejam instalados e operando.		
(c) Para os propósitos desta seção, quando o procedimento de aproximação sendo usado prevê e requer a existência de altitude de decisão (DH), a DH autorizada é a DH estabelecida para o procedimento sendo usado, a DH estabelecida para o piloto em comando ou a DH para a qual a aeronave está equipada, a que for mais alta.		
(d) A menos que de outra maneira autorizado pelo DAC, nenhum piloto operando uma aeronave, em uma aproximação categoria II ou categoria III, que prevê e requer altitude de decisão, pode continuar a aproximação abaixo da DH autorizada, a menos que as seguintes condições sejam atendidas:		
(1) a aeronave esteja em uma posição a partir da qual a descida para pouso na pista a ser usada possa ser feita com uma razão de descida normal, usando manobras normais e essa razão de descida permita que o toque no solo ocorra na zona normal de pouso da pista sendo usada.		
(2) pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista a ser usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:		
(i) o sistema de luzes de aproximação, exceto que o piloto não pode descer abaixo de 100 pés acima da elevação da zona de toque usando as luzes de aproximação como referência, a menos que as barras vermelhas finais ou as barras vermelhas laterais sejam, também, distintamente visíveis e identificáveis;		
(ii) a cabeceira da pista;		
(iii) as marcas da cabeceira;		
(iv) as luzes da cabeceira;		
(v) a zona de toque ou as marcas da zona de toque; ou		
(vi) as luzes da zona de toque.		
(e) A menos que de outra maneira autorizada pelo DAC, cada piloto operando uma aeronave deve executar imediatamente o apropriado procedimento de aproximação perdida (arremetida) sempre que, antes de tocar o solo, qualquer um dos requisitos do parágrafo (d) desta seção não puder ser atendido.		
(f) Nenhuma pessoa, operando uma aeronave executando uma aproximação categoria III sem altitude de decisão, pode pousar essa aeronave a não ser de acordo com as provisões da autorização especial emitida pelo DAC.		
(g) Os parágrafos de (a) até (f) desta seção não se aplicam necessariamente às operações conduzidas por detentores de certificado operando segundo os RBHA 121, 129 ou 135. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil em operações categoria II ou categoria III conduzidas por um detentor de certificado operando segundo os RBHA 121, 129 ou 135, a menos que a operação seja conduzida de acordo com as especificações operativas da empresa.		

91.191 - MANUAL DE CATEGORIA II E CATEGORIA III		Seção não aproveitada. Todo o conteúdo geral relativo às aproximações de precisão ILS categorias II e III foi concentrado na seção 91.1711.
(a) [Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, após 4 de agosto de 1997, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave registrada no Brasil em operações Categoria II ou Categoria III a menos que:		
(1) exista na aeronave um manual Categoria II ou Categoria III, como apropriado, aprovado para a mesma;]		
(2) a operação seja conduzida de acordo com os procedimentos, instruções e limitações desse manual; e		
(3) [os instrumentos e equipamentos listados no manual e requeridos para a particular operação Categoria II ou Categoria III tenham sido inspecionados e mantidos de acordo com os programas de manutenção contidos no manual.]		
(b) Cada operador deve conservar uma cópia atualizada do manual aprovado em sua base principal de operações, permanentemente disponível para inspeções por parte do DAC.		
(c) [Esta seção não se aplica necessariamente às operações conduzidas segundo o RBHA 121 ou 135; tais operações devem ser conduzidas segundo as especificações operativas e o manual do detentor de certificado.]		
91.193 - CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO PARA CERTAS OPERAÇÕES CATEGORIA II		Seção não aproveitada. Todo o conteúdo geral relativo às aproximações de precisão ILS categorias II e III foi concentrado na seção 91.1711.
O DAC pode emitir autorização especial permitindo desvios dos requisitos de 91.189, 91.191 e 91.205(f) para a operação em Categoria II de pequenas aeronaves com V _{so} (velocidade de estol na configuração de aproximação) menor que 91 nós no peso máximo de pouso aprovado, desde que seja considerado que a operação proposta pode ser conduzida com segurança. Tal autorização não permite a operação da aeronave conduzindo pessoas ou cargas com fins lucrativos (operação comercial).		
SUBPARTE C - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS, INSTRUMENTOS E CERTIFICADOS	SUBPARTE C REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS, INSTRUMENTOS E CERTIFICADOS	Subparte mantida.
91.201 - RESERVADO	91.201 Definição	seção de definição incluída para a concentração em um único ponto da definição de "costa".
	(a) Para os efeitos deste Regulamento, <i>costa</i> significa uma área de terra adjacente à superfície líquida e que esteja acima da marca mais alta de nível de água, excluindo áreas de terra que estejam intermitentemente sob a água.	Definição incluída para as necessidades desta subparte e da seção 91.511.
91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS	91.203 Aeronave civil - documentos requeridos	
(a) Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:	(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:	Acrescentado o trecho "ou se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico" para contemplar situação diferente no RBAC nº 137, que permite que certos documentos não estejam a bordo da aeronave. A modificação também contempla

		situações similares em outros regulamentos de operação.
(1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);	(1) no caso de aeronaves que pretendam operar fora do território brasileiro, Certificado de Matrícula e Certificado de Aeronavegabilidade, originais, válidos, emitidos pela ANAC em nome do operador, exceto para os casos previstos nos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção;	Será mantida a obrigatoriedade do porte apenas para as aeronaves que operem fora do território nacional. A regularidade das demais pode ser checada online via sistema.
(2) manual de voo e lista de verificações;	(2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia);	
	(3) lista condensada de verificações da aeronave impressa e atualizada (original ou cópia);	
	(4) para aeronaves que realizem operações internacionais, documento(s) comprovando a certificação de ruído (original ou cópia);	
(3) NSMA 3-5 e 3-7, expedidas pelo CENIPA;		Requisito não incluído. As referidas NSMA foram revogadas e substituídas pela NSCA 3-13. Porém, como a NSCA 3-13 possui apenas dispositivos administrativos, não possuindo nada para uso do piloto em tempo real após um eventual acidente ou incidente, entendeu-se que não era necessário o seu porte na aeronave.
	(5) publicações aeronáuticas apropriadas impressas originais ou de outra forma expressamente autorizada pela ANAC, válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados;	Requisito incluído, movido do antigo RBHA 91.503(a)(3), para obrigar o porte das publicações aeronáuticas apropriadas por todas as aeronaves, em conformidade com o art. 20, inciso II do CBA. Com a possibilidade de utilização de publicações digitais, foi prevista a possibilidade de a ANAC autorizar outras formas que não impressas.
	(6) diário de bordo original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;	Requisito incluído a fim de exigir o diário de bordo a bordo da aeronave. Incluída disposição sobre aeronaves de recreio, desporto e experimentais quando for inviável o porte do diário de bordo.
(4) exceto para aeronaves operadas segundo o RBHA 121 ou 135:		Removidas as isenções para as aeronaves que operam segundo os RBAC 121 ou 135.
(i) apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento;	(7) apólice de seguro ou certificado de seguro com o respectivo comprovante de pagamento do prêmio, original ou cópia, emitidos em nome do operador e dentro do prazo de validade;	
(ii) licença de estação da aeronave;	(8) licença de estação da aeronave, original ou cópia, emitida em nome do operador e dentro do prazo de validade;	
(iii) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM; e	(9) Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) ou Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) conforme previsto no parágrafo 91.403(f) ou (g) deste Regulamento (original ou cópia);	
	(10) documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação aplicável (original ou cópia);	
	(11) as autorizações de operações especiais ou específicas, se aplicável (original ou cópia);	Requisito inserido para contemplar a nova subparte de autorização de operações

		específicas (subparte N) e eventuais outras autorizações concedidas pela ANAC.
	(12) lista de passageiros, se aplicável; e	Incluída a obrigatoriedade de porte da lista de passageiros, conforme art. 20, inciso III, do CBA.
	(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.	Incluída a obrigatoriedade de porte da CIV para operações exclusivamente regidas pelo RBAC 91, para fins de fiscalização.
(5) para aeronaves operando segundo os RBHA 121 ou 135, os documentos e manuais requeridos pelo RBHA aplicável.		Requisito excluído, pois é desnecessário.
(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave experimental, a menos que ela possua a bordo um certificado de autorização de voo experimental, ou o certificado de autorização de voo, e respectivo certificado de marca experimental.	(b) Somente é permitido operar uma aeronave experimental fora do território brasileiro se ela possuir a bordo um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) e, quando aplicável, o respectivo Certificado de Marca Experimental (CME).	Será mantida a obrigatoriedade do porte apenas para as aeronaves que operem fora do território nacional. A regularidade das demais pode ser checada online via sistema.
(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um certificado provisório de homologação de tipo, a menos que ela possua a bordo um certificado de aeronavegabilidade emitido com base neste certificado provisório de homologação de tipo conforme o RBHA 21 e RBHA 47.	(c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado de tipo provisório se ela possuir a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade provisório conforme o RBAC nº 21 e Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013.	
(g) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave civil (brasileira ou estrangeira) dentro ou fora de um aeroporto no Brasil, ao menos que tenha cumprido com os requisitos de ventilação do combustível e exaustão dos gases emitidos estabelecidos pelo RBHA 34.]	(d) Somente é permitido operar uma aeronave civil, brasileira ou estrangeira, dentro do território brasileiro, se tiverem sido cumpridos os requisitos de ventilação do combustível e exaustão dos gases emitidos, estabelecidos pelo RBAC nº 34.	
(d) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu dono ou operador, a menos que a operação seja conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possua a bordo um certificado de aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas.	(e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possua a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas.	
(e) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que o certificado de aeronavegabilidade, os certificados de autorização de voo ou de autorização de voo experimental, o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves com certificado provisório de homologação de tipo ou o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas, referidos respectivamente pelos parágrafos (a), (b), (c) e (d) desta seção, como aplicável, esteja válido e exposto em local acessível aos tripulantes.	(f) Somente é permitido operar uma aeronave civil se o(s) certificado(s) emitido(s), como aplicável(is), conforme um dos parágrafos (a), (b), (c) ou (e) desta seção, estiver(em) válido(s).	Foi também excluído o termo "... e disponível em local acessível a todos os tripulantes". Se o porte não é obrigatório, não é necessário também que estejam disponíveis aos tripulantes.
[(f) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com um tanque de combustível instalado dentro do compartimento de passageiros ou no compartimento de bagagem ao menos que a instalação tenha sido realizada em conformidade com o RBHA 43 e exista uma cópia da autorização do DAC para a instalação dentro da aeronave.	(g) Somente é permitido operar uma aeronave com um tanque de combustível instalado dentro do compartimento de passageiros ou no compartimento de bagagem se a instalação tiver sido realizada em conformidade com o RBAC nº 43 e exista uma cópia da autorização da ANAC para a instalação dentro da aeronave.	
91.205 - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS. AERONAVE CIVIL MOTORIZADA E COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE VÁLIDO	91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade	
(a) [Geral. Exceto como previsto nos parágrafos (c)(3) e (e) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil motorizada, com certificado de aeronavegabilidade válido, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (g) desta seção, a menos que essa aeronave contenha os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos (ou	(a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos (c)(3) e (e) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada, com Certificado de Aeronavegabilidade válido, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (e) desta seção e na seção 91.1711 deste Regulamento, se essa aeronave contiver os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos (ou equivalentes, aprovados pela ANAC) para aquele tipo de operação e se esses equipamentos e instrumentos estiverem em condições	

equivalentes aprovados pelo CTA/IFI) para aquele tipo de operação e que esses equipamentos e instrumentos estejam em condições operáveis.]	operacionais, devidamente inspecionados, calibrados, pesados e lacrados, conforme aplicável.	
(b) Vôos VFR diurnos. Para voar VFR durante o dia os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:	(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:	
(1) um indicador de velocidade no ar para cada piloto requerido;	(1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento;	Incluída obrigatoriedade de certificação OTP. Adotado o texto da Emenda 32 do Anexo 6 Parte II, item 2.4.7.1.a.3.
(2) um altímetro para cada piloto requerido;	(2) um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido;	Incluída a obrigatoriedade de certificação OTP..
(3) cancelado;		
(4) um indicador de direção magnético (bússola);	(3) um indicador de direção magnética. Se esse indicador for uma bússola magnética, ela deve ter sido compensada pelo menos uma vez nos últimos doze meses;	
(5) um tacômetro para cada motor;	(4) um tacômetro para cada motor;	
(6) um indicador de pressão de óleo para cada motor usando sistema de pressão;	(5) um indicador de pressão de óleo para cada motor utilizando sistema de pressão;	
(7) um indicador de temperatura para cada motor refrigerado a líquido;	(6) um indicador de temperatura para cada motor refrigerado a líquido;	
(8) um indicador de temperatura do óleo para cada motor refrigerado a ar;	(7) um indicador de temperatura do óleo para cada motor refrigerado a ar;	
(11) um indicador de pressão de admissão para cada motor de altitude;	(8) um indicador de pressão de admissão para cada motor de altitude;	
(12) indicadores de quantidade de combustível, indicando a quantidade de combustível em cada tanque;	(9) indicador de quantidade de combustível para cada tanque;	
(13) indicador da posição do trem de pouso, se a aeronave tiver trem de pouso retrátil;	(10) indicador da posição do trem de pouso, se a aeronave tiver trem de pouso retrátil;	
(23) para pequenos aviões de tipo homologado após 11 de março de 1996 segundo o RBHA 23, um sistema aprovado de luzes anticolisão branca e vermelha. No caso de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, o operador da aeronave poderá prosseguir para uma localidade onde o reparo ou substituição possa ser feito.]	(11) para pequenos aviões de tipo certificado após 11 de março de 1996, um sistema aprovado de luzes anticolisão branca e vermelha. No caso de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, o operador da aeronave poderá prosseguir para uma localidade onde o reparo ou substituição possa ser feito;	
(14) [se a aeronave for operada sobre água e além da distância em vôo planado da costa, dispositivos de flutuação aprovados prontamente disponíveis para cada ocupante e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico. A palavra "costa", como empregada nesta seção, significa uma área de terra adjacente à superfície líquida e que esteja acima da marca mais alta de nível de água, excluindo áreas de terra que estejam intermitentemente sob água;]		Requisito excluído por ser redundante ao parágrafo 91.231(a) proposto. Definição de costa incluída em 91.201(a).
(15) um cinto de segurança aprovado para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade. Cada cinto de segurança deve ser equipado com fivelas do tipo metal-com-metal;	(12) um cinto de segurança aprovado, equipado com fivelas do tipo metal-com-metal, para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade;	
(16) para pequenos aviões construídos após 18 de julho de 1978, cintos de ombro aprovados em cada assento dianteiro. Os cintos de ombro devem ser projetados para proteger os ocupantes de ferimentos na cabeça quando ocorrerem as cargas finais de inércia especificadas no RBHA 23, seção 23.561(b)(2). Cada cinto de ombro instalado em um assento de tripulante de vôo deve permitir que o tripulante sentado no mesmo, e usando cintos de ombro e cintos de segurança ajustados, possa exercer todas as atividades necessárias à operação de vôo. Para os propósitos deste parágrafo:	(13) para pequenos aviões construídos após 18 de julho de 1978, cintos de ombro aprovados em cada assento dianteiro. Os cintos de ombro devem ser projetados para proteger os ocupantes de ferimentos na cabeça quando ocorrerem as cargas finais de inércia especificadas no parágrafo 23.561(b)(2) do RBAC nº 23. Cada cinto de ombro instalado em um assento de tripulante de vôo deve permitir que o tripulante ali sentado, e utilizando cintos de ombro e cintos de segurança ajustados, possa exercer todas as atividades necessárias à operação de vôo. Para os propósitos deste parágrafo:	

(i) a data de fabricação de um avião é a data na qual os registros de inspeção de fabricação mostram que o avião foi considerado terminado e conforme com o projeto de tipo aprovado;	(i) <i>data de fabricação de uma aeronave</i> é a data na qual os registros de inspeção de sua fabricação mostram que a aeronave foi considerada terminada e, se aplicável, conforme com o projeto de tipo aprovado; e	
(ii) um assento dianteiro é um assento localizado em um posto de pilotagem ou qualquer outro assento posicionado ao lado dele.	(ii) <i>assento dianteiro</i> é um assento localizado em um posto de pilotagem ou qualquer outro assento posicionado ao lado dele;	
(17) um transmissor localizador de emergência, se requerido por 91.207 deste regulamento;	(14) transmissor(es) localizador(es) de emergência (ELT), conforme requerido por 91.207 deste Regulamento;	
(18) para aviões das categorias normal, utilidade ou acrobática com uma configuração para passageiros, excluindo assentos de piloto, de 9 assentos ou menos, e fabricado após 12 de dezembro de 1986, cintos de ombro para:	(15) para aviões das categorias normal, utilidade ou acrobática com uma configuração para passageiros, excluindo assentos de piloto, de 9 assentos ou menos, e fabricado após 12 de dezembro de 1986, cintos de ombro para:	
(i) cada assento dianteiro que atenda aos requisitos dos parágrafos 23.785(g) e (h) do RBHA 23 efetivo em 12 de dezembro de 1985; e	(i) cada assento dianteiro que atenda aos requisitos dos parágrafos 23.785(g) e (h) do RBHA 23 vigente em 12 de dezembro de 1985; e	
(ii) cada assento adicional que atenda aos requisitos do parágrafo 23.785(g) do RBHA 23 efetivo em 12 de dezembro de 1985.	(ii) cada assento adicional que atenda aos requisitos do parágrafo 23.785(g) do RBHA 23 vigente em 12 de dezembro de 1985;	
(19) para aeronaves de asas rotativas construídas após 16 de setembro de 1992, um cinto de ombro para cada assento que atenda aos requisitos das seções 27.2 e 29.2, dos RBHA 27 e 29 respectivamente, efetivas em 16 de setembro de 1991;	(16) para aeronaves de asas rotativas fabricadas após 16 de setembro de 1992, um cinto de ombro para cada assento que atenda aos requisitos das seções 27.2 e 29.2, dos RBHA 27 e 29 respectivamente, efetivas em 16 de setembro de 1991;	
(9) um indicador de torque e um indicador de temperatura dos gases para cada motor e turbina, como aplicável;	(17) um indicador de torque e um indicador de temperatura dos gases para cada motor e turbina, como aplicável;	
(10) um indicador de rotação do rotor para cada rotor principal;	(18) um indicador de rotação do rotor para cada rotor principal;	
(20) um extintor de incêndio portátil acessível aos tripulantes em voo;	(19) um extintor de incêndio portátil, dentro do prazo de validade, acessível aos tripulantes em voo;	
[(21) para hidroaviões e aeronaves anfíbias, pelo menos uma âncora e um drogue (âncora d'água);]	(20) para hidroaviões e aeronaves anfíbias, pelo menos uma âncora e um drogue (âncora d'água), além de um colete salva-vida ou dispositivo de flutuação para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade;	
[(22) pelo menos um VHF de rádio-comunicação bilateral apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados; e	(21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados;	Incluída a obrigatoriedade de certificação OTP.
	(22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador; e	Requisito movido do antigo parágrafo RBHA 91.513(d), de modo que se torne aplicável a todas as aeronaves e não somente para grandes aviões. Harmonizado ao Anexo 6 da ICAO Part II, item 3.6.2.1 e Part III item 4.1.3.1.
	(23) um meio de medir e exibir o horário em horas, minutos e segundos.	Requisito movido do antigo parágrafo 91.205(d)(6), em harmonização ao Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional, que se aplica também a operações VFR. Removida a exigência de um relógio para cada piloto, em conformidade também com o referido Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional. Adotado o texto da Emenda 32 do Anexo 6 Parte II, itens 2.4.3.1.b e 2.4.7.1.b.
(c) Voo VFR noturno. Para voar VFR durante a noite, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:	(c) Para voar VFR durante a noite, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:	

(1) instrumentos e equipamentos requeridos pelo parágrafo (b) desta seção sendo todos os instrumentos adequadamente iluminados;	(1) instrumentos e equipamentos requeridos pelo parágrafo (b) desta seção, sendo todos os instrumentos adequadamente iluminados;	
(3) luzes de navegação aprovadas;	(2) luzes de navegação aprovadas;	
(4) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca, em todos os aviões registrados no Brasil. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de homologação de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos RBHA 23, 25, 27 ou 29, como aplicável, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca aviação ou vermelha aviação. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;	(3) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca, em todos os aviões registrados no Brasil. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos RBHA 23, 25, 27 ou 29, conforme aplicável, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca aviação ou vermelha aviação. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;	
(5) um farol de pouso;	(4) um farol de pouso;	
(6) uma fonte de energia elétrica adequada para alimentar todo equipamento elétrico e rádios instalados;	(5) uma fonte de energia elétrica adequada para alimentar todo equipamento elétrico e rádios instalados;	
(7) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em vôo pelo piloto;	(6) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto;	
(2) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial);	(7) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial);	
(8) uma lanterna elétrica portátil; e	(8) uma lanterna elétrica portátil, em boas condições de operação, para cada membro da tripulação; e	Requisito mantido, redação atualizada em harmonização ao Anexo 6 à Convenção de Aviação Civil Internacional item 2.4.8.f da <i>Part II</i> e 4.2.2.k da <i>Part III Section III</i> .
(9) [Pelo menos um equipamento de rádio-navegação apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada]	(9) pelo menos um equipamento de rádio-navegação apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada.	Requisito mantido.
(d) Vôos IFR. Para voar IFR a aeronave deve ser de tipo homologado para tal operação e os seguintes instrumentos e equipamentos são requeridos:	(d) Para voar IFR, a aeronave deve ser certificada para tal operação e são requeridos os seguintes instrumentos e equipamentos:	
(1) instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo (b) desta seção e, para IFR noturno, instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo (c) desta seção;	(1) instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo (b) desta seção e, para IFR noturno, instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo (c) desta seção;	
(2) um sistema VHF de rádio-comunicação bilateral e pelo menos um equipamento de navegação apropriado à cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones (ou alto-falantes) e microfones associados;	(2) um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO) e pelo menos um equipamento de navegação, apropriados a cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones (ou auto-falantes) e microfones associados;	Incluída a aprovação OTP.
(3) um indicador giroscópico de razão de curva para cada piloto requerido, exceto para as seguintes aeronaves:	(3) um indicador giroscópico de razão de curva para cada piloto requerido, exceto para as seguintes aeronaves:	
(i) aviões com um terceiro sistema de instrumento indicador de atitude utilizável em 360° de arfagem e rolamento e instalado de acordo com o RBHA 121, parágrafo 121.305(j); e	(i) aviões com um terceiro sistema de instrumento indicador de atitude utilizável em 360° de arfagem e rolamento, e instalado de acordo com o parágrafo 121.305(j) do RBAC nº 121; e	
(ii) aeronaves de asas rotativas com um terceiro sistema de instrumento indicador de atitude utilizável em atitudes de $\pm 80^\circ$ de arfagem e $\pm 120^\circ$ de rolamento e instalados de acordo com o RBHA 29, parágrafo 29.1303(g);	(ii) aeronaves de asas rotativas com um terceiro sistema de instrumento indicador de atitude utilizável em atitudes de $\pm 80^\circ$ de arfagem e $\pm 120^\circ$ de rolamento e instalado de acordo com o parágrafo 29.1303(g) do RBAC nº 29;	
(4) um indicador de derrapagem para cada piloto requerido;	(4) um indicador de derrapagem para cada piloto requerido;	
(5) um altímetro sensível, ajustável pela pressão barométrica para cada piloto requerido;	(5) um altímetro sensível, ajustável pela pressão barométrica para cada piloto requerido;	

(7) um relógio mostrando horas, minutos e segundos, com ponteiro central de segundos comandável (ou com apresentação digital), para cada piloto requerido;	(6) [reservado];	Requisito movido para o novo parágrafo 91.205(b)(23).
(8) gerador com capacidade adequada;	(7) gerador com capacidade adequada;	
(9) um indicador de atitude de arfagem e inclinação (horizonte artificial) para cada piloto requerido;	(8) um indicador de atitude de arfagem e inclinação (horizonte artificial) para cada piloto requerido;	
(10) um indicador giroscópico de direção (giro direcional ou equivalente) para cada piloto requerido; e	(9) um indicador giroscópico de direção (giro direcional ou equivalente) para cada piloto requerido;	
(6) um sistema de aquecimento dos "pitots" dos sistemas anemométricos;	(10) um sistema de aquecimento dos <i>pitots</i> dos sistemas anemométricos;	
(11) um indicador de velocidade vertical para cada piloto requerido.	(11) um indicador de velocidade vertical; e	
	(12) um indicador de temperatura externa.	Requisito inserido em harmonização ao Anexo 6 da ICAO, Part II, item 2.4.7.1.a.8; Part III, Section II, item 4.4.3.i; Part III, Section III, item 4.2.3.i.
(e) Vôos no ou acima do nível de vôo FL 240. Se for requerido equipamento de navegação VOR pelo parágrafo (d) (2) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil no ou acima do FL 240, a menos que a aeronave esteja equipada com um sistema aprovado de medida de distância (DME). Se o equipamento DME requerido por este parágrafo falhar quando voando no ou acima do FL 240, o piloto em comando deve informar imediatamente ao controle de tráfego aéreo, mas pode continuar o vôo até o próximo aeródromo onde seja possível reparar ou substituir o equipamento.	(e) Se for requerido equipamento de navegação VOR pelo parágrafo (d)(2) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil em altitude igual ou acima do FL240 se a aeronave estiver equipada com um equipamento interrogador de medida de distância (<i>Distance Measuring Equipment – DME</i>) aprovado ou sistema RNAV adequado. Se o equipamento DME ou sistema RNAV requerido por este parágrafo falhar quando voando em altitude igual ou acima do FL240, o piloto em comando deve informar imediatamente ao ATC, mas pode continuar o voo até o próximo aeródromo onde seja possível reparar ou substituir o equipamento.	Incluída a possibilidade de uso de sistema RNAV adequado em harmonização ao 14 CFR Part 91.
(f) Operações Categoria II. Para operações Categoria II são requeridos os equipamentos e instrumentos especificados em:		Requisito não incluído, pois já contemplado na seção 91.1711.
(1) parágrafo (d) desta seção; e		Requisito não incluído, pois já contemplado na seção 91.1711.
(2) apêndice A a este regulamento.		Requisito não incluído, pois o Apêndice A foi excluído, conforme justificativa do título do referido Apêndice excluído.
[(g) Operações Categoria III . Os instrumentos e equipamentos requeridos para operação categoria III são especificados no parágrafo (d) desta seção.		Requisito não incluído, pois já contemplado na seção 91.1711.
(h) Excluídas. Os parágrafos (f) e (g) desta seção não se aplicam para operações conduzidas por um detentor de certificado emitido sob os RBHA 121 ou 135.]		
91.207 - TRANSMISSORES LOCALIZADORES DE EMERGÊNCIA (ELT)	91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e <i>Personal Locator Beacon</i> (PLB)	
(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião civil registrado no Brasil, a menos que:	(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir:	Requisito mantido. Com a substituição do termo "avião" por "aeronave", os helicópteros serão incluídos na regra.
(1) exista, fixado ao avião, um transmissor localizador de emergência (ELT) do tipo automático e que esteja em condições operáveis para as operações regidas pelos RBHA 121 e 135, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações; ou	(1) no caso de avião com capacidade máxima acima de 19 passageiros, um ELT do tipo automático e outro ELT de qualquer tipo (podendo este último ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção, se aplicável), que estejam em condições operacionais, para as operações regidas pelos RBAC nº 121 e 135. Aviões cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido até 1º de julho de 2008 podem possuir apenas um ELT do tipo automático;	Requisito modificado para harmonizar-se aos itens 6.17.1, 6.17.2 e 6.17.3 do Anexo 6, Parte I da Convenção de Aviação Civil Internacional e ao parágrafo 91.830(a)(1) do LAR 91. Retirado o prazo já expirado. A frase "Um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91, não pode ser

		usado em novas instalações" foi movida para o parágrafo 91.207(g)(3).
(2) para operações que não aquelas especificadas no parágrafo (a)(1) desta seção, exista a bordo do avião um transmissor localizador de emergência aprovado, de tipo portátil ou automático, em condições de funcionamento, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações.	(2) no caso de operações em avião que não aquelas especificadas no parágrafo (a)(1) desta seção, um ELT de tipo automático (não podendo este ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção) em condições de operacionais;	Requisito mantido, porém feito referência somente ao ELT automático, visto que este pode ser portátil ou fixo. Retirado o prazo já expirado. A frase "Um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91, não pode ser usado em novas instalações" foi movida para o parágrafo 91.207(g)(3). Harmonizado aos itens 6.17.1, 6.17.4 e 6.17.5 da Parte I e aos itens 2.4.12.1, 2.4.12.2 e 2.4.12.3 da Parte II, Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional e ao parágrafo 91.830(a) do LAR 91.
	(3) no caso de qualquer avião voando a mais de 185 km (100 milhas marítimas) da costa mais próxima, um ELT portátil ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, no bote inflável ou nos coletes salva-vidas, para as operações regidas pelo RBAC nº 121, 125 ou 135;	Requisito inserido em harmonização ao antigo parágrafo 91.509(b)(4), mas estendendo sua aplicabilidade para todos os aviões que voem a mais de 100 milhas marítimas da costa, a fim de que fique coerente com o requisito de helicópteros abaixo, harmonizado com o Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional.
	(4) no caso de helicóptero, um ELT do tipo automático e, adicionalmente, se voando mais de 185 km (100 milhas marítimas) da costa mais próxima, mais um ELT portátil ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, no bote inflável ou colete(s) salva-vidas, que esteja(m) em condições operacionais; e	Harmonizado aos itens 4.7.1, 4.7.2, 4.8.1 e 4.8.2 do Anexo 6 Parte III da Convenção de Aviação Civil Internacional e ao parágrafo 91.830(a) do LAR 91. No entanto, os referidos itens falam de voos sobre a água. O requisito foi associado aos helicópteros que são requeridos possuírem botes e coletes salva-vidas a partir de 100 milhas da costa (ver seção 91.231).
	(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um <i>Personal Locator Beacon</i> (PLB).	Incluídas as aeronaves leves esportivas e os ultraleves, os planadores, rebocadores de planadores, aeronaves lançadoras de paraquedistas, aeronaves de acrobacia e as aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral. Permitido que transportem, ao invés do ELT, um PLB, bem mais simples e menos custoso que o ELT.
(b) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser colocado no avião de modo a minimizar a probabilidade de danos ao transmissor na eventualidade de acidente. Os ELT automáticos, fixos ou ejetáveis, devem ser fixados ao avião tão para trás quanto praticável.	(b) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser colocado na aeronave de modo a minimizar a probabilidade de danos ao ELT na eventualidade de acidente. Os ELT automáticos fixos ou automáticos ejetáveis devem ser fixados à aeronave tão para trás quanto praticável.	A substituição de "avião" por "aeronave" inclui os helicópteros na regra.
(c) As baterias usadas nos ELT requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser substituídas (ou recarregadas, se forem baterias recarregáveis) sempre que:	(c) As baterias usadas nos ELT requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser substituídas (ou recarregadas, se forem baterias recarregáveis) sempre que:	

(1) o transmissor tiver sido usado por tempo acumulado superior a uma hora ; ou	(1) o ELT tiver sido usado por tempo acumulado superior a uma hora; ou	
(2) quando atingidos 50% de sua vida útil (ou vida útil da carga, se baterias recarregáveis), como definido nas especificações aprovadas do fabricante. A nova data de substituição (ou recarga) da bateria deve ser claramente marcada no exterior do transmissor e registrada no livro de manutenção de bordo para ELT fixos ao avião. O parágrafo (c)(2) desta seção não se aplica para baterias (tais como baterias ativadas por água) que não sejam significativamente afetadas durante períodos de estocagem.	(2) quando atingidos 50% de sua vida útil (ou vida útil da carga, se baterias recarregáveis), como definido nas especificações aprovadas do fabricante. A nova data de substituição (ou recarga) da bateria deve ser claramente expressa no exterior do ELT e registrada no livro de manutenção de bordo para ELT fixos ao avião. Este parágrafo não se aplica a baterias que não sejam significativamente afetadas durante períodos de estocagem (tais como baterias ativadas por água).	
(d) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser inspecionado a cada 12 meses calendáricos quanto a:	(d) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser inspecionado a cada 12 meses quanto a:	
(1) condições de instalação;	(1) condições de instalação;	
(2) corrosão da bateria;	(2) corrosão da bateria;	
(3) operação dos comandos e do sensor de impactos; e	(3) operação dos comandos e do sensor de impactos; e	
(4) presença de suficiente energia radiante na antena.	(4) presença de suficiente energia radiante na antena.	
(e) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode:	(e) Ressalvado o parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode:	
(1) trasladar um avião recentemente adquirido do local onde o mesmo foi comprado, para o local onde o ELT será instalado;	(1) trasladar uma aeronave recentemente adquirida do local onde este foi comprado, para o local onde o ELT será instalado; e	A substituição de "avião" por "aeronave" inclui os helicópteros na regra.
(2) trasladar um avião de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito.	(2) trasladar uma aeronave de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito.	A substituição de "avião" por "aeronave" inclui os helicópteros na regra.
(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:	(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a aeronaves enquanto encontrem-se em situação na qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, alteração ou substituição, sujeito às seguintes condições:	A substituição de "avião" por "aeronave" inclui os helicópteros na regra.
(8) um avião durante um período no qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, modificação ou substituição, sujeito às seguintes condições:	(1) somente é permitido operar a aeronave se os registros de manutenção contiverem a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja, à vista do piloto em comando, uma placa informando que o ELT não está instalado; e	A substituição de "avião" por "aeronave" inclui os helicópteros na regra.
(i) nenhuma pessoa pode operar o avião a menos que os registros de manutenção contenham a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja uma placa informando: "ELT NÃO INSTALADO".	(2) é vedado operar a aeronave se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos. Nas aeronaves em que é requerido possuir mais de um ELT, somente um deles pode estar removido por vez da aeronave segundo as disposições deste parágrafo.	A substituição de "avião" por "aeronave" inclui os helicópteros na regra. Acrescentada disposição que obriga o operador que seja requerido possuir dois ELT a remover apenas um de cada vez para manutenção.
(ii) nenhuma pessoa pode operar o avião se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos.		
(1) aviões enquanto engajados em operações de treinamento de vôo local conduzidas inteiramente dentro de uma área com raio igual a 50 milhas (93 km) e centro no aeródromo de origem do vôo;		Isenção excluída.
(2) aviões enquanto engajados em vôos relacionados com projetos e ensaios;		Isenção excluída.
(3) aviões novos enquanto engajados em vôos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega;		Isenção excluída.
(4) aviões enquanto engajados em serviços aéreos de aplicação de agentes químicos e outras substâncias usadas em operações agrícolas;		Isenção excluída.
(5) aviões aprovados pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento;		Isenção excluída.

(6) aviões enquanto utilizados para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exibições, competições ou pesquisas de mercado;		Isenção excluída.
(7) aviões com capacidade para transportar a bordo somente uma pessoa, aviões categoria primária e ultraleves em geral;		Isenção excluída.
(g) Os ELT requeridos por esta seção não substituem os ELT portáteis requeridos por este regulamento e pelos RBHA 121 e 135 nos vôos sobre grandes extensões de água (ver parágrafos 91.509(b)(4), 135.167(c) e 121.339(a)(4)).		Excluído, pois foi suplantado pelo parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção.
(h) Cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve atender ao previsto na seção 91.225 deste regulamento.	(g) Cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve atender ao previsto na seção 91.229 deste Regulamento, e adicionalmente:	
(i) A partir de 01 de janeiro de 2007 qualquer novo ELT a ser instalado em avião registrado no Brasil deve possuir as frequências de 121.5 e 406 MHz. Até 31 de dezembro de 2008 os ELT requeridos por esta seção e pelas seções 91.509, 135.167 e 121.339 e instalados antes de 01 de janeiro de 2007 podem funcionar nas frequências de 121.5 MHz e 406 MHz ou apenas de 121.5MHz. A partir de 01 de janeiro de 2009 todos os ELT utilizados em aviões registrados no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz.	(1) todos os ELT utilizados em aviões registrados no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz;	
	(2) cada ELT instalado em aeronave brasileira e/ou os PLB citados no parágrafo (a)(5) desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e	Requisito inserido em atendimento à sugestão do DECEA.
	(3) um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91, não pode ser usado em novas instalações.	Requisito inserido em razão do desdobramento do parágrafo 91.207(a)(1) e (a)(2) do RBHA 91.
Nenhuma pessoa, a não ser um tripulante requerido, pode ser transportado a bordo de um avião sendo trasladado de acordo com este parágrafo (e).	(h) Somente é permitido transportar em uma aeronave sendo trasladada de acordo com o parágrafo (e) desta seção os tripulantes com função a bordo.	A substituição de “avião” por “aeronave” inclui os helicópteros na regra.
91.209 - LUZES DA AERONAVE	91.209 Luzes da aeronave	
Nenhuma pessoa pode:		
(a) Durante o período compreendido entre o pôr e o nascer do sol	(a) Entre o pôr do sol e o nascer do sol é vedado:	
(1) operar uma aeronave, a menos que as luzes de navegação da mesma estejam acesas;	(1) operar uma aeronave, salvo se as luzes de navegação estiverem acesas;	
(2) estacionar ou rolar uma aeronave dentro, ou perigosamente perto, da área de operações de vôo de um aeródromo, a menos que essa aeronave:	(2) estacionar ou rolar uma aeronave dentro, ou perigosamente perto, da área de operações de voo de um aeródromo, salvo se essa aeronave:	
(i) esteja claramente iluminada;	(i) esteja claramente iluminada;	
(ii) esteja com as luzes de navegação acesas; ou	(ii) esteja com as luzes de navegação acesas; ou	
(iii) esteja em uma área demarcada por luzes de obstrução.	(iii) esteja em uma área demarcada por luzes de obstrução; e	
(3) ancorar uma aeronave, a menos que essa aeronave:	(3) ancorar uma aeronave, salvo se essa aeronave:	
(i) esteja com as luzes de ancoragem acesas; ou	(i) esteja com as luzes de ancoragem acesas; ou	
(ii) esteja em uma área onde luzes de ancoragem não sejam requeridas.	(ii) esteja em uma área onde luzes de ancoragem não sejam requeridas.	
(b) Operar uma aeronave para a qual o parágrafo 91.205(c)(3) requerer seja equipada com um sistema de luzes anti-colisão aprovadas, cor vermelha aviação ou branca aviação, sem que tais luzes estejam acesas. Entretanto, as	(b) Uma pessoa somente pode operar uma aeronave para a qual o parágrafo 91.205(c)(3) deste Regulamento requeira que ela seja equipada com um sistema de luzes anticolisão aprovado, cor vermelha aviação ou branca aviação, caso tais luzes estejam acesas. As	

luzes anticolisão não precisam ser acesas caso o piloto em comando considere que, em função das condições de operação ou no interesse da segurança, tais luzes devem ser apagadas.	luzes anticolisão não precisam ser acesas caso o piloto em comando considere que, em função das condições de operação, seria do interesse da segurança que tais luzes devam ser apagadas.	
91.211 - OXIGÊNIO SUPLEMENTAR	91.211 Oxigênio suplementar	
(a) Geral. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil:	(a) Uma aeronave civil registrada no Brasil somente pode ser operada:	
(1) em altitudes pressão de cabine acima de 12.500 pés (MSL) até 14.000 pés (MSL) inclusive, a menos que a tripulação de voo mínima requerida seja provida e use oxigênio suplementar durante as partes do voo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração.	(1) em altitudes-pressão de cabine acima de 12.500 pés MSL (<i>Mean Sea Level</i>) até 14.000 pés MSL, inclusive, se a tripulação de voo mínima requerida for provida de e use oxigênio suplementar durante as partes do voo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração; e	
(2) em altitudes pressão de cabine acima de 14.000 pés (MSL), a menos que a tripulação de voo mínima requerida seja provida e use oxigênio suplementar durante todo o tempo de voo nessas altitudes.	(2) em altitudes-pressão de cabine acima de 14.000 pés MSL se cada ocupante da aeronave for provido de e use oxigênio suplementar durante todo o tempo de voo nessas altitudes.	
(3) em altitudes pressão de cabine acima de 15.000 pés (MSL), a menos que cada ocupante da aeronave seja provido com oxigênio suplementar.		Requisito unificado ao parágrafo (2).
(b) Aeronaves com cabine pressurizada:	(b) Aeronaves com cabine pressurizada:	
(1) nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, com cabine pressurizada, registrada no Brasil:	(1) somente é permitido operar aeronaves civis com cabine pressurizada, registradas no Brasil:	
(i) em níveis de voo acima do FL 250, a menos que pelo menos 10 minutos de suprimento de oxigênio suplementar, em adição a qualquer oxigênio requerido para satisfazer ao parágrafo (a) desta seção, seja disponível para uso de cada ocupante da aeronave na eventualidade de ser necessária uma descida por perda da pressurização da cabine; e	(i) acima do FL250 se pelo menos 10 minutos de suprimento de oxigênio suplementar, em adição a qualquer oxigênio requerido para satisfazer ao parágrafo (a) desta seção, estiver disponível para uso de cada ocupante da aeronave na eventualidade de ser necessária uma descida por perda de pressurização da cabine;	
(ii) em níveis de voo acima do FL 350, a menos que um dos pilotos nos controles da aeronave esteja usando uma máscara de oxigênio colocada e ajustada em sua face e que forneça oxigênio continuamente, ou passe a fornecer automaticamente caso a altitude pressão de cabine exceda 14.000 pés (MSL). Entretanto, o piloto não precisa colocar e usar a máscara enquanto voando abaixo do FL 410, desde que existam dois pilotos nos controles da aeronave e cada um deles disponha de uma máscara de colocação rápida, que possa ser colocada em 5 segundos usando apenas uma das mãos, e que se ajuste e passe a fornecer oxigênio automaticamente tão logo seja colocada sobre a face.	(ii) acima do FL350 se um dos pilotos nos controles da aeronave estiver utilizando uma máscara de oxigênio colocada e ajustada em sua face e que forneça oxigênio continuamente, ou passe a fornecer automaticamente caso a altitude de pressão de cabine exceda 14.000 pés MSL. No entanto, o piloto não precisa colocar e usar a máscara enquanto voando abaixo do FL410, desde que existam dois pilotos nos controles da aeronave e cada um deles disponha de uma máscara de colocação rápida, que possa ser colocada em 5 segundos usando apenas uma das mãos, e que se ajuste e passe a fornecer oxigênio automaticamente tão logo seja colocada sobre a face; e	
	(iii) acima do FL100 se quantidade suficiente de suprimento de oxigênio suplementar estiver disponível para uso de cada ocupante da aeronave durante todo o período que a altitude de pressão de cabine exceda 10.000 pés MSL, na eventualidade de ser necessária uma descida por perda de pressurização da cabine; e	Requisito inserido para harmonização com o <i>Attachment 2.A - Carriage and use of oxygen da Parte II</i> , item 1.2, do Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional. Referir-se à discussão dos itens 7.3.31 e 7.3.35 da NT 30/2013/GPNO/SSO.
(2) não obstante o previsto no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção, se por alguma razão e a qualquer tempo for necessário que um piloto deixe seu posto nos controles da aeronave quando operando em níveis de voo acima do FL 350, o piloto remanescente nos controles deve colocar e usar sua máscara até o retorno do outro piloto a seu posto.	(2) ressalvado o previsto no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção, se por alguma razão e a qualquer tempo for necessário que um piloto deixe seu posto nos controles da aeronave quando operando acima do FL350, o piloto remanescente nos controles deve colocar e usar sua máscara até o retorno do outro piloto a seu posto.	
91.213 - EQUIPAMENTOS E INSTRUMENTOS INOPERANTES	91.213 Equipamentos e instrumentos inoperantes	

(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode decolar com uma aeronave civil com equipamentos ou instrumentos inoperantes instalados, a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, somente é permitido decolar com uma aeronave civil com equipamentos ou instrumentos instalados inoperantes se as seguintes condições forem atendidas:	
(1) exista uma lista de equipamentos mínimos (MEL) desenvolvida pelo operador da aeronave.	(1) exista a bordo da aeronave uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) desenvolvida pelo operador da aeronave;	
(2) a aeronave tenha a bordo uma autorização emitida pelo DAC autorizando a operação da aeronave segundo a MEL. Essa autorização pode ser obtida por um requerimento do detentor do certificado de aeronavegabilidade da aeronave ao DAC. Para efeitos legais, uma MEL desenvolvida pelo operador e a autorização de operação de acordo com ela constituem um certificado de homologação suplementar de tipo da aeronave.	(2) a MEL tenha sido aprovada pela ANAC. Essa aprovação pode ser requerida pelo detentor do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave à ANAC. Para efeitos legais, uma MEL desenvolvida pelo operador e aprovada pela ANAC constitui um certificado suplementar de tipo da aeronave;	
(3) a Lista de Equipamentos Mínimos deve:	(3) a MEL deve:	
(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção; e	(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção; e	
(ii) prover procedimentos e métodos para a operação da aeronave com equipamentos e instrumentos inoperantes.	(ii) prover procedimentos e métodos para a operação da aeronave com equipamentos e instrumentos inoperantes;	
(4) os registros do livro de manutenção de bordo devem conter informações ao piloto sobre equipamentos e instrumentos inoperantes.	(4) os registros do livro de manutenção de bordo contenham informações ao piloto sobre equipamentos e instrumentos inoperantes; e	
(5) a aeronave seja operada segundo todas as aplicáveis condições e limitações contidas na MEL e na autorização para seu uso.	(5) a aeronave seja operada segundo todas as condições aplicáveis e limitações contidas na MEL.	
(b) Os seguintes equipamentos e instrumentos não podem ser incluídos na lista de equipamentos mínimos:	(b) Os seguintes equipamentos e instrumentos não podem ser incluídos na MEL:	
(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente requeridos pelos requisitos de homologação segundo os quais a aeronave foi homologada ou que sejam essenciais para operação segura sob todas as condições de operação.	(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente requeridos pelos requisitos de certificação segundo os quais a aeronave foi certificada ou que sejam essenciais para operação segura sob todas as condições de operação;	
(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade, boletim de serviço mandatário ou documento equivalente requeira estar em condições operativas, a menos que o citado documento tenha provisões diferentes.	(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade, diretriz de segurança (referente às aeronaves categoria leve esportiva tratadas na seção 21.190 do RBAC nº 21) ou documento equivalente requeira estar em condições operativas, salvo se o citado documento tiver provisões diferentes; e	
(3) para operações específicas, os instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tais operações.	(3) para operações específicas, os instrumentos e equipamentos requeridos por este Regulamento para tais operações.	
(c) Uma pessoa autorizada a usar uma MEL aprovada pelo DAC, emitida segundo os RBHA 121 e 135 para uma específica aeronave, pode usar essa MEL em operações conduzidas segundo este regulamento, sem necessidade de aprovação adicional.	(c) Uma pessoa autorizada a utilizar uma MEL emitida segundo a subparte K deste Regulamento ou segundo o RBAC nº 121, 125 ou 135, para uma aeronave específica, pode usar essa MEL em operações conduzidas segundo este Regulamento sem necessidade de aprovação adicional.	
(d) Exceto para operações conduzidas segundo os parágrafos (a) ou (c) desta seção, uma pessoa pode decolar com uma aeronave, em operações conduzidas segundo este regulamento, com equipamentos ou instrumentos inoperantes e sem uma MEL aprovada pelo DAC, se:	(d) Exceto para operações conduzidas segundo os parágrafos (a) ou (c) desta seção, uma pessoa pode decolar com uma aeronave, em operações conduzidas segundo este Regulamento, com equipamentos ou instrumentos inoperantes e sem uma MEL aprovada pela ANAC, se:	
(1) a operação for conduzida em:	(1) a operação for conduzida em:	
(i) uma aeronave de asas rotativas, um avião com motores convencionais, uma aeronave categoria primária, um planador ou uma aeronave mais leve que o ar para os quais não tenha sido desenvolvida uma MMEL; ou	(i) aeronaves de asas rotativas, aviões com motores convencionais, planadores, aeronaves mais leves que o ar, paraquedas motorizados ou aeronaves de controle pendular, para os quais não tenha sido desenvolvida uma Lista Mestre de Equipamentos Mínimos (MMEL); ou	

(ii) pequenas aeronaves de asas rotativas, pequenos aviões com motores convencionais, aeronaves categoria primária, planadores ou aeronaves mais leves que o ar para os quais tenha sido desenvolvida uma MMEL; e	(ii) pequenas aeronaves de asas rotativas, pequenos aviões com motores convencionais, aeronaves categoria primária, planadores ou aeronaves mais leves que o ar para os quais tenha sido desenvolvida uma MMEL;	
(2) os instrumentos ou equipamentos inoperantes não sejam:	(2) os instrumentos ou equipamentos inoperantes não forem:	
(i) parte dos instrumentos ou equipamentos requeridos para voo VFR diurno pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais a aeronave foi homologada;	(i) parte dos instrumentos ou equipamentos requeridos para voo VFR diurno pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais a aeronave foi certificada;	
(ii) indicados como requeridos na lista de equipamentos da aeronave ou na lista de equipamentos requeridos pela espécie de operação sendo realizada;	(ii) indicados como requeridos na lista de equipamentos da aeronave ou na Lista de Equipamentos para cada Tipo de Operação (<i>Kinds of Operation Equipment List</i>) presente no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM para a operação sendo realizada;	
(iii) requeridos pela seção 91.205 ou por qualquer regra operacional dos RBHA para a espécie de operação sendo conduzida; ou	(iii) requeridos pela seção 91.205 ou por qualquer requisito operacional dos RBAC para a espécie de operação conduzida; ou	
(iv) requeridos como operativos por uma diretriz de aeronavegabilidade; e	(iv) requeridos como operativos por uma diretriz de aeronavegabilidade;	
(3) os instrumentos e equipamentos inoperantes sejam:	(3) os instrumentos e equipamentos inoperantes forem:	
(i) removidos da aeronave e colocado um letreiro na cabine dos pilotos, assim como registrada a ocorrência no livro de manutenção da aeronave conforme o parágrafo 43.9 do RBHA 43; ou	(i) removidos da aeronave e for colocado um placar na cabine dos pilotos, assim como registrada a ocorrência no livro de manutenção da aeronave conforme o parágrafo 43.9 do RBAC nº 43; ou	
(ii) desativados e rotulados como "inoperante". Se a desativação do instrumento ou equipamento envolver manutenção, ela deve ser realizada e registrada no livro de manutenção da aeronave; em acordo com a parte 43 deste capítulo; e	(ii) desativados e rotulados como "inoperante". Se a desativação do instrumento ou equipamento envolver manutenção, ela deve ser realizada e registrada no livro de manutenção da aeronave de acordo com o RBAC nº 43; e	
(4) um piloto adequadamente qualificado segundo o RBHA 61 ou uma pessoa devidamente qualificada e autorizada a fazer manutenção de aeronave determinar que o instrumento ou equipamento inoperante não constitui risco para a aeronave.	(4) um piloto adequadamente habilitado segundo o RBAC nº 61 ou uma pessoa devidamente qualificada e autorizada a fazer manutenção de aeronave determinar que o instrumento ou equipamento inoperante não constitui risco para a aeronave.	
Uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes de acordo com o parágrafo (d) desta seção é considerada pelo DAC como estando apropriadamente modificada.	(d)-I Uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes de acordo com o parágrafo (d) desta seção é considerada pela ANAC como estando apropriadamente modificada.	
(e) Não obstante qualquer provisão desta seção, uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes pode ser operada de acordo com uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBHA 21.	(e) Ressalvada qualquer provisão desta seção, uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes pode ser operada de acordo com uma autorização especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC nº 21.	
91.215 - TRANSPONDER E TRANSMISSOR AUTOMÁTICO DE ALTITUDE. EQUIPAMENTOS E UTILIZAÇÃO	91.215 Transponder e transmissor automático de altitude	seção mantida.
(a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBHA 121 ou 135 deste capítulo, o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74b (Mode A) ou OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da TSO-C112 (Mode S).	(a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBAC nº 121 ou 135, o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da OTP (TSO) C112 (Mode S).	
(b) Todo o espaço aéreo. A menos que de outra maneira autorizado ou orientado pelo órgão ATC, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave nos espaços aéreos brasileiros especificados nos parágrafos (b)(1) até (b)(4) desta seção, a menos que a aeronave seja equipada com um transponder radar codificado em operação, tendo o Mode 3/A com capacidade de 4096 códigos e respondendo às interrogações ao Mode 3/A com o código especificado pelo ATC, ou com capacidade para Mode S respondendo às interrogações ao Mode	(b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d) e (e) desta seção.	

3/A com o código especificado pelo ATC e às interrogações intermodos e ao Mode S em conformidade com as aplicáveis provisões especificadas na OTP (TSO) C-112, e a aeronave seja equipada com equipamento de informação automática de altitude pressão com capacidade de Mode C que automaticamente responda às interrogações ao Mode C pela transmissão de informações de altitude pressão em incrementos de 100 pés. Este requisito aplica-se a:		
(1) [aeronaes operando nos espaços aéreos Classe A, Classe B, Classe C, Classe D e Classe E; e		Requisito não incluído. Matéria de competência do DECEA.
(2) aeronaves operando em espaço aéreo Classe G acima do FL 100, excluindo a porção desse espaço aéreo abaixo de 2500 pés (inclusive) acima da superfície.		Requisito não incluído. Matéria de competência do DECEA.
(3) cancelado.		
(4) cancelado.		
(c) Operação com transponder ligado. Enquanto nos espaços aéreos especificados no parágrafo (b) desta seção ou em todo espaço aéreo controlado, cada pessoa operando uma aeronave equipada com um transponder ATC em operação mantido em acordo com a seção 91.413 deste regulamento deve operar o transponder, incluindo o Mode C se instalado, e deve responder no código apropriado ou como orientado pelo ATC.	(c) [Reservado].	Requisito não incluído. Matéria de competência do DECEA.
(d) [Autorização de desvios desta seção.	(d) Aeronaves com falha de transponder ou sem transponder devem obedecer às regras do DECEA pertinentes ao tema para poderem operar.	Matéria de competência do DECEA.
(1) aeronaves com falha do transponder: a autorização para desvios desta seção deve ser solicitada ao órgão ATC com jurisdição sobre o espaço aéreo envolvido, nos termos da Circular de Tráfego Aéreo CIRTRAF 100-23, de 10 de Julho de 2003, emitida pelo DECEA, e		Requisito não incluído. Matéria de competência do DECEA.
(2) aeronave sem transponder: uma aeronave que não seja de tipo originalmente homologado com um sistema elétrico acionado pelo motor (ou que não tenha sido subsequentemente homologada com tal sistema instalado), balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro das normas da Circular de Tráfego Aéreo CIRTRAF 100-23, de 10 de Julho de 2003, emitida pelo DECEA.		Requisito não incluído. Matéria de competência do DECEA.
(3) cancelado.]		
(e) Não obstante do parágrafo (b) desta seção, qualquer aeronave que não seja de tipo originalmente homologado com um sistema elétrico acionado pelo motor (ou que não tenha sido subsequentemente homologada com tal sistema instalado), balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com o DAC e/ou de acordo com normas específicas elaboradas pelo DECEA.	(e) Aeronaves que não sejam de tipo originalmente certificadas com um sistema elétrico acionado por motor (ou que não tenha sido subsequentemente certificada com tal sistema instalado), balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC e/ou de acordo com regras específicas do DECEA.	
91.217 - CORRESPONDÊNCIA DE INFORMAÇÕES ENTRE O TRANSMISSOR AUTOMÁTICO DE ALTITUDE E O SISTEMA DE REFERÊNCIA DE ALTITUDE DO PILOTO (ALTÍMETRO)	91.217 Correspondência de informações entre o transmissor automático de altitude e o sistema de referência de altitude do piloto (altímetro)	
Nenhuma pessoa pode operar um transmissor automático de altitude associado com um transponder:	(a) Somente é permitido operar um transmissor automático de altitude associado com um transponder:	

(a) quando o órgão de controle de tráfego aéreo tiver requerido a desativação do sistema;	(1) se o órgão de ATC não tiver requerido a desativação do sistema;	
(b) a menos que, como instalado, o equipamento tenha sido testado e calibrado para transmitir altitudes dentro da variação de 125 pés (com uma probabilidade de acerto de 95%) em relação às altitudes lidas no altímetro normalmente usado para manter o nível de voo, ajustado para 1013,2 hectopascals, desde o nível do mar até a máxima altitude de operação aprovada para a aeronave; ou	(2) se, como instalado, o equipamento tiver sido testado e calibrado para transmitir altitudes dentro da variação de 125 pés (com uma probabilidade de acerto de 95%) em relação às altitudes lidas no altímetro normalmente utilizado para manter o nível de voo, ajustado para 1013,2 hPa, desde o nível do mar até a máxima altitude de operação aprovada para a aeronave; ou	
(c) sem que os altímetros e conversores analógico-digitais do equipamento atendam aos padrões das OTP(TSO) C10b e OTP(TSO) C88, respectivamente.	(3) se os altímetros e conversores analógico-digitais do equipamento atenderem aos padrões das OTP (TSO) C10b e OTP (TSO) C88, respectivamente.	
91.219 - DISPOSITIVO OU SISTEMA DE ALERTA DE ALTITUDE. AVIÕES CIVIS A REAÇÃO	91.219 Dispositivo ou sistema de alerta de altitude. Aviões civis a reação	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião civil a reação registrado no Brasil, a menos que esse avião seja equipado com um dispositivo ou sistema de alarme de altitude aprovado e a menos que esse dispositivo ou sistema esteja operativo e cumpra os requisitos do parágrafo (b) desta seção.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, somente é permitido operar um avião civil a reação registrado no Brasil se esse avião for equipado com um dispositivo ou sistema de alarme de altitude aprovado e esse dispositivo ou sistema estiver operativo e cumprir os requisitos do parágrafo (b) desta seção.	
(b) Cada dispositivo ou sistema de alerta de altitude requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser capaz de :	(b) Cada dispositivo ou sistema de alerta de altitude requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser capaz de:	
(1) alertar o piloto:	(1) alertar o piloto:	
(i) ao aproximar-se de uma altitude pré-selecionada, na subida ou na descida, por uma seqüência de sinais sonoros e visuais, em tempo suficiente para estabelecer voo nivelado na altitude pré-selecionada; ou	(i) ao aproximar-se de uma altitude pré-selecionada, na subida ou na descida, por uma seqüência de sinais sonoros e visuais, em tempo suficiente para estabelecer voo nivelado na altitude pré-selecionada; ou	
(ii) ao aproximar-se de uma altitude pré-selecionada, na subida ou na descida, por uma seqüência de sinais visuais, com tempo suficiente para estabelecer voo nivelado na altitude pré-selecionada e, ao desviar-se para cima ou para baixo da altitude pré-selecionada, por sinais sonoros;	(ii) ao aproximar-se de uma altitude pré-selecionada, na subida ou na descida, por uma seqüência de sinais visuais, com tempo suficiente para estabelecer voo nivelado na altitude pré-selecionada e, ao desviar-se para cima ou para baixo da altitude pré-selecionada, por sinais sonoros;	
(2) prover os sinais requeridos desde o nível do mar até a maior altitude de operação aprovada para o avião em que está instalado;	(2) prover os sinais requeridos desde o nível do mar até a maior altitude de operação aprovada para o avião em que está instalado;	
(3) permitir pré-seleção de altitudes em incrementos que sejam compatíveis com as altitudes em que o avião é operado;	(3) permitir pré-seleção de altitudes em incrementos que sejam compatíveis com as altitudes em que o avião seja operado;	
(4) ser testado, sem equipamento especial, para determinação do funcionamento apropriado dos sinais de alerta; e	(4) ser testado, sem equipamento especial, para determinação do funcionamento apropriado dos sinais de alerta; e	
(5) aceitar ajustes de pressão barométrica, se o sistema ou dispositivo operar em função dessa pressão. Entretanto, para operações abaixo de 3.000 pés AGL, o sistema ou dispositivo pode fornecer apenas um sinal, visual ou sonoro, para cumprir este parágrafo. Pode ser usado um rádio altímetro para prover esse sinal na determinação da altura de decisão ou da altitude mínima de descida em procedimentos de aproximação por instrumentos, se o operador tiver um procedimento aprovado para sua utilização.	(5) aceitar ajustes de pressão barométrica, se o sistema ou dispositivo operar em função dessa pressão. No entanto, para operações abaixo de 3.000 pés acima do solo (AGL), o sistema ou dispositivo pode fornecer apenas um sinal, visual ou sonoro, para cumprir este parágrafo. Pode ser usado um rádio altímetro para prover esse sinal na determinação da altitude/altura de decisão (DA/DH) ou da altitude mínima de descida (MDA) em procedimentos de aproximação por instrumentos, se o operador tiver um procedimento aprovado para sua utilização.	
(c) Cada operador a que se aplica esta seção deve estabelecer e designar procedimentos para o uso do dispositivo ou sistema de alerta de altitude e cada tripulante de voo deve cumprir com os procedimentos a ele designados.	(c) Cada operador a quem esta seção se aplica deve estabelecer e designar procedimentos para o uso do dispositivo ou sistema de alerta de altitude e cada tripulante de voo deve cumprir com os procedimentos a ele designados.	
(d) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a qualquer operação de um avião que tenha um certificado de autorização de voo ou a operações de um avião com os seguintes propósitos:	(d) O parágrafo (a) desta seção não se aplica à operação de um avião com um certificado de autorização de voo ou a operações de um avião com os seguintes propósitos:	
(1) traslado de um avião recentemente adquirido do local onde ele foi comprado para o local onde o dispositivo ou sistema será instalado;	(1) trasladar de um avião recentemente adquirido do local onde ele foi comprado para o local onde o dispositivo ou sistema será instalado;	

(2) continuar um vôo como originalmente planejado, se o dispositivo ou sistema torna-se inoperante após o avião ter decolado. Entretanto, o avião não pode decolar de um local onde o reparo ou substituição possa ser feito;	(2) continuar um voo como originalmente planejado, se o dispositivo ou sistema tornar-se inoperante após o avião ter decolado. No entanto, o avião não pode decolar de um local onde o reparo ou substituição possa ser feito;	
(3) trasladar o avião de um local onde não se possa reparar ou substituir o dispositivo ou sistema de alarme de altitude inoperante para um local onde isso possa ser feito;	(3) trasladar o avião de um local onde não se possa reparar ou substituir o dispositivo ou sistema de alarme de altitude inoperante para um local onde isso possa ser feito;	
(4) conduzir vôo de ensaio ou de experiência em um avião;	(4) conduzir voo de ensaio ou de experiência em um avião;	
(5) trasladar um avião para fora do Brasil com o propósito de exportá-lo;	(5) trasladar um avião para fora do Brasil com o propósito de exportá-lo;	
(6) conduzir demonstração para venda do avião; e	(6) conduzir demonstração para venda do avião; e	
(7) treinar tripulantes estrangeiros na operação do avião antes de exportá-lo para outro país.	(7) treinar tripulantes estrangeiros na operação do avião antes de exportá-lo para outro país.	
91.221 - SISTEMA EMBARCADO DE PREVENÇÃO DE COLISÕES (AIRBORNE COLISION AVOIDANCE SYSTEM - ACAS). EQUIPAMENTO E UTILIZAÇÃO	91.221 Sistema embarcado de prevenção de colisões (<i>Airborne collision avoidance system - ACAS</i>)	Harmonização dos requisitos de TCAS à atual regulamentação (RBHA 91), ao 14 CFR Part 91, ao Anexo 6 Parte II seção 3.6.10 e ao Anexo 10 Volume IV item 4.3.5 à Convenção de Aviação Civil Internacional.
(a) Em todo espaço aéreo brasileiro; aviões civis registrados no Brasil: qualquer sistema embarcado de prevenção de colisões instalado em um avião civil registrado no Brasil deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica.	(a) Qualquer sistema de prevenção de colisões instalado em um avião civil registrado no Brasil deve ser aprovado pela ANAC.	
(b) Sistema embarcado de prevenção de colisões. Operação requerida. Cada pessoa operando uma aeronave equipada com um ACAS em condições de operação deve manter o sistema ligado e operando.	(b) Cada pessoa operando uma aeronave equipada com um ACAS em condições de operação deve manter o sistema ligado e operando.	
(c) [Espaço aéreo RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum). Não obstante o previsto no parágrafo (b) desta seção, quando operando uma aeronave em espaço aéreo RVSM, nenhuma pessoa pode manter um sistema ACAS II ligado e em funcionamento a menos que esse sistema seja do tipo ACAS II (TCAS II, versão 7.0 ou superior). Apêndice G, seção 2 [(g) Compatibilidade do Sistema de Alerta de Tráfego e Aviso de Colisão – TCAS – com Operações RVSM; todas as aeronaves. Após 24 de janeiro de 2002, a menos que de outro modo autorizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA – se uma pessoa operar uma aeronave equipada com TCAS II em espaço aéreo RVSM, tal equipamento deve ser um TCAS II que atenda à OTP (TSO) C-119b, (versão 7.00) ou posterior.] (*)	(c) Para operar em espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM) em aeronave equipada com TCAS II, este deve atender à OTP (TSO) C-119b (versão 7.0) ou posterior.	
(d) Aeronaves categoria transporte com configuração para passageiros com mais de 30 assentos, que tenham recebido seu primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (independente do país emissor do mesmo) em ou após 01 de janeiro de 2008, devem ser equipadas com um sistema ACAS II (TCAS II, tipo 7.0 ou superior).	(d) Aeronaves categoria transporte com configuração para passageiros com mais de 30 assentos, que tenham recebido seu primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (independentemente do país emissor) a partir de 1º de janeiro de 2008, devem ser equipadas com um sistema ACAS II (TCAS II, tipo 7.0 ou posterior).	
(e) Aeronaves categoria transporte com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, que tenham recebido seu primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (independentemente do país emissor do mesmo) em ou após 01 de janeiro de 2010, devem ser equipadas com um sistema ACAS II (TCAS II, tipo 7.0 ou superior).]	(e) Aeronaves categoria transporte com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, que tenham recebido seu primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (independentemente do país emissor) a partir de 1º de janeiro de 2010, devem ser equipadas com um sistema ACAS II (TCAS II, tipo 7.0 ou posterior).	

	(f) A partir de 1 ano após a publicação deste Regulamento , todas as novas instalações de ACAS devem monitorar a própria taxa vertical da aeronave a fim de verificar conformidade com os sensores de RA (<i>Resolution Advisory</i>). Quando uma não-conformidade for detectada, o ACAS deve parar de assumir a conformidade e deve assumir a taxa vertical observada. O sistema TCAS II, tipo 7.0 ou anterior, não é capaz de cumprir com este requisito. O sistema TCAS II, tipo 7.1 ou posterior, é capaz de atender este requisito.	Requisito incluído em harmonização ao item 4.3.5.3.1 do Anexo 10 Volume IV à Convenção de Aviação Civil Internacional: <i>"4.3.5.3.1 New ACAS installations after 1 January 2014 shall monitor own aircraft's vertical rate to verify compliance with the RA sense. If non-compliance is detected, ACAS shall stop assuming compliance, and instead shall assume the observed vertical rate."</i>
	(g) A partir de 2 anos após publicação deste Regulamento , aviões com motores a turbina que não se enquadram nos critérios dos parágrafos (d) e (e) desta seção e que tenham peso máximo de decolagem acima de 5.700kg devem ser equipados com um sistema ACAS que cumpra com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.	Requisito incluído para abranger também as aeronaves com peso máximo de decolagem acima de 15000kg, em conformidade com os itens 3.6.10.1 e 3.6.10.2 do Anexo 6 Parte II à Convenção de Aviação Civil Internacional, e também as aeronaves com peso máximo de decolagem acima de 5700kg até 15000kg, em conformidade com o item 3.6.10.3 do Anexo 6 Parte II à Convenção de Aviação Civil Internacional.
	(h) A partir de 3 anos após a publicação deste Regulamento , todos os sistemas ACAS instalados devem cumprir com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.	31/3/2014: Requisito incluído em harmonização ao item 4.3.5.3.3 do Anexo 10 Volume IV à Convenção de Aviação Civil Internacional: <i>"4.3.5.3.3 After 1 January 2017, all ACAS units shall comply with the requirements stated in 4.3.5.3.1"</i>
91.223 – SISTEMA DE PERCEPÇÃO E ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (EGPWS)	91.223 Sistema de percepção e alarme de proximidade do solo (TAWS)	Apresentada proposta de definição para a abreviatura (TAWS) na seção 01.2 do RBAC nº 01.
(a) Aviões fabricados após 31 de dezembro de 2003. Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina registrado no Brasil com uma configuração de seis ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para piloto, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo (EGPWS) que atenda aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião).	(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, somente é permitido operar um avião com motores a turbina registrado no Brasil com uma configuração de seis ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para piloto, se o avião for equipado com um TAWS que atenda aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO) C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião).	
(b) [Aviões fabricados em ou antes de 01 de janeiro de 2004. Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina registrado no Brasil com uma configuração de seis ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para piloto, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)- C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião).]	(b) [Reservado].	
(c) Manual de Voo Aprovado. O Manual de Voo Aprovado (AFM) deve conter procedimentos apropriados para:	(c) O manual de voo aprovado da aeronave ou AOM deve conter procedimentos apropriados para:	

(1) a utilização do sistema de percepção e alarme de proximidade de solo; e	(1) utilização do TAWS; e	
(2) reação apropriada da tripulação de voo em resposta aos alertas visuais e sonoros do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo.	(2) reação apropriada da tripulação de voo em resposta aos alertas visuais e sonoros do TAWS.	
(d) Exceções. Os parágrafos (a) e (b) desta seção não se aplicam para:	(d) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:	
(1) operações de pára-queda quando conduzidas inteiramente dentro de um raio de 50 milhas marítimas de um aeródromo no qual o voo foi iniciado.	(1) operações de paraquedismo quando conduzidas inteiramente dentro de uma área circular com raio de 50 NM do aeródromo no qual o voo foi iniciado;	
(2) operações de combate a incêndios.	(2) operações de combate a incêndio; ou	
(3) operações aéreas de aplicação de químicos e outras substâncias.	(3) operações aéreas de aplicação de agentes químicos e outras substâncias.	
(e) A data citada no parágrafo (b) desta seção se aplica para aviões operados em rotas internacionais. Para operações exclusivamente dentro do Brasil, o equipamento pode ser instalado até 31 de dezembro de 2010.]		
	91.225 e 91.227 [Reservado]	
91.225 – REQUISITOS DOS EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS DE BORDO	91.229 Requisitos dos equipamentos eletrônicos de bordo	
Todos os equipamentos eletrônicos de bordo requeridos por este regulamento e pelos RBHA 121 e 135 que recebem e/ou transmitem sinais rádio de/para estações dos sistemas de controle de tráfego aéreo, meteorologia e busca e salvamento devem atender às normas e especificações estabelecidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo –DECEA.	(a) Todos os equipamentos eletrônicos de bordo requeridos por este Regulamento e pelos RBAC nº 121, 125 e 135 que recebem e/ou transmitem sinais rádio de/para órgãos ATC, meteorologia e busca e salvamento devem atender às regras e especificações estabelecidas pelo DECEA.	
	91.231 Equipamento de sobrevivência para operações sobre água	Seção incluída com os mesmos requisitos da seção RBHA 91.509, que se aplicava apenas a grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina. Movendo a seção para esta subparte o seu conteúdo passa a ser aplicável a todas as aeronaves que se afastam mais de 50 ou 100 milhas da costa.
	(a) Somente é permitido decolar com uma aeronave regida por esta Subparte para um voo sobre água além da distância de voo planado (ou em voo em auto-rotação no caso de helicópteros) da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante da aeronave e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico.	Requisito movido do parágrafo RBHA 91.509(a) para abranger todas as aeronaves. O requisito foi também alterado para exigir coletes salva-vidas em qualquer voo sobre a água além da distância de voo planado (ou em voo em auto-rotação no caso de helicópteros) da costa mais próxima, pois o impacto econômico de tal medida não é significativo em razão da redução do risco tendo-se em vista o risco de afogamento mesmo em aterrisagens na água perto da costa. Em atendimento à RSV A-030/CENIPA/2013 (processo 00065.180059/2013-41) que recomenda “estudar a possibilidade de tornar obrigatória a existência de equipamentos de flutuação em ambiente aquático, como por exemplo, LPU, assentos flutuantes ou equipamento similar em todas as aeronaves da aviação geral brasileira que tenham a capacidade de

		transportar passageiros". Acrescentado também um dispositivo sinalizador pirotécnico em harmonização ao antigo parágrafo RBHA 91.215(b)(14), que foi excluído da presente proposta.
	(b) Somente é permitido decolar com uma aeronave regida por esta Subparte para um voo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de voo da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com os seguintes equipamentos de sobrevivência:	Requisito movido do parágrafo RBHA 91.509(b), de modo a aplicar-se a todas as aeronaves.
	(1) um colete salva-vidas, com uma luz localizadora aprovada, para cada ocupante da aeronave;	Requisito movido do parágrafo RBHA 91.509(b)(1), de modo a aplicar-se a todas as aeronaves.
	(2) botes infláveis (cada um com uma luz localizadora aprovada) com capacidade aprovada para acomodar todos os ocupantes da aeronave;	Requisito movido do parágrafo RBHA 91.509(b)(2), de modo a aplicar-se a todas as aeronaves.
	(3) pelo menos um dispositivo pirotécnico de sinalização em cada bote;	Requisito movido do parágrafo RBHA 91.509(b)(3), de modo a aplicar-se a todas as aeronaves.
	(4) [reservado]; e	
	(5) um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBAC nº 25, conforme aplicável.	Requisito movido do parágrafo RBHA 91.509(b)(5), de modo a aplicar-se a todas as aeronaves.
	(c) [Reservado].	
	(d) Os botes, coletes salva-vidas e dispositivos de sinalização requeridos devem ser instalados em locais claramente sinalizados e facilmente acessíveis em caso de um pouso na água sem apreciável tempo de procedimentos preparatórios.	Requisito movido do parágrafo RBHA 91.509(c), de modo a aplicar-se a todas as aeronaves.
	(e) Um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, deve estar preso a cada bote requerido.	Requisito movido do parágrafo RBHA 91.509(d), de modo a aplicar-se a todas as aeronaves.
SUBPARTE D - OPERAÇÕES ESPECIAIS DE VÔO	SUBPARTE D OPERAÇÕES ESPECIAIS DE VOO	
91.301 - RESERVADO	91.301 [Reservado]	
91.303 - VÔOS ACROBÁTICOS	91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral	Seção mantida e expandida para voos de demonstração e eventos em geral.
Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em vôos acrobáticos:	(a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados:	
	(1) por piloto detentor de CMA válido;	Requisito importado da IAC 91.1001, item 3.3. Removida a obrigatoriedade de licença e habilitação específica, pois não consta mais do RBAC nº 61.
	(2) por aviões certificados pelo RBAC nº 23 na categoria acrobática, ou aviões projetados e construídos para uso militar e aceitos por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC nº 21;	Requisito importado da IAC 91.1001, item 3.4.1.1.
	(3) por aeronaves não certificadas, desde que seus fabricantes e/ou operadores se responsabilizem formalmente pelas suas qualidades acrobáticas; e	Requisito importado da IAC 91.1001, item 3.4.1.3.

<p>(a) sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade, vila ou lugarejo;</p> <p>(b) sobre um conjunto de pessoas ao ar livre;</p> <p>(c) dentro dos limites laterais dos espaços aéreos Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo.</p> <p>(d) dentro de 4 milhas marítimas da linha central de uma aerovia federal;</p> <p>(e) abaixo de 1500 pés de altura; ou</p> <p>(e) quando a visibilidade em vôo for menor que 5 km.</p>	<p>(4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.</p>	<p>Requisito mantido, redação atualizada para requerer apenas adequação às normas do DECEA.</p>
	<p>(b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve:</p>	<p>Requisito inserido para exigências adicionais aos eventos em que haja público no solo, pessoas a bordo da aeronave ou realizado conjuntamente com outra operação aérea.</p>
	<p>(1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência;</p>	
	<p>(2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;</p>	
	<p>(3) garantir que não sejam realizados eventos aéreos caso as condições meteorológicas estejam abaixo dos mínimos requeridos para voo VFR;</p>	
	<p>(4) garantir adequada separação e proteção do público das aeronaves envolvidas; e</p>	<p>Requisito inserido para contemplar genericamente o item 3.2 da IAC 91.1001.</p>
	<p>(5) apresentar um plano de gerenciamento da segurança operacional.</p>	<p>Requisito inserido a fim de requerer do operador a explicitação do seu plano de gerenciamento da segurança operacional.</p>
	<p>(c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.</p>	<p>Requisito inserido para restringir o uso de aeronaves cedidas, em contraposição à IAC 91.1001, item 3.4.1.2, que não detalha a categoria que não pode participar de eventos.</p>
	<p>(d) É vedado a uma pessoa estar a bordo de uma aeronave durante voo acrobático, de demonstração aérea, ou de competição aérea, com exceção das pessoas envolvidas com a realização do evento.</p>	<p>Requisito importado da IAC 91.1001, item 4.2.5.</p>
	<p>(e) Se o evento se restringir somente ao lançamento de objetos da aeronave sobre pessoas, o requerente pode optar por atender somente aos requisitos da seção 91.15 deste Regulamento.</p>	<p>Requisito incluído a fim de possibilitar ao usuário o atendimento à seção 91.15 caso o evento se trate apenas de lançamentos de objetos.</p>
	<p>(f) Os voos de demonstração realizados por fabricantes de aeronaves certificados para potenciais clientes ou em campanhas de certificação podem ser realizados sem precisar atender os requisitos desta seção.</p>	<p>Isenção inserida para contemplar os fabricantes de aeronaves, que conduzem tais operações sem que necessariamente se enquadrem em eventos festivos.</p>
	<p>(g) Para os propósitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:</p>	
	<p>(1) <i>competição aérea</i> significa uma atividade aerodesportiva envolvendo uma competição entre os pilotos das aeronaves envolvidas;</p>	<p>Definição importada da IAC 91.1001.</p>

	(2) <i>demonstração aérea</i> significa a apresentação para um determinado público de uma ou mais aeronaves em voo dentro de um espaço aéreo determinado e tão pequeno quanto praticável, na qual o piloto procura demonstrar o desempenho e as qualidades de voo da aeronave sendo apresentada, operando-a nos limites do seu envelope de voo aprovado;	Definição importada da IAC 91.1001.
	(3) <i>manobra aérea</i> significa a mudança da atitude e/ou altitude de uma aeronave em voo, através da atuação intencional do piloto nos comandos de voo e/ou do motor da aeronave;	Definição importada da IAC 91.1001.
Para os propósitos desta seção, vôo acrobático significa qualquer manobra intencional envolvendo mudanças bruscas na atitude da aeronave ou atitudes e/ou acelerações não necessárias ao vôo normal.	(4) <i>voo acrobático</i> é aquele que envolve a realização intencional de manobras que implicam mudanças bruscas de altitude, voos em atitudes anormais ou variações anormais de velocidade, não necessárias para um voo normal.	
91.305 - ÁREAS DE ENSAIOS EM VÔO	91.305 Áreas de ensaios em voo	
Nenhuma pessoa pode conduzir ensaios em vôo em uma aeronave, exceto sobre águas abertas ou áreas escassamente povoadas, com tráfego aéreo reduzido.	Somente é permitido conduzir ensaios em voo em uma aeronave se dentro dos espaços aéreos condicionados, publicados na IAIP para esse fim, ou mediante autorização específica de autoridade competente do DECEA e sob coordenação de um órgão ATC.	
91.307 - PÁRA-QUEDAS E PÁRA-QUEDISMO	91.307 Paraquedas e paraquedismo	
(a) Nenhum piloto de uma aeronave civil pode permitir que um pára-quadras disponível para uso em emergência seja colocado a bordo dessa aeronave, a menos que o pára-quadras seja do tipo aprovado e:	(a) O piloto de uma aeronave civil somente pode permitir que um paraquedas disponível para uso em emergência seja colocado a bordo dessa aeronave se o paraquedas for do tipo aprovado e:	
(1) se do tipo de assento, tenha sido dobrado por uma pessoa qualificada dentro dos 120 dias precedentes; ou	(1) se do tipo de assento, tenha sido dobrado por uma pessoa qualificada dentro dos 120 dias precedentes; ou	
(2) se de qualquer outro tipo, tenha sido dobrado por uma pessoa qualificada:	(2) se de qualquer outro tipo, tenha sido dobrado por uma pessoa qualificada:	
(i) dentro dos 120 dias precedentes, se o velame, tirantes e arreios forem exclusivamente de nylon, rayon ou outras fibras sintéticas similares, ou de materiais substancialmente resistentes a danos por mofo, fungos diversos ou outros agentes putrefatórios que se desenvolvem em ambientes úmidos; ou	(i) dentro dos 120 dias precedentes, se o velame, tirantes e arreios forem exclusivamente de nylon, rayon ou outras fibras sintéticas similares, ou de materiais substancialmente resistentes a danos por mofo, fungos diversos ou outros agentes putrefatórios que se desenvolvem em ambientes úmidos; ou	
(ii) dentro dos 60 dias precedentes, se qualquer parte dos pára-quadras for composta por seda, ou mistura de lã e seda, ou outras fibras naturais ou materiais não especificados no parágrafo (a) (2) (i) desta seção.	(ii) dentro dos 60 dias precedentes, se qualquer parte dos paraquedas for composta por seda, ou mistura de lã e seda, ou outras fibras naturais ou materiais não especificados no parágrafo (a)(2)(i) desta seção.	
(b) Exceto em uma emergência, nenhum piloto em comando pode permitir e nenhuma pessoa pode efetivar um salto de pára-quadras dentro do Brasil, a menos que sejam atendidas as provisões do RBHA 105.	(b) O piloto em comando só pode permitir um salto de paraquedas dentro do Brasil se forem atendidas as provisões do RBAC nº 105, ou então no caso de uma emergência.	
(c) A menos que cada ocupante da aeronave esteja usando um pára-quadras aprovado, nenhum piloto de aeronave civil transportando qualquer pessoa (outras que não tripulantes) pode executar nenhuma manobra intencional que exceda:	(c) Somente se cada ocupante da aeronave estiver usando um paraquedas aprovado, é permitido ao piloto de aeronave civil transportando qualquer pessoa (outras que não tripulantes) executar alguma manobra intencional que exceda:	
(1) 60° de inclinação relativa ao horizonte; ou	(1) 60° de inclinação relativa ao horizonte; ou	
(2) 30° de arfagem, positiva ou negativa, relativa ao horizonte.	(2) 30° de arfagem, positiva ou negativa, relativa ao horizonte.	
(d) O parágrafo (c) desta seção não se aplica para:	(d) O parágrafo (c) desta seção não se aplica a:	
(1) vôos de exame para licenciamento ou qualificação de pilotos; ou	(1) voos de exame para licenciamento ou habilitação de pilotos; ou	
(2) parafusos e outras manobras de vôo, requeridas pelos regulamentos para qualquer licença ou habilitação, quando executadas com um instrutor de vôo qualificado.	(2) manobras de voo requeridas pelos regulamentos para qualquer licença ou habilitação, quando executadas com um instrutor de voo habilitado.	
(e) Para os propósitos desta seção, "pára-quadras aprovado" significa:	(e) Para os propósitos desta seção, <i>paraquedas aprovado</i> significa:	

(1) um pára-quedas manufaturado segundo um certificado de homologação de tipo ou uma ordem técnica padrão (OTP série C-23); ou	(1) um paraquedas manufaturado segundo um certificado de tipo ou com uma aprovação OTP (TSO) C23; ou	
(2) um pára-quedas individual, de uso militar, identificado por número de parte e número de série ou por qualquer outra designação ou número de especificação militar.	(2) um paraquedas individual, de uso militar, identificado por número de parte e número de série ou por qualquer outra designação ou número de especificação militar.	
91.309 - REBOQUE PLANADORES	91.309 Reboque de planadores e veículos ultraleves não-propulsados	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil rebocando planadores a menos que:	(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil rebocando planadores se:	
(1) o piloto em comando da aeronave rebocadora seja qualificado para tal;	(1) [reservado];	
(2) a aeronave rebocadora seja equipada com um gancho de reboque de tipo e instalação aprovados;	(2) a aeronave rebocadora for equipada com um gancho de reboque de tipo e instalação aprovados;	
(3) o cabo de reboque tenha uma resistência a quebra não menor que 80% do peso máximo aprovado de operação do planador e não maior que duas vezes esse peso de operação. Entretanto, o cabo de reboque pode ter resistência a quebra maior que o limite aqui especificado, se:	(3) o cabo de reboque tiver uma resistência a quebra não menor que 80% do peso máximo aprovado de operação do planador e não maior que duas vezes esse peso de operação. No entanto, o cabo de reboque pode ter resistência a quebra maior que o limite aqui especificado, se:	
(i) existir um elo de segurança, instalado no ponto de ligação do cabo ao planador, com uma resistência a quebra não menor do que 80% do peso máximo aprovado para operação do planador e não maior do que duas vezes esse peso de operação; e	(i) existir um elo de segurança, instalado no ponto de ligação do cabo ao planador, com uma resistência a quebra não menor do que 80% do peso máximo aprovado para operação do planador e não maior do que duas vezes esse peso de operação; e	
(ii) existir um elo de segurança, instalado no ponto de ligação do cabo à aeronave rebocadora, com uma resistência a quebra não maior que 1,25 vezes a resistência do elo de segurança existente entre o cabo e o planador e não maior que duas vezes o peso máximo aprovado para operação do planador.	(ii) existir um elo de segurança, instalado no ponto de ligação do cabo à aeronave rebocadora, com uma resistência a quebra não maior que 1,25 vezes a resistência do elo de segurança existente entre o cabo e o planador e não maior que duas vezes o peso máximo aprovado para operação do planador;	
[(4) antes de conduzir qualquer operação de reboque dentro dos limites laterais de espaços aéreos Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo, ou antes de conduzir cada vôo de reboque dentro de tais espaços aéreos se assim requerido pelo ATC, o piloto em comando notifique à torre de controle ou, se não existir torre, à estação rádio com jurisdição sobre o espaço aéreo do aeródromo; e]	(4) forem obedecidos todos os requisitos aplicáveis e obtidas as autorizações estabelecidas nas regras do DECEA; e	Estabelecida a competência do DECEA.
(5) os pilotos do rebocador e do planador tenham acertado entre si ações a serem tomadas durante as operações, tais como: sinais de decolagem e de liberação do planador, velocidades e procedimentos de emergência para cada piloto.	(5) os pilotos do rebocador e do planador tiverem acertado entre si ações a serem tomadas durante as operações, tais como: sinais de decolagem e de liberação do planador, velocidades e procedimentos de emergência para cada piloto.	
(b) Nenhum piloto de uma aeronave civil pode alijar o cabo de reboque, após liberar o planador, de maneira que possa por em risco a vida ou a propriedade de terceiros.	(b) É vedado ao piloto de uma aeronave civil alijar o cabo de reboque, após liberar o planador, de maneira que possa por em risco a vida ou a propriedade de terceiros.	
91.311 - REBOQUE OUTROS QUE NÃO DE PLANADOR	91.311 Reboques outros que não de planador	
Nenhum piloto de uma aeronave civil pode realizar qualquer tipo de reboque com uma aeronave (outros que não os referidos em 91.309), a não ser que a operação tenha sido expressamente aprovada pelo DAC. O requerimento para obter tal aprovação deve ser preenchido na forma e com o conteúdo determinado pelo DAC e deve ser encaminhado ao SERAC da área de operação da aeronave.	Somente é permitido ao piloto de uma aeronave civil realizar quaisquer tipos de reboque com uma aeronave (outros que não os referidos na seção 91.309 deste Regulamento) desde que a operação tenha sido expressamente aprovada pela ANAC.	
91.313 - AERONAVES CIVIS CATEGORIA RESTRITA. LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO	91.313 Aeronaves civis categoria restrita	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil categoria restrita:	(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil categoria restrita:	

(1) com outros propósitos que não aqueles para os quais ela foi homologada; ou	(1) para os propósitos para os quais ela foi certificada; ou	
(2) em operações outras que não as necessárias para atender as atividades de trabalho diretamente relacionadas com os propósitos especiais para os quais ela foi homologada.	(2) em operações necessárias para atender as atividades de trabalho diretamente relacionadas com os propósitos especiais para os quais ela foi certificada.	
(b) Para os objetivos do parágrafo (a), a operação de uma aeronave civil categoria restrita visando prover treinamento de tripulação de voo na operação com propósitos especiais para os quais a aeronave foi homologada é considerada como sendo uma operação para esse especial propósito.	(b) Para os objetivos do parágrafo (a) desta seção, a operação de uma aeronave civil categoria restrita visando a prover treinamento de tripulação de voo na operação com propósitos especiais para os quais a aeronave foi certificada é considerada como sendo uma operação para esse propósito especial.	
(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil categoria restrita transportando passageiros ou cargas com fins lucrativos. Para os objetivos deste parágrafo uma operação com propósitos especiais, envolvendo o transporte de pessoas e materiais necessários ao cumprimento dessa operação (tais como polvilhamento de colheitas, semeaduras e reboque de faixas e incluindo o transporte de pessoas e materiais para o local de operação) e uma operação visando proporcionar treinamento de tripulantes de voo na operação com propósitos especiais, não é considerada como sendo uma operação transportando passageiros e cargas com fins lucrativos.	(c) É vedado operar uma aeronave civil categoria restrita transportando passageiros ou cargas com fins lucrativos. Para os objetivos deste parágrafo uma operação com propósitos especiais, envolvendo o transporte de pessoas e materiais necessários ao cumprimento dessa operação (tais como polvilhamento de colheitas, semeaduras e reboque de faixas e incluindo o transporte de pessoas e materiais para o local de operação) e uma operação visando a proporcionar treinamento de tripulantes de voo na operação com propósitos especiais, não é considerada como sendo uma operação transportando passageiros e cargas com fins lucrativos.	
(d) Nenhuma pessoa pode ser transportada em uma aeronave civil, categoria restrita, a menos que:	(d) Somente é permitido o transporte de qualquer pessoa em uma aeronave civil, categoria restrita, se:	
(1) seja um tripulante de voo;	(1) for um tripulante de voo;	
(2) seja um tripulante de voo em treinamento;	(2) for um tripulante de voo em treinamento;	
(3) execute a bordo uma função essencial correlacionada com a operação com propósitos especiais para a qual a aeronave foi homologada; ou	(3) executar a bordo uma função essencial correlacionada com a operação com propósitos especiais para a qual a aeronave foi certificada; ou	
(4) seja necessária para o cumprimento de atividade de trabalho diretamente relacionada com os propósitos especiais da operação.	(4) o transporte for necessário para o cumprimento de atividade de trabalho diretamente relacionada com os propósitos especiais da operação.	
(e) Exceto quando operando de acordo com os termos e condições de uma concessão especial autorizada pelo DAC ou de limitações operacionais especiais emitidas pelo DAC, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil de categoria restrita:	(e) Quando operando de acordo com os propósitos para os quais a aeronave foi certificada (exceto se operando de acordo com os termos e condições de uma isenção de cumprimento de regra aprovada pela ANAC), é vedado operar uma aeronave civil de categoria restrita:	
(1) sobre áreas densamente povoadas;	(1) sobre áreas densamente povoadas; ou	
(2) em aerovias congestionadas; ou	(2) em descumprimento às regras do DECEA.	Requisito alterado, pois regulação compete ao DECEA.
(3) nas proximidades de aeródromos congestionados com grande frequência de operações de transporte aéreo público.		Requisito não incluído, pois regulação compete ao DECEA.
O requerente de uma concessão especial segundo o parágrafo (e) desta seção deve submeter seu requerimento, na forma e com o conteúdo estabelecido, ao SERAC a que estiver vinculado.		Requisito não incluído, pois é matéria de IS.
(f) Esta seção não se aplica a operações de aeronaves de asas rotativas civis conduzidas com cargas externas, e sem transportar passageiros, de acordo com o RBHA 133.	(f) Esta seção não se aplica a operações de aeronaves de asas rotativas civis conduzidas com cargas externas, e sem transportar passageiros, de acordo com o RBAC nº 133.	
(g) Nenhuma pessoa pode operar um pequeno avião civil, categoria restrita, construído após 18 de julho de 1978, a menos que cintos de ombro sejam instalados em cada assento dianteiro. Os cintos de ombro devem ser projetados para suportar as cargas finais de inércia especificadas no RBHA 23, seção 23.561 (b) (2). Os cintos de ombro instalados em cada cadeira de	(g) Somente é permitido operar um pequeno avião civil, categoria restrita, fabricado após 18 de julho de 1978, se cintos de ombro forem instalados em cada assento dianteiro. Os cintos de ombro devem ser projetados para suportar as cargas finais de inércia especificadas no parágrafo 23.561 (b)(2) do RBAC nº 23. Os cintos de ombro instalados em cada cadeira de tripulante de voo devem permitir que esse tripulante, sentado em seu	

tripulante de voo devem permitir que esse tripulante, sentado em seu posto e com os cintos colocados e ajustados, execute todas as tarefas necessárias à condução das operações. Para os propósitos deste parágrafo:	posto e com os cintos colocados e ajustados, execute todas as tarefas necessárias à condução das operações. Para os propósitos deste parágrafo:	
(1) a data de fabricação de um avião é a data na qual os registros de inspeção de fabricação mostram que o avião foi considerado terminado e conforme com o projeto de tipo aprovado;	(1) <i>data de fabricação de uma aeronave</i> é a data na qual os registros de inspeção de sua fabricação mostram que a aeronave foi considerada terminada e, se aplicável, conforme com o projeto de tipo aprovado; e	
(2) "assento dianteiro" é um assento localizado no posto de pilotagem ou qualquer outro assento localizado ao lado do mesmo.	(2) <i>assento dianteiro</i> é um assento localizado em um posto de pilotagem ou qualquer outro assento posicionado ao lado dele.	
91.315 –AERONAVE CIVIL DE CATEGORIA LIMITADA: LIMITAÇÃO DE OPERAÇÃO	91.315 [Reservado]	
Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de civil de categoria limitada transportando pessoas ou carga com fins lucrativos.		
91.317 - AERONAVE CIVIL COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE COM BASE NO CERTIFICADO PROVISÓRIO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS	91.317 Aeronave civil com Certificado de Aeronavegabilidade provisório	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil com certificado provisório de homologação de tipo, a menos que a aeronave faça jus a um certificado de aeronavegabilidade com base no certificado provisório de homologação de tipo, conforme estabelecido no RBHA 21, seção 21.213.	(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com certificado de tipo provisório se a aeronave for elegível a obter um Certificado de Aeronavegabilidade provisório, conforme estabelecido na seção 21.213 do RBAC nº 21.	
(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil com certificado provisório de homologação de tipo fora do Brasil, a menos que especificamente autorizado pelo órgão homologador e pelas autoridades aeronáuticas de cada país envolvido na operação.	(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil com Certificado de Aeronavegabilidade provisório fora do Brasil, se for especificamente autorizado pela ANAC e pelas autoridades de aviação civil de cada país envolvido na operação.	
(c) A menos que autorizado pelo DAC, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil com certificado provisório de homologação de tipo em transporte aéreo comercial.	(c) Somente é permitido operar uma aeronave civil com certificado de tipo provisório em transporte aéreo comercial se tal operação for autorizada pela ANAC.	
(d) A menos que autorizado pelo órgão homologador, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com certificado provisório de homologação de tipo, exceto:	(d) Salvo se de outra forma autorizado pela ANAC, somente é permitido operar uma aeronave com certificado de tipo provisório:	
(1) se em operação diretamente relacionada com o certificado de homologação de tipo ou certificado de homologação suplementar de tipo da aeronave;	(1) se em operação diretamente relacionada com o certificado de tipo ou certificado suplementar de tipo da aeronave;	
(2) para treinamento de tripulações, inclusive em operações simuladas de transporte aéreo;	(2) para treinamento de tripulações, inclusive em operações simuladas de transporte aéreo;	
(3) em vôos de demonstração efetuados pelo fabricante, visando venda do produto;	(3) em voos de demonstração efetuados pelo fabricante, visando venda do produto;	
(4) em vôos para pesquisa de mercado, efetuados pelo fabricante;	(4) em voos para pesquisa de mercado, efetuados pelo fabricante;	
(5) em vôos para verificação dos instrumentos, acessórios e equipamentos que não afetem as condições básicas de aeronavegabilidade da aeronave; ou	(5) em voos para verificação dos instrumentos, acessórios e equipamentos que não afetem as condições básicas de aeronavegabilidade da aeronave; ou	
(6) em testes operacionais da aeronave.	(6) em testes operacionais da aeronave.	
(e) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado provisório de homologação de tipo deve fazê-lo dentro das limitações estabelecidas pelas placas e marcas da aeronave, ou estabelecidas pelo Manual de Voo provisório ou em qualquer outro documento. Entretanto, quando em operações diretamente relacionadas com um certificado de homologação de tipo ou um certificado de homologação suplementar de tipo, deve fazê-lo de acordo com as limitações estabelecidas para aeronaves experimentais no RBHA 21, seção	(e) Cada pessoa que opere uma aeronave com certificado de tipo provisório deve fazê-lo dentro das limitações estabelecidas pelas placas e marcas da aeronave, ou estabelecidas pelo manual de voo aprovado da aeronave provisório ou em qualquer outro documento. No entanto, quando em operações diretamente relacionadas com um certificado de tipo ou um certificado suplementar de tipo, deve fazê-lo de acordo com as limitações estabelecidas para aeronaves experimentais na seção 21.191 do RBAC nº 21 e, quando em ensaios em voo, deve operar segundo os regulamentos de tráfego aéreo aplicáveis.	

21.191 e, quando em ensaios em voo, deve operar segundo os regulamentos de tráfego aéreo aplicáveis.		
(f) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado provisório de homologação de tipo deve estabelecer procedimentos aprovados para:	(f) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado de tipo provisório deve estabelecer procedimentos aprovados para:	
(1) uso e orientação do pessoal de terra e de voo em operações segundo esta seção; e	(1) uso e orientação do pessoal de terra e de voo em operações segundo esta seção; e	
(2) operar em aeródromos onde o pouso e a decolagem se dão sobre áreas povoadas. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, salvo se de acordo com procedimentos aprovados.	(2) operar em aeródromos onde o pouso e a decolagem se darão sobre áreas povoadas.	
(g) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado provisório de homologação de tipo deve assegurar-se que cada membro da tripulação de voo está adequadamente habilitado, está familiarizado e possui conhecimento adequado da aeronave e dos procedimentos a serem utilizados pela tripulação.	(g) Cada pessoa que opere uma aeronave com certificado de tipo provisório deve assegurar-se que cada membro da tripulação de voo esteja adequadamente habilitado, esteja familiarizado e possua conhecimento adequado da aeronave e dos procedimentos a serem utilizados pela tripulação.	
(h) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado provisório de homologação de tipo deve mantê-la como requerido pelas regras aplicáveis e como previsto pelo órgão homologador.	(h) Cada pessoa que opere uma aeronave com certificado de tipo provisório deve mantê-la como requerido pelos requisitos aplicáveis.	
(i) Sempre que o fabricante, ou o órgão homologador, determinar que é necessária uma modificação de projeto, de construção ou de procedimento para assegurar operação segura, nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave com certificado provisório de homologação de tipo até que a modificação seja feita e aprovada. A seção 21.99, do RBHA 21, é aplicável a operações segundo esta seção.	(i) Sempre que o fabricante, ou a ANAC, determinar que seja necessária uma alteração de projeto, de construção ou de procedimento para assegurar operação segura, somente é permitido operar uma aeronave com certificado de tipo provisório se a alteração for feita e aprovada. As disposições da seção 21.99 do RBAC nº 21 são aplicáveis a operações segundo esta seção.	
(j) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado provisório de homologação de tipo:	(j) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado de tipo provisório:	
(1) pode transportar nessa aeronave somente pessoas que estiverem ligadas às operações permitidas por esta seção, especificamente autorizadas tanto pelo fabricante quanto pelo órgão homologador; e	(1) pode transportar nessa aeronave somente pessoas que estiverem ligadas às operações permitidas por esta seção, especificamente autorizadas tanto pelo fabricante quanto pela ANAC; e	
(2) deve identificar cada pessoa transportada na aeronave que a mesma possui homologação provisória.	(2) deve identificar cada pessoa transportada na aeronave que esta possui certificação de tipo provisório.	
(k) O órgão homologador pode estabelecer limitações e procedimentos adicionais considerados necessários, incluindo limitações no número de pessoas que podem ser transportadas na aeronave.		
91.319 - AERONAVE CIVIL COM CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VOO EXPERIMENTAL. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS	91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil com certificado de autorização de voo experimental (CAVE):	(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com CAVE:	
(1) para outros propósitos que não aqueles para os quais o certificado foi emitido; ou	(1) para os propósitos para os quais o certificado foi emitido; ou	
(2) transportando pessoas ou bens com fins lucrativos.	(2) sem transportar pessoas ou bens com fins lucrativos.	
(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com certificado de autorização de voo experimental fora da área de ensaio designada pelo CTA em coordenação com o DECEA até que seja demonstrado que:	(b) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE fora da área designada em NOTAM se for demonstrado que:	
(1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e	(1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e	
(2) a aeronave não possui características de projeto ou de operação perigosas.	(2) a aeronave não possui características de projeto ou de operação perigosas.	

(c) A menos que de outra forma autorizada pelo CTA em limitações operacionais especiais, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com certificado de autorização de voo experimental sobre áreas densamente povoadas ou em uma aerovia movimentada. O CTA pode emitir limitações operacionais especiais para uma particular aeronave, permitindo que decolagens e pousos possam ser executados sobre áreas densamente povoadas ou sob aerovias movimentadas, listando na autorização os termos e condições em que tais operações podem ser conduzidas, no interesse da segurança.	(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.	
(d) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado de autorização de voo experimental deve:	(d) Cada pessoa operando uma aeronave com CAVE deve:	
(1) identificar cada pessoa transportada a bordo da natureza experimental da aeronave;	(1) identificar cada pessoa transportada a bordo da natureza experimental da aeronave;	
(2) operar em voo VFR, apenas durante o dia, a menos que de outro modo especificamente autorizado pelo DAC em coordenação com o CTA;	(2) operar em voo VFR, apenas durante o dia, salvo se de outro modo for especificamente autorizado pela ANAC; e	
(3) notificar aos órgãos de controle de tráfego aéreo envolvidos na operação da natureza experimental da aeronave.	(3) notificar os órgãos ATC a respeito da natureza experimental do voo.	
(e) O CTA pode estabelecer limitações adicionais que considere necessárias, incluindo limitações no número de pessoas que podem ser transportadas na aeronave.		Matéria do DECEA.
91.321- AERONAVE CIVIL COM CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VOO. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS	91.321 e 91.323 [Reservado]	Seção excluída, pois o CAV e o CAVE se fundiram.
[(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave experimental (não homologada) fabricada ou montada exclusivamente para atividades de aerodesporto e/ou lazer:]		
(1) sem um certificado de autorização de voo (CAV) emitido pelo DAC;		
(2) para propósitos que não aqueles para os quais o certificado foi emitido; e		
(3) transportando pessoas ou bens com fins lucrativos.		
(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com certificado de autorização de voo fora das áreas designadas pelo DAC para sua operação até que seja verificado que:		
(1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e		
(2) a aeronave não possui características de projeto ou de operação perigosas.		
(c) A menos que de outra forma autorizado pelo DAC em limitações operacionais especiais, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com certificado de autorização de voo sobre áreas densamente povoadas ou em uma aerovia movimentada. O DAC pode emitir limitações operacionais especiais para uma particular aeronave, permitindo que decolagens e pousos possam ser executados sobre áreas densamente povoadas, listando na autorização os termos e condições em que tais operações podem ser conduzidas, no interesse da segurança.		
(d) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado de autorização de voo deve:		

(1) cientificar cada pessoa transportada a bordo da natureza experimental da aeronave;		
(2) operar apenas em voo VFR diurno, a menos que especificamente autorizado pelo DAC. Entretanto, em nenhum caso, tal autorização será emitida para aviões ultraleves, como definidos no RBHA 103.		
(e) O DAC pode estabelecer limitações adicionais que considere necessárias à segurança de voo e de terceiros.		
[(f) A operação de aeronaves ultraleves motorizadas deve obedecer às regras desta seção e às regras e procedimentos estabelecidos pelo RBHA 103.]		
91.323 - AERONAVE CATEGORIA PRIMÁRIA: LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO	91.325 Aeronave categoria primária	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de categoria primária transportando pessoas ou carga com fins lucrativos.	(a) É vedado operar uma aeronave de categoria primária transportando pessoas ou carga com fins lucrativos.	
[(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de categoria primária que seja mantida pelo piloto proprietário sob um programa de inspeção e de manutenção especiais aprovados exceto:	(b) Somente é permitido operar uma aeronave de categoria primária que seja mantida pelo piloto-proprietário sob um programa de inspeção e de manutenção especiais aprovados:	
(1) o próprio piloto-proprietário; ou	(1) o próprio piloto-proprietário; ou	
(2) um piloto designado pelo piloto-proprietário, desde que o piloto-proprietário não receba compensação pelo uso da aeronave.	(2) um piloto designado pelo piloto-proprietário, desde que o piloto-proprietário não receba compensação pelo uso da aeronave.	
(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de categoria primária a não ser em condições VMC, no período diurno e de acordo com as regras para voo VFR.]		
	91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva	
	(a) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva comercialmente para:	
	(1) rebocar um planador ou ultraleve não propulsado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou	
	(2) conduzir treinamento de voo.	
	(b) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva se:	
	(1) a aeronave estiver aeronavegável e for mantida por um mecânico habilitado e empresa de manutenção habilitada conforme o RBAC nº 43;	
	(2) a aeronave for submetida a uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) por uma entidade certificada para tal;	
	(3) o proprietário ou o operador cumpra com todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis;	
	(4) o proprietário ou o operador cumpra com todas as diretrizes de segurança aplicáveis à aeronave que venha a corrigir algum problema detectado; e	
	(5) o proprietário ou o operador cumpra com os requisitos de registro de grandes reparos e grandes alterações realizadas em produtos certificados, de acordo com o parágrafo 43.9(d) do RBAC nº 43 e com os requisitos de registro descritos na seção 91.417 deste Regulamento.	
	(c) [Reservado].	
	(d) Cada pessoa que opera uma aeronave com certificado especial de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva deve operar a aeronave de acordo com as instruções	

	de operação da aeronave, incluindo qualquer provisão para a operação dos equipamentos necessários especificados na lista de equipamentos da aeronave.	
	(e) Cada pessoa que opera uma aeronave com certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva deve notificar cada pessoa transportada da natureza especial da aeronave e que esta não cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade correspondentes a uma aeronave para a qual tenha sido emitido um Certificado de Aeronavegabilidade padrão.	
91.325 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM ÁREAS DE POUSO EVENTUAL		Seção excluída e conteúdo unificado na seção 91.329.
(a) Para os objetivos desta seção "área de pouso eventual" é uma área selecionada e demarcada para pouso e decolagens de helicópteros, possuindo características físicas compatíveis com aquelas estabelecidas pelo DAC para helipontos normais, que pode ser usada, esporadicamente, em condições VMC, por helicóptero em operações policiais, de salvamento, de socorro médico, de inspeções de linhas de transmissão elétrica ou de dutos transportando líquidos ou gases, etc. Ao requerer a implantação de uma área de pouso eventual, o interessado deve informar qual a finalidade básica da mesma.		
(b) Nenhuma pessoa pode operar um helicóptero em uma área de pouso eventual, a menos que:		
(1) a operação seja pertinente à finalidade para a qual a área foi implantada;		
(2) o helicóptero não transporte passageiros, exceto aqueles diretamente envolvidos com a operação sendo conduzida;		
(3) se a área não atender a todas as exigências físicas e operacionais estabelecidas para um heliponto normal, o piloto em comando seja habilitado para operar em área restrita; e		
(4) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o Controle de Tráfego Aéreo.		
91.327 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS.	91.329 Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas	
(a) Não obstante o previsto no parágrafo 91.102(d) deste regulamento, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, como operação ocasional, sob total responsabilidade do operador (caso de operações segundo o RBHA 135) e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, desde que:	(a) Ressalvado o previsto no parágrafo 91.102(d) deste Regulamento, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, sob total responsabilidade do piloto em comando e/ou do operador, conforme aplicável, desde que:	Requisito mantido, redação atualizada.
	(1) a operação seja feita em:	
	(i) áreas:	
	(A) cuja propriedade seja de pessoa física;	
	(B) cujo acesso ao público esteja restringido;	
	(C) desabilitadas em que não haja demarcações ou construções no solo que indiquem poder haver a presença de pessoas em um raio de 30 metros do ponto de toque (exceto aquelas pessoas envolvidas com a operação); ou	O pouso pode ser feito em áreas desabilitadas. Incluída uma distância de segurança mínima de 30 metros, tomando por referência o item 5.1 do CAAP 92-2(2) (<i>Guidelines for the establishment and operation of onshore Helicopter Landing Sites</i>), da Austrália.

	(D) onde a área de aproximação e de toque esteja livre de obstáculos ou animais que poderiam comprometer a segurança da operação; e	Incluído requisito que requer que a área de aproximação e toque esteja livre de obstáculos, tomando por referência o item 5.1 do CAAP 92-2(2) (<i>Guidelines for the establishment and operation of onshore Helicopter Landing Sites</i>), da Australia.
	(ii) distantes 30 metros de qualquer via de acesso público;	Requisito inserido para permitir o pouso em áreas onde somente passem pessoas, mas estas não residam ou trabalhem, respeitando-se somente uma distância de segurança. Incluída uma distância de segurança mínima de 30 metros, tomando por referência o item 5.1 do CAAP 92-2(2) (<i>Guidelines for the establishment and operation of onshore Helicopter Landing Sites</i>), da Australia.
	(2) não haja operação de abastecimento de aeronaves no local;	Requisito inserido a fim de preservar a segurança das operações. Não convém a uma área de pouso não homologada conter infraestrutura para abastecimento de aeronaves.
(1) não haja proibição de operação no local escolhido;	(3) não haja proibição de operação no local escolhido;	
(2) o proprietário ou responsável pelo local haja autorizado a operação;	(4) o proprietário ou responsável pelo local tenha autorizado formalmente a operação;	
(3) o operador do helicóptero tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros;	(5) o operador do helicóptero realize um gerenciamento de risco de forma a garantir um nível aceitável de risco à segurança da operação, da aeronave, de seus ocupantes e de terceiros;	
(4) a operação não se torne rotineira e/ou freqüente;		Requisito excluído pela dificuldade de se definir "rotineira" e "frequente".
(5) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o Controle de Tráfego Aéreo;	(6) se em espaço aéreo controlado, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral e em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo responsável pela área em questão, em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA; e	
(6) seja comunicado ao SERAC da área, tão logo seja praticável, qualquer anormalidade ocorrida durante a operação; e	(7) seja comunicado à ANAC qualquer anormalidade ocorrida durante a operação em no máximo 10 dias.	
(7) o local selecionado atenda, necessariamente, às seguintes características físicas:		Requisito não incluído, pois suplantado pelos parágrafos (a) e (a)(1).
(i) área de pouso: a área de pouso deve ser suficiente para conter, no mínimo, um círculo com diâmetro igual à maior dimensão do helicóptero a ser utilizado;		Requisito não incluído, pois suplantado pelos parágrafos (a) e (a)(1).
(ii) área de segurança: a área de pouso deve ser envolvida por uma área de segurança, isenta de obstáculos, com superfície em nível não superior ao da área de pouso, estendendo-se além dos limites dessa área por metade do comprimento total do helicóptero a ser utilizado;		Requisito não incluído, pois suplantado pelos parágrafos (a) e (a)(1).
(iii) superfícies de aproximação e de decolagem: as superfícies de aproximação e de decolagem devem fazer entre si um ângulo de, no mínimo, 90°, com rampas de, no máximo, 1:8; e		Requisito não incluído, pois suplantado pelos parágrafos (a) e (a)(1).
(iv) superfícies de transição: além das superfícies definidas no parágrafo (a)(7)(iii) desta seção, e não coincidentes com elas, devem existir superfícies		Requisito não incluído, pois suplantado pelos parágrafos (a) e (a)(1).

de transição, com início nos limites da área de segurança, estendendo-se para cima e para fora desses limites com rampa máxima de 1:2.		
	(b) Nos casos de catástrofes naturais ou emergências, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados sem atender aos critérios dos parágrafos (a)(1) a (a)(5) desta seção, sob total responsabilidade do operador e/ou do piloto em comando.	Requisito inserido a fim de permitir desvios em casos emergenciais ou de catástrofes.
	(c) Caso ocorra a situação prevista no parágrafo (b) desta seção, o operador ou o piloto em comando deve enviar à ANAC, em até 10 dias contados a partir do término das operações, um relatório informando os motivos para o descumprimento dos critérios do parágrafo (a) desta seção, exceto para aeronaves operando sob a Subparte O deste Regulamento.	
	(d) Caso haja alguma situação especial, não prevista por este Regulamento, que cause perturbação à ordem pública, a ANAC pode proibir as operações em determinada área, mesmo que essa área atenda aos outros critérios do parágrafo (a) desta seção.	
(b) Para operações de pouso e decolagem em áreas não homologadas ou registradas visando atender a eventos programados tais como festas populares, festivais, "shows", competições esportivas, filmagens, etc, além das normas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, é compulsória a obtenção de autorização prévia do SERAC da área.	(e) A ANAC poderá aprovar pousos em locais não cadastrados para atender eventos em geral, desde que sejam atendidas as disposições da seção 91.303 deste Regulamento.	
	91.331 Pousos e decolagens na água	Seção inserida a fim de se estabelecer requisitos mínimos para operação de pousos e decolagens na água.
	(a) Pousos e decolagens na água podem ser realizados, sob total responsabilidade do piloto em comando e/ou do operador, conforme aplicável, desde que:	
	(1) a operação seja realizada a uma distância de pelo menos 30 metros laterais e distância segura à frente para o pouso ou a decolagem, de qualquer objeto ou pessoa fluando na água;	A distância segura a frente dependerá das características de operação da aeronave. Incluída uma distância lateral de segurança mínima de 30 metros, tomando por referência o item 5.1 do CAAP 92-2(2) (<i>Guidelines for the establishment and operation of onshore Helicopter Landing Sites</i>), da Australia, que embora se aplique a helicópteros, oferece também uma boa referência para o distanciamento lateral para hidroaviões.
	(2) não haja proibição de operação no local escolhido e a legislação vigente na área seja observada;	
	(3) o operador da aeronave realize um gerenciamento de risco de forma a garantir um nível aceitável de risco à segurança da operação, da aeronave, de seus ocupantes e de terceiros;	
	(4) se em espaço aéreo controlado, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral e em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo responsável pela área em questão, em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA; e	
	(5) seja comunicado à ANAC qualquer anormalidade ocorrida durante a operação em no máximo 10 dias.	

	(b) A ANAC poderá aprovar pousos na água que não cumpram ao disposto no parágrafo (a)(1) desta seção para atender eventos em geral, desde que sejam atendidas as disposições aplicáveis da seção 91.303 deste Regulamento.	
91.329 a 91.333 – RESERVADO		
SUBPARTE E - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	SUBPARTE E MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, ALTERAÇÕES E REPAROS	
91.401 - APLICABILIDADE	91.401 Aplicabilidade	
(a) Esta subparte estabelece regras governando a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de aeronaves civis registradas no Brasil e operando dentro ou fora do território brasileiro.	(a) Esta Subparte estabelece requisitos para a manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos de aeronaves civis registradas no Brasil e operando dentro ou fora do território brasileiro.	
(b) As seções 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 e 91.419 desta subparte não se aplicam a uma aeronave mantida conforme um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada como previsto nos RBHA 121, 129 ou 135 (parágrafo 135.411(a) (2)).	(b) As seções 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 e 91.419 desta Subparte não se aplicam a uma aeronave mantida conforme um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada como previsto no RBAC nº 121 ou no parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135.	Foi excluído o RBAC nº 129, pois este RBAC não possui requisitos de aeronavegabilidade continuada.
	(c) As seções 91.405 e 91.409 deste Regulamento não se aplicam a aeronaves inspecionadas de acordo com o RBAC nº 125.	Requisito incluído, tendo em vista a edição do RBAC nº 125.
	(d) A seção 91.423 deste Regulamento não se aplica a uma aeronave que opere segundo o RBAC nº 121.	Requisito movido do antigo RBHA 91.423(f).
91.403 - GERAL	91.403 Disposições gerais	seção mantida.
(a) O proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o atendimento ao RBHA 39, subparágrafo 39.13(b)(1) (informação de defeitos ao DAC).	(a) O operador ou, na falta deste, o proprietário de uma aeronave é o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o cumprimento do RBAC nº 39.	
(b) Nenhuma pessoa pode executar manutenção, manutenção preventiva, reparos ou modificações a não ser como estabelecido nesta subparte e outras regulamentações aplicáveis, incluindo o RBHA 43.	(b) Somente é permitido executar manutenção, manutenção preventiva, reparos ou alterações como estabelecido nesta Subparte e outras regulamentações aplicáveis, incluindo o RBAC nº 43.	
(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou Instruções para Aeronavegabilidade Continuada possuindo uma seção de Limitações de Aeronavegabilidade, a menos que os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção sejam cumpridos. Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 e 135, ou estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste regulamento.	(c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou instruções para aeronavegabilidade continuada contendo uma seção de limitações de aeronavegabilidade se os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção forem cumpridos. Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBAC nº 121, 125 e 135, ou estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste Regulamento.	Requisito mantido. Incluída referência ao RBAC nº 125.
	(d) Somente é permitido modificar uma aeronave com base em um certificado suplementar de tipo se quem modificar for o detentor deste certificado ou possuir autorização por escrito do detentor.	
(d) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 121 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, registrada na categoria TPR, a menos que o operador tenha apresentado ao DAC um adequado Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) para a referida aeronave nos últimos 03 anos.	(e) Somente é permitido operar uma aeronave em operação regida pelo RBAC nº 121, ou regida pelo RBAC nº 135 registrada na categoria TPR, se o operador tiver apresentado à ANAC um RCA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 3 anos.	
(e) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 91 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, não registrada na categoria TPR, a menos que o proprietário ou	(f) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se tiver sido executada uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) nessa aeronave nos últimos 12 meses, exceto no caso previsto no parágrafo (g) desta seção. O proprietário ou operador	

operador tenha apresentado ao DAC ou SERAC, conforme aplicável, uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) para a referida aeronave nos últimos 12 meses, atestando sua condição de aeronavegabilidade. As aeronaves enquadradas neste parágrafo que tinham isenção para a Declaração da IAM têm até 30 de junho de 2006 para se adequar a este requisito.	deve apresentar à ANAC uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) para a referida aeronave atestando sua condição de aeronavegabilidade. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR. Uma Vistoria Técnica Inicial (VTI) ou Especial (VTE) substitui a realização da IAM requerida por este parágrafo.	
(f) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 91 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, não registrada na categoria TPR, a menos que o proprietário ou operador tenha apresentado ao DAC ou SERAC, conforme aplicável, um adequado Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) e Lista de Verificação para a referida aeronave nos últimos 06 anos. A apresentação do RCA conforme este parágrafo substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (e) desta seção no ano de apresentação do referido RCA.	(g) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o proprietário ou operador tiver apresentado à ANAC um RCA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 6 anos, com o objetivo de revalidação do respectivo Certificado de Aeronavegabilidade. Neste caso, a apresentação do RCA substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (f) desta seção. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR.	
(g) Para aeronaves enquadradas no parágrafo (f) desta seção, e conforme procedimentos previstos, uma Vistoria Técnica Inicial ou Especial pode substituir a apresentação do RCA e da Lista de Verificações.		
(h) [Procedimentos para o processamento do RCA são estabelecidos em Instrução de Aviação Civil.]		
(i) Atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade aeronáutica que a aeronave:		
(1) está com a sua documentação correta, conforme previsto na seção 91.203 deste RBHA;		
(2) está de acordo com o projeto de tipo aprovado;		
(3) está com todas as grandes modificações e grandes reparos baseados em dados técnicos aprovados;		
(4) está em conformidade com todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis; e		
(5) tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/ inspeção previsto na seção 91.409 deste RBHA ou de acordo com um programa de manutenção previsto no RBHA 135 ou RBHA 121.		
91.405 - MANUTENÇÃO REQUERIDA	91.405 Manutenção requerida	
Cada proprietário ou operador de uma aeronave:	Cada proprietário ou operador de uma aeronave:	
(a) deve ter essa aeronave inspecionada como estabelecido na subparte E deste regulamento e deve, entre inspeções obrigatórias, exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, reparar discrepâncias que eventualmente apareçam, conforme previsto no RBHA 43.	(a) deve ter essa aeronave inspecionada segundo esta Subparte e deve, entre inspeções obrigatórias, reparar discrepâncias que eventualmente apareçam, conforme previsto no RBAC nº 43, exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção;	
(b) deve assegurar-se que o pessoal de manutenção fez as anotações apropriadas nos registros de manutenção de aeronave, indicando que a mesma foi aprovada para retorno ao serviço;	(b) deve assegurar-se de que o pessoal de manutenção tenha feito as anotações apropriadas nos registros de manutenção de aeronave, indicando que esta tenha sido aprovada para retorno ao serviço;	
(c) deve tomar providências para que qualquer instrumento ou item de equipamento inoperante, e que o parágrafo 91.213(d)(2) permita estar inoperante, seja reparado, substituído, removido ou inspecionado na próxima inspeção requerida; e	(c) deve tomar providências para que qualquer instrumento ou item de equipamento inoperante, e que o parágrafo 91.213(d)(2) permita estar inoperante, seja reparado, substituído, removido ou inspecionado na próxima inspeção requerida; e	

(d) quando listando discrepâncias, incluindo instrumentos e equipamentos inoperantes, deve assegurar-se que uma placa foi instalada como requerido pela seção 43.11 do RBHA 43.	(d) quando listando discrepâncias, incluindo instrumentos e equipamentos inoperantes, deve assegurar-se de que uma placa foi instalada como requerido pela seção 43.11 do RBAC nº 43.	
91.407 - OPERAÇÃO APÓS MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, REPAROS OU MODIFICAÇÕES	91.407 Operação após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alterações	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que tenha sofrido manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, reparos ou modificações a menos que:	(a) Somente é permitido operar uma aeronave que tenha sofrido manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alterações se:	
(1) ela tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada e devidamente qualificada pelo DAC e conforme o RBHA 43, seção 43.7.	(1) ela tiver sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada e devidamente qualificada pela ANAC e conforme a seção 43.7 do RBAC nº 43; e	
(2) as anotações nos registros de manutenção requeridas pelas seções 43.9 ou 43.11, do RBHA 43, como aplicável, tenham sido feitas.	(2) as anotações nos registros de manutenção requeridas pelas seções 43.9 ou 43.11 do RBAC nº 43, como aplicável, tiverem sido feitas.	
(b) Nenhuma pessoa pode transportar qualquer pessoa (exceto tripulantes) em uma aeronave que tenha sofrido manutenção, recondicionamento, reparos ou modificação que possa ter alterado ou afetado apreciavelmente suas características de voo ou afetado substancialmente sua operação em voo, até que um piloto adequadamente qualificado na aeronave e possuidor, pelo menos, de uma licença de piloto privado, voe na aeronave fazendo uma verificação operacional do trabalho executado e anote o voo e seu resultado nos registros da aeronave.	(b) Somente é permitido transportar qualquer pessoa (exceto tripulantes) em uma aeronave que tenha sofrido manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alterações, que possa ter alterado ou afetado apreciavelmente suas características de voo ou afetado substancialmente sua operação em voo, se um piloto adequadamente habilitado na aeronave tiver voado na aeronave e feito uma verificação operacional do trabalho executado e anotado o voo e seu resultado nos registros da aeronave.	
(c) A aeronave não precisa ser voada conforme o parágrafo (b) desta seção se, antes de voar, inspeções e testes no solo concluírem que a manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, reparos ou modificação não alteraram substancialmente as características de voo, nem afetaram apreciavelmente a operação da aeronave.	(c) Caso inspeções e testes no solo concluírem que a manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alterações não alteraram substancialmente as características de voo, nem afetaram apreciavelmente a operação da aeronave, o parágrafo (b) desta seção não precisa ser atendido.	
91.409 - INSPEÇÕES	91.409 Inspeções	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes à operação, esta aeronave:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave se, dentro dos 12 meses precedentes à operação, esta aeronave tiver sido submetida a:	
(1) [tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403(i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento; ou]	(1) uma inspeção anual de acordo com o RBAC nº 43 e aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 do referido RBAC nº 43; ou	
(2) tenha feito uma vistoria inicial para obtenção de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21.	(2) uma vistoria inicial para obtenção de Certificado de Aeronavegabilidade de acordo com o RBAC nº 21.	
Nenhuma inspeção realizada segundo o parágrafo (b) desta seção pode substituir qualquer inspeção requerida por este parágrafo, a menos que seja realizada por uma pessoa autorizada para realizar IAM e tenha sido registrada como IAM nos documentos da aeronave.	(a)-I Uma inspeção realizada segundo o parágrafo (b) desta seção não pode substituir qualquer inspeção ou vistoria requerida pelo parágrafo (a) desta seção, salvo se a inspeção for realizada por uma pessoa autorizada para realizar inspeção anual e tiver sido registrada como uma "inspeção anual" nos documentos da aeronave.	
(Cancelado)		
(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando qualquer pessoa (exceto tripulantes) com fins lucrativos e nenhuma pessoa pode dar instrução de voo paga em uma aeronave sob seu controle, a menos que, dentro das 100 horas de voo precedentes à operação, a aeronave tenha sofrido uma inspeção anual ou uma inspeção de 100 horas e tenha sido aprovada para retorno ao serviço de acordo	(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave transportando qualquer pessoa (exceto tripulantes) com fins lucrativos ou dar instrução de voo paga em uma aeronave sob seu controle se, dentro das 100 horas de voo precedentes à operação, a aeronave tiver sofrido uma inspeção anual ou uma inspeção de 100 horas e tiver sido aprovada para retorno ao serviço de acordo com o RBAC nº 43 ou tiver passado por uma vistoria para emissão de Certificado de	

com o RBHA 43, ou tenha passado por uma inspeção para emissão de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21. A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada. O tempo em excesso, entretanto, será incluído na contagem das próximas 100 horas de tempo de serviço.	Aeronavegabilidade de acordo com o RBAC nº 21. A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas enquanto em rota, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada. No entanto, o tempo em excesso será incluído na contagem das próximas 100 horas de tempo de serviço.	
(c) Os parágrafos (a) e (b) desta seção não se aplicam para:	(c) Os parágrafos (a), (a)-I e (b) desta seção não se aplicam a:	Requisito mantido.
(1) uma aeronave que possua uma permissão especial de voo, ou um certificado de aeronavegabilidade com base em um certificado provisório de homologação de tipo, ou um certificado de autorização de voo experimental ou, ainda, um certificado de autorização de voo;	(1) uma aeronave que possua uma autorização especial de voo, um CAVE, um Certificado de Aeronavegabilidade provisório;	
(2) uma aeronave inspecionada conforme um programa de inspeção aprovado segundo o RBHA 135 e devidamente identificada pela matrícula nas especificações operativas da empresa que possui o programa aprovado; ou	(2) uma aeronave inspecionada conforme um programa de inspeção aprovado segundo o RBAC nº 135 e devidamente identificada pela matrícula nas especificações operativas da empresa que possui o programa aprovado;	
(3) uma aeronave sujeita aos requisitos dos parágrafos (d) ou (e) desta seção; ou	(3) uma aeronave sujeita aos requisitos dos parágrafos (d), (d)-I, (e) ou (i) desta seção;	
(4) aeronave de asas rotativas com motor a turbina quando o operador optar por inspecionar a aeronave de acordo com o parágrafo (e) desta seção.	(4) uma aeronave de asas rotativas com motor a turbina quando o operador optar por inspecionar a aeronave de acordo com o parágrafo (e) desta seção; ou	
	(5) uma aeronave leve esportiva.	
(d) Inspeções progressivas. Cada proprietário ou operador de uma aeronave que deseje usar um programa de inspeções progressivas deve submeter um requerimento escrito ao SERAC a que está vinculado, juntamente com:	(d) Cada proprietário ou operador de uma aeronave que deseje usar um programa de inspeções progressivas deve encaminhar um requerimento por escrito à ANAC juntamente com:	
(1) a indicação de um mecânico qualificado autorizado a realizar inspeções, ou de uma oficina homologada e apropriadamente qualificada, ou do fabricante da aeronave para supervisionar ou conduzir as inspeções progressivas;	(1) a indicação de um mecânico qualificado autorizado a realizar inspeções, ou de uma organização de manutenção certificada e apropriadamente qualificada, ou do fabricante da aeronave para supervisionar ou conduzir as inspeções progressivas;	
(2) um manual atualizado com os procedimentos de inspeção, pronta e facilmente compreensível pelos pilotos e pelo pessoal de manutenção contendo, em detalhes:	(2) um manual atualizado com os procedimentos de inspeção, pronta e facilmente compreensível pelos pilotos e pelo pessoal de manutenção contendo, em detalhes:	
(i) uma explicação da inspeção progressiva, incluindo a responsabilidade sobre a continuidade das inspeções, a maneira de preencher os relatórios, a guarda e conservação desses relatórios e a documentação técnica de referência;	(i) uma explicação da inspeção progressiva, incluindo a responsabilidade sobre a continuidade das inspeções, a maneira de preencher os relatórios, a guarda e conservação desses relatórios e a documentação técnica de referência;	
(ii) um programa de inspeções, especificando o intervalo em horas ou dias em que inspeções de rotina ou detalhadas devem ser executadas, incluindo instruções para exceder intervalos de inspeções por não mais de 10 horas de voo quando em rota e para mudanças nos intervalos por experiência obtida no serviço;	(ii) um programa de inspeções especificando o intervalo em horas ou dias em que inspeções de rotina ou detalhadas devem ser executadas, incluindo instruções para exceder intervalos de inspeções por não mais de 10 horas de voo quando em rota e para mudanças nos intervalos por experiência obtida no serviço;	
(iii) amostra dos formulários para executar e registrar inspeções de rotina e detalhadas, com instruções sobre seu uso; e	(iii) amostras dos formulários para executar e registrar inspeções de rotina e detalhadas, com instruções sobre seu uso; e	
(iv) amostra de relatórios, registros e instruções para seu uso.	(iv) amostras de relatórios, registros e instruções para seu uso;	
(3) uma listagem das instalações, equipamentos e ferramentas necessárias para desmontagem e apropriadas para as inspeções da aeronave; e	(3) uma listagem das instalações, equipamentos e ferramentas necessárias para desmontagem e apropriadas para as inspeções da aeronave; e	
(4) informações técnicas atualizadas e apropriadas à aeronave.	(4) informações técnicas atualizadas e apropriadas à aeronave.	
A frequência e detalhes da inspeção progressiva devem prover a inspeção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses calendáricos e devem ser consistentes com as recomendações do fabricante, com a	(d)-I A frequência e detalhes da inspeção progressiva devem prover a inspeção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses e devem ser consistentes com as recomendações do fabricante, com a experiência em serviço e com a espécie de	

<p>experiência em serviço e com a espécie de operação em que a aeronave estiver engajada. O programa de inspeções deve assegurar que a aeronave, a qualquer tempo, estará aeronavegável e conforme com todas as aplicáveis especificações da aeronave, especificações técnicas homologadas do tipo, diretrizes de aeronavegabilidade e outros requisitos requeridos. Se uma inspeção progressiva for descontinuada, o proprietário ou operador deve informar imediatamente ao SERAC a que estiver vinculado. Após a descontinuação, a primeira inspeção anual de acordo com 91.409(a)(1) fica devida dentro dos 12 meses calendários contados a partir da data da última inspeção completa na aeronave feita de acordo com o programa descontinuado. A inspeção de 100 horas segundo 91.409(b) fica devida dentro das 100 horas de voo após essa inspeção completa. Uma inspeção completa na aeronave com o propósito de determinar quando a inspeção anual e a inspeção de 100 horas devem ser realizadas requer uma inspeção detalhada de toda a aeronave e de todos os seus componentes, de acordo com o programa de inspeção progressiva. Uma inspeção de rotina na aeronave e uma inspeção detalhada de alguns componentes não é considerada uma inspeção completa.</p>	<p>operação em que a aeronave estiver engajada. O programa de inspeções deve assegurar que a aeronave, continuamente, estará aeronavegável e conforme com todas as suas especificações aplicáveis, especificações técnicas certificadas do tipo, diretrizes de aeronavegabilidade e demais requisitos. Se uma inspeção progressiva for descontinuada o proprietário ou operador deve informar imediatamente à ANAC.</p>	
<p>(e) Grandes aviões, aviões multimotores com motores a turbina e helicópteros com motor a turbina. Nenhuma pessoa pode operar um grande avião ou um avião multimotor com motores a turbina, ou um helicóptero com motores a turbina a menos que a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tenham sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificação técnica do certificado de homologação de tipo e em outros documentos aprovados tenha sido cumprido. Entretanto, o proprietário ou operador de um helicóptero com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção de 91.409(a), (b), (c) ou (d) em lugar da opção de inspeção contida em 91.409(f).</p>	<p>(e) Somente é permitido operar um grande avião ou um avião multimotor com motores a turbina, ou uma aeronave de asas rotativas com motores a turbina, se a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tiverem sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificação técnica do certificado de tipo e em outros documentos aprovados tiver sido cumprido. No entanto, o proprietário ou operador de uma aeronave de asa rotativa com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção dos parágrafos (a), (a)-I, (b), (c), (d) ou (d)-I desta seção em lugar da opção de inspeção contida no parágrafo (f) desta seção.</p>	
<p>(f) Seleção de programas conforme o parágrafo (e) desta seção. O proprietário ou operador de cada aeronave descrita no parágrafo (e) desta seção deve selecionar, identificar nos registros de manutenção da aeronave e usar um dos seguintes programas para a inspeção dessa aeronave:</p>	<p>(f) O proprietário ou operador de cada aeronave descrita no parágrafo (e) desta seção deve selecionar, identificar nos registros de manutenção da aeronave e usar um dos seguintes programas para a inspeção dessa aeronave:</p>	
<p>(1) um programa de inspeção para aeronavegabilidade continuada fazendo parte de um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada em uso por uma empresa aérea operando esse tipo e modelo de aeronave, conforme especificações técnicas emitidas segundo o RBHA 121 ou 135, ou operando o mesmo tipo e modelo de aeronave segundo o RBHA 135 e mantendo-o segundo 135.411(a)(2).</p>	<p>(1) um programa de inspeção para aeronavegabilidade continuada fazendo parte de um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada em uso por uma empresa aérea operando esse tipo e modelo de aeronave, conforme especificações técnicas emitidas segundo o RBAC nº 121 ou 135, ou operando o mesmo tipo e modelo de aeronave segundo o RBAC nº 135 e mantendo-o segundo o parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135;</p>	
<p>(2) um programa de inspeções, aprovado segundo o parágrafo 135.419 do RBHA 135 e correntemente em uso por uma empresa homologada segundo o referido regulamento.</p>	<p>(2) um programa de inspeções, aprovado segundo o parágrafo 135.419 do RBAC nº 135 e correntemente em uso por uma empresa certificada segundo o referido RBAC nº 135;</p>	
<p>(3) um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.</p>	<p>(3) um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante; ou</p>	
<p>(4) qualquer outro programa de inspeção, estabelecido pelo proprietário ou operador da aeronave e aprovado pelo DAC, conforme parágrafo (g) desta</p>	<p>(4) qualquer outro programa de inspeção, estabelecido pelo proprietário ou operador da aeronave e aprovado pela ANAC, conforme parágrafo (g) desta seção. No entanto, a</p>	

seção. Entretanto, o DAC pode requerer revisões nesse programa de acordo com as provisões de 91.415.	ANAC pode requerer revisões nesse programa de acordo com as provisões da seção 91.415 deste Regulamento.	
Cada operador deve incluir no programa selecionado o nome e o endereço da empresa responsável pela programação de inspeções requeridas pelo programa e fazer com que uma cópia desse programa seja apresentada à empresa executando inspeções e aos INSPAC, quando requerido.	(f)-I Cada operador deve incluir no programa selecionado segundo o parágrafo (f) desta seção, o nome e o endereço da empresa responsável pela programação de inspeções requeridas pelo programa e fazer com que uma cópia desse programa seja apresentada à empresa que estiver executando as inspeções e aos inspetores da ANAC, quando requerido.	
Nos casos descritos nos subparágrafos (f)(1) e (f)(2) desta seção, o programa de inspeção da empresa só poderá ser usado se for executado pela própria empresa aérea ou por outra empresa por ela subcontratada segundo sua especificação operativa.	(f)-II Nos casos descritos nos parágrafos (f)(1) e (f)(2) desta seção, o programa de inspeção da empresa só poderá ser usado se for executado pela própria empresa aérea ou por outra empresa por ela subcontratada segundo sua especificação operativa.	
(g) Aprovação de programa de inspeções conforme o parágrafo (e) desta seção. Cada operador de uma aeronave com motor a turbina desejando estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado conforme o subparágrafo (f) (4) desta seção deve submetê-lo à aprovação do DAC. A submissão deve ser feita por escrito e deve conter, pelo menos, as seguintes informações:	(g) Cada operador de uma aeronave com motor a turbina que deseje estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado conforme o parágrafo (f)(4) desta seção deve requerer a aprovação da ANAC. O requerimento deve ser feito por escrito e deve conter, pelo menos, as seguintes informações:	
(1) instruções e procedimentos para a condução das inspeções no particular tipo e modelo de aeronave, incluindo os testes e verificações necessários. As instruções e procedimentos devem indicar em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices e equipamentos, inclusive os de emergência e de sobrevivência que devem ser inspecionados.	(1) instruções e procedimentos para a condução das inspeções no tipo e modelo específico de aeronave, incluindo os testes e verificações necessários. As instruções e procedimentos devem indicar em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices e equipamentos, inclusive os de emergência e de sobrevivência, que devem ser inspecionados; e	
(2) um programa de execução das inspeções que devem ser realizadas, expresso em termos de tempo de voo, tempo calendário, ciclos de operação de sistemas ou qualquer combinação desses critérios.	(2) um programa de execução das inspeções que devem ser realizadas, expresso em termos de tempo de voo, tempo corrido, ciclos de operação de sistemas ou qualquer combinação desses critérios.	
(h) Mudança de um programa de inspeções para outro. Quando um operador mudar de um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo (f) desta seção para um outro programa, os tempos em serviço, tempo calendário e ciclos de operações acumulados segundo o programa prévio devem ser usados para determinar os tempos das inspeções devidas segundo o novo programa.	(h) Quando um operador mudar de um programa de inspeções aprovado segundo os parágrafos (f), (f)-I e (f)-II desta seção para um outro programa, os tempos em serviço, tempo corrido e ciclos de operações acumulados segundo o programa prévio devem ser utilizados para determinar os tempos das inspeções devidas segundo o novo programa.	
(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.	(i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se for cumprido um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.	
(j) Os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção de acordo com o parágrafo (i) desta seção não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91.		
91.411 - EQUIPAMENTOS DE TESTES E INSPEÇÕES EM SISTEMA DE ALTÍMETRO E EM EQUIPAMENTO AUTOMÁTICO DE INFORMAÇÃO DE ALTITUDE (MODO C)	91.411 Equipamentos de testes e inspeções em sistema de altímetro e em equipamento automático de informação de altitude (Modo C)	
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião ou helicóptero no espaço aéreo controlado, em voo IFR, a menos que:	(a) Somente é permitido operar um avião ou helicóptero no espaço aéreo controlado, em voo IFR, se:	
(1) dentro dos 24 meses calendáricos precedendo essa operação, cada sistema de pressão estática, cada altímetro e cada equipamento automático de	(1) dentro dos 24 meses precedentes, cada sistema de pressão estática, cada altímetro e cada equipamento automático de informação de altitude (se requerido na área de	

informação de altitude (se requerido na área de operação) tenha sido testado, inspecionado e considerado conforme com o apêndice E do RBHA 43;	operação) tiver sido testado, inspecionado e considerado conforme com o Apêndice E do RBAC nº 43;	
(2) exceto quanto à abertura dos drenos do sistema ou das válvulas de fonte alternada de pressão estática, seguindo-se a qualquer abertura e fechamento do sistema de pressão estática esse sistema tenha sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (a) do apêndice E do RBHA 43; e	(2) esse sistema tiver sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (a) do Apêndice E do RBAC nº 43, exceto quanto à abertura dos drenos do sistema ou das válvulas de fonte alternada de pressão estática, seguindo-se a qualquer abertura e fechamento do sistema de pressão estática; e	
(3) seguindo-se à instalação ou manutenção do sistema automático de informação de altitude ou do transponder, quando erros na correspondência dos dados de altitude podem ser introduzidos, o sistema como um todo tenha sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (c) do apêndice E do RBHA 43.	(3) após a instalação ou manutenção do sistema automático de informação de altitude ou do transponder, quando erros na correspondência dos dados de altitude podem ser introduzidos, o sistema como um todo tiver sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (c) do Apêndice E do RBAC nº 43.	
(b) Os testes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser conduzidos:	(b) Os testes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser conduzidos:	
(1) pelo fabricante da aeronave na qual os testes e inspeções devem ser realizados; ou	(1) pelo fabricante da aeronave na qual os testes e inspeções devem ser realizados;	
(2) por uma oficina homologada, adequadamente equipada e certificada para tais funções e que tenha:	(2) por uma organização de manutenção detentora de Categoria, classe e Especificações Operativas apropriadas, e autorização da ANAC para:	
(i) autorização do DAC para executar trabalhos em instrumentos; ou	(i) executar trabalhos em instrumentos;	
(ii) autorização do DAC para reparar o tipo e o modelo do equipamento a ser testado; ou	(ii) reparar o tipo e o modelo do equipamento a ser testado;	
(iii) autorização do DAC para executar o específico teste; ou	(iii) executar o teste específico; ou	
(iv) autorização do DAC para trabalhar no específico tipo de aeronave a ser testada; ou	(iv) trabalhar no tipo específico de aeronave a ser testada; ou	
(v) cancelado; ou		
(3) por um mecânico certificado pelo DAC e qualificado em instrumentos (apenas para os testes e inspeções do sistema de pressão estática).	(3) por um mecânico de manutenção aeronáutica detentor de licença em célula e/ou aviônica, e qualificado em instrumentos (apenas para os testes e inspeções do sistema de pressão estática).	
(c) Os altímetros e equipamentos automáticos de informação de altitude, aprovados conforme uma ordem técnica padrão, são considerados testados e inspecionados quando da data de sua fabricação.	(c) Os altímetros e equipamentos automáticos de informação de altitude, aprovados conforme uma OTP (TSO), são considerados testados e inspecionados quando da data de sua fabricação.	
(d) Nenhuma pessoa pode operar um avião ou helicóptero no espaço aéreo controlado, em voo IFR, acima da máxima altitude na qual todos os altímetros e o equipamento automático de informação de altitude (se requerido na área de operação) da aeronave tenham sido testados.	(d) É vedado operar um avião ou helicóptero no espaço aéreo controlado, em voo IFR, acima da máxima altitude na qual todos os altímetros e o equipamento automático de informação de altitude da aeronave (se requerido na área de operação) tenham sido testados.	
91.413 - TESTES E INSPEÇÕES DO TRANSPONDER	91.413 Testes e inspeções do transponder	
(a) Nenhuma pessoa pode usar um transponder como especificado em 121.345(c) e 135.143(c) (dos RBHA 121 e 135 respectivamente) e 91.215(a) deste regulamento, a menos que:	(a) Somente é permitido utilizar um transponder como especificado nos parágrafos 121.345(c) e 135.143(c) dos RBAC nº 121 e 135, respectivamente, e no parágrafo 91.215(a) deste Regulamento, se, dentro dos 24 meses precedentes, o transponder tiver sido testado, inspecionado e considerado conforme com o Apêndice F do RBAC nº 43.	
(1) dentro dos 24 meses precedendo esse uso, o transponder tenha sido testado, inspecionado e o considerado conforme com o apêndice F do RBHA 43; e		
(2) seguindo-se a qualquer instalação ou manutenção do transponder, quando erros na correspondência de dados podem ser introduzidos, o sistema como um todo tenha sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (c) do apêndice E do RBHA 43.	(b) Após qualquer instalação ou manutenção do transponder, quando erros na correspondência de dados podem ser introduzidos, o sistema como um todo tiver sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (c) do Apêndice E do RBAC nº 43.	

(b) Os testes e inspeções requeridas por esta seção devem ser conduzidos por:	(c) Os testes e inspeções requeridos por esta seção devem ser conduzidos:	
(1) uma oficina homologada e equipada para realizar tais funções, tendo:	(1) por uma organização de manutenção certificada pela ANAC;	
(i) qualificação para manutenção de rádio; ou		
(ii) habilitação para trabalhar com o específico tipo e modelo de transponder a ser testado; ou		
(iii) autorização para realizar o teste a ser feito; ou		
(iv) autorização do fabricante do transponder a ser testado emitida de acordo com o parágrafo 145.101(b)(4) do RBHA 145; ou		
(2) pela manutenção de uma empresa aérea, possuindo um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada, aprovado segundo o RBHA 121 ou 135 (135.411(a)(2)); ou	(2) pelas pessoas autorizadas a executar manutenção da empresa aérea, possuindo um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada, aprovado segundo o RBAC nº 121 ou o parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135; ou	
(3) o fabricante da aeronave na qual o transponder a ser testado está instalado, se o mesmo foi instalado pelo próprio fabricante.	(3) pelo fabricante da aeronave na qual o transponder a ser testado está instalado, se este tiver sido instalado pelo próprio fabricante.	
91.415 - MUDANÇAS EM PROGRAMAS DE INSPEÇÃO DE AERONAVES	91.415 Mudanças em programas de inspeção de aeronaves	
(a) Sempre que o DAC julgar que são necessárias alterações em um programa de inspeções aprovado conforme 91.409(f)(4) para manter a adequabilidade desse programa, o proprietário ou operador da aeronave deve, após receber a notificação do DAC, fazer todas as mudanças julgadas necessárias.	(a) Sempre que a ANAC julgar que sejam necessárias alterações em um programa de inspeções aprovado conforme o parágrafo 91.409(f)(4) deste Regulamento para manter a adequabilidade desse programa, o proprietário ou operador da aeronave deve, após receber a notificação da ANAC, fazer todas as mudanças requeridas.	
(b) O proprietário ou operador da aeronave pode apresentar recurso ao DAC pedindo reconsideração sobre as modificações determinadas em seu programa de inspeções.	(b) O proprietário ou operador da aeronave pode apresentar recurso à ANAC solicitando reconsideração sobre as mudanças determinadas em seu programa de inspeções.	
(c) O referido recurso deve ser apresentado ao DAC dentro do período de 30 dias após o recebimento da notificação.	(c) O referido recurso deve ser apresentado à ANAC dentro do período de 30 dias após o recebimento da notificação.	
(d) Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança, a apresentação de um recurso deixa em suspenso a efetivação das modificações determinadas até a decisão final do DAC.	(d) A apresentação de um recurso deixa em suspenso a efetivação das mudanças determinadas até a decisão final da ANAC, exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança.	
91.417 - REGISTROS DE MANUTENÇÃO	91.417 Registros de manutenção	
(a) Exceto para trabalho executado conforme 91.411 e 91.413, cada proprietário ou operador deve conservar pelos períodos estabelecidos no parágrafo (b) desta seção os seguintes registros:	(a) Exceto para trabalho executado segundo as seções 91.411 e 91.413 deste Regulamento, cada proprietário ou operador deve conservar, pelos períodos estabelecidos no parágrafo (b) desta seção, os seguintes registros:	
(1) registro de manutenção, manutenção preventiva e modificação e registros de inspeções de 100 horas, anual, progressiva e outras inspeções obrigatórias ou aprovadas, como apropriado, para cada aeronave (incluindo célula, motor, hélice, rotor e equipamentos). Os registros devem conter:	(1) registro de manutenção, manutenção preventiva e alteração e registros de inspeções de 100 horas, anual, progressiva e outras inspeções obrigatórias ou aprovadas, como apropriado, para cada aeronave (incluindo célula, motor, hélice, rotor e equipamentos). Os registros devem conter:	
(i) descrição (ou referência a dados aceitáveis pelo DAC) do trabalho realizado;	(i) descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) do trabalho realizado;	
(ii) data de término do trabalho realizado; e	(ii) data de término do trabalho realizado; e	
(iii) a assinatura e o número da licença da pessoa que aprovou o retorno da aeronave ao serviço.	(iii) a assinatura e o número da licença da pessoa que aprovou o retorno da aeronave ao serviço; e	
(2) registros contendo as seguintes informações:	(2) registros contendo as seguintes informações:	
(i) o tempo total de vôo de cada célula, motor e hélice;	(i) o tempo total de voo de cada célula, motor e hélice;	
(ii) a presente situação de partes com tempo de vida limitado de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento;	(ii) a presente situação de partes com tempo de vida limitado de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento;	

(iii) o tempo desde a última revisão geral de itens instalados na aeronave que requerem revisão geral com base em tempos específicos;	(iii) o tempo desde a última revisão geral de itens instalados na aeronave que requerem revisão geral com base em tempos específicos;	
(iv) a identificação da presente posição da aeronave em relação a inspeções, incluindo os tempos desde a última inspeção obrigatória requerida pelo programa de inspeções segundo o qual a aeronave e seus componentes são mantidos;	(iv) a identificação da presente situação da aeronave em relação a inspeções, incluindo os tempos desde a última inspeção obrigatória requerida pelo programa de inspeções segundo o qual a aeronave e seus componentes são mantidos;	
(v) a presente situação das aplicáveis diretrizes de aeronavegabilidade (DA), incluindo, para cada uma, o método para cumpri-la, o número da DA e a data de revisão da mesma. Se a DA requerer ações periódicas, o tempo e data em que a próxima ação será requerida; e	(v) a situação atualizada das diretrizes de aeronavegabilidade e diretrizes de segurança aplicáveis, incluindo, para cada uma, o método para cumpri-la, o número da diretriz de aeronavegabilidade ou da diretriz de segurança e a data de revisão. Se a diretriz de aeronavegabilidade ou diretriz de segurança requerer ações periódicas, o tempo e a data em que a próxima ação será requerida; e	
(vi) cópias dos formulários requeridos pelo parágrafo 43.9 (a) do RBHA 43 para cada grande modificação ou grande reparo da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos correntemente instalados na aeronave.	(vi) cópias dos formulários requeridos pelo parágrafo 43.9(a) do RBAC nº 43 para cada grande alteração ou grande reparo da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos correntemente instalados na aeronave.	
(b) O proprietário ou operador deve conservar os seguintes registros pelos períodos abaixo:	(b) O proprietário ou operador deve conservar os seguintes registros pelos períodos abaixo:	
(1) os registros requeridos pelo subparágrafo (a)(1) desta seção devem ser conservados até que o trabalho seja repetido pela 3ª vez consecutiva, mesmo que ele tenha sido substituído por trabalho mais detalhado, ou por 2 anos após o término do trabalho, o que for maior.	(1) os registros requeridos pelo parágrafo (a)(1) desta seção, até que o trabalho seja repetido pela 3ª vez consecutiva, mesmo que ele tenha sido substituído por trabalho mais detalhado, ou por 2 anos após o término do trabalho, o que for maior;	
(2) os registros requeridos pelo subparágrafo (a)(2) desta seção devem ser conservados permanentemente e transferidos com a aeronave se a mesma for vendida.	(2) os registros requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção, permanentemente e devem ser transferidos com a aeronave caso ela seja vendida; e	
(3) uma listagem de defeitos fornecida a um proprietário ou operador conforme a seção 43.11 do RBHA 43 deve ser conservada até que todos os defeitos tenham sido reparados e a aeronave aprovada para retorno ao voo.	(3) uma listagem de defeitos fornecida a um proprietário ou operador conforme a seção 43.11 do RBAC nº 43 até que todos os defeitos tenham sido reparados e a aeronave aprovada para retorno ao voo.	
(c) Cada proprietário ou operador deve colocar todos os registros requeridos por esta seção à disposição dos INSPAC, sempre que requerido.	(c) Cada proprietário ou operador deve disponibilizar todos os registros requeridos por esta seção aos inspetores da ANAC sempre que requerido.	
(d) Quando um tanque de combustível adicional for colocado dentro de um compartimento de passageiros ou de bagagem de acordo com o RBHA 43, o registro dessa modificação deve ser conservado a bordo da aeronave modificada e o operador ou proprietário deve apresentá-lo ao DAC conforme o parágrafo (c) desta seção.	(d) Quando um tanque de combustível adicional for colocado dentro de um compartimento de passageiros ou de bagagem de acordo com o RBAC nº 43, o registro dessa alteração deve ser conservado a bordo da aeronave modificada e o operador ou proprietário deve apresentá-lo à ANAC sempre que requerido, conforme o parágrafo (c) desta seção.	
91.419 - TRANSFERÊNCIA DE REGISTROS DE MANUTENÇÃO	91.419 Transferência de registros de manutenção	
Qualquer proprietário ou operador que venda uma aeronave deve transferir para o comprador, no momento da venda, os seguintes registros da aeronave, em linguagem clara ou em forma codificada, a critério do comprador, desde que a forma codificada permita a recuperação das informações de maneira aceitável pelo DAC:	Qualquer proprietário ou operador que venda uma aeronave deve transferir para o comprador, no momento da venda, os seguintes registros da aeronave, em linguagem clara ou em forma codificada, a critério do comprador, desde que a forma codificada permita a recuperação das informações de maneira aceitável pela ANAC:	
(a) os registros especificados em 91.417(a)(2).	(a) os registros especificados no parágrafo 91.417(a)(2) deste Regulamento; e	
(b) os registros especificados em 91.417(a)(1) que não estiverem incluídos nos registros pedidos pelo parágrafo (a) desta seção, exceto que o comprador pode autorizar o vendedor a manter a custódia física de tais registros. Entretanto, a custódia física não exime o comprador da responsabilidade estabelecida em 91.417(c).	(b) os registros especificados no parágrafo 91.417(a)(1) deste Regulamento que não estiverem incluídos nos registros requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, exceto quando o comprador autorizar o vendedor a manter a custódia física de tais registros. No entanto, a custódia física não exime o comprador da responsabilidade estabelecida pelo parágrafo 91.417(c) deste Regulamento.	

91.421 - REGISTRO DE MANUTENÇÃO APÓS RECONDICIONAMENTO DE MOTOR	91.421 Registro de manutenção após reconstrução de motor	
(a) O proprietário ou operador pode usar um novo registro de manutenção, sem o histórico de operação prévia, para um motor convencional recondicionado pelo fabricante ou por uma oficina aprovada pelo fabricante.	(a) O proprietário ou operador pode usar um novo registro de manutenção, sem o histórico de operação prévia, para um motor convencional reconstruído pelo fabricante ou por uma organização de manutenção aprovada pelo fabricante.	
(b) Cada fabricante ou oficina que conceda tempo zero para um motor recondicionado por ele deve anotar no novo registro:	(b) Cada fabricante ou organização de manutenção que conceda tempo zero para um motor reconstruído por ele deve anotar no novo registro:	
(1) uma declaração assinada com a data de recondicionamento do motor;	(1) uma declaração assinada com a data de reconstrução do motor;	
(2) cada modificação feita de acordo com requisitos de diretrizes de aeronavegabilidade; e	(2) cada alteração feita de acordo com requisitos de diretrizes de aeronavegabilidade; e	
(3) cada modificação feita em cumprimento a boletins de serviço do fabricante, desde que tal registro seja requerido pelo boletim.	(3) cada alteração feita em cumprimento a boletins de serviço do fabricante, desde que tal registro seja requerido pelo boletim.	
(c) Para os propósitos desta seção um motor recondicionado é um motor usado que foi completamente desmontado, inspecionado, reparado como necessário, remontado, testado e aprovado da mesma maneira e com as mesmas tolerâncias e limitações de um motor novo, utilizando partes novas ou usadas. Entretanto, todas as partes usadas devem estar conforme as tolerâncias e limites de partes novas ou com dimensões sub-medidas ou sobre-medidas aprovadas para um motor novo.	(c) Para os propósitos desta seção, <i>motor reconstruído</i> significa um motor usado, que tenha sido completamente desmontado, inspecionado, reparado como necessário, remontado, testado e aprovado da mesma maneira e com as mesmas tolerâncias e limitações de um motor novo, utilizando partes novas ou usadas. Entretanto, todas as partes usadas em um motor reconstruído devem estar conforme as tolerâncias e limites de partes novas ou com dimensões submedidas ou sobremedidas, como aplicável, aprovadas para um motor novo.	
91.423 - PESAGEM E BALANCEAMENTO DE AERONAVES	91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves	
(a) Aeronaves cujos manuais aprovados definem intervalos de tempo entre pesagens consecutivas devem ser repesadas de acordo com tais manuais.	(a) Aeronaves cujos manuais aprovados definem intervalos de tempo entre pesagens consecutivas devem ser pesadas de acordo com tais manuais.	
(b) Aviões categoria transporte regional e categoria transporte, aviões multimotores com motores a reação de qualquer categoria e aeronaves de asas rotativas categoria transporte, quando não possuírem intervalos de pesagem definidos em seus manuais aprovados, devem ser repesadas a cada 5 anos.	(b) Aviões categoria transporte regional e categoria transporte, aviões multimotores com motores a reação de qualquer categoria e aeronaves de asas rotativas categoria transporte, quando não possuírem intervalos de pesagem definidos em seus manuais aprovados, devem ser pesadas a cada 5 anos.	
(c) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (a) e (b) desta seção, qualquer aeronave deve ser repesada:	(c) Ressalvado o estabelecido nos parágrafos (a) e (b) desta seção, qualquer aeronave deve ser pesada:	
(1) sempre que houver dúvidas quanto à exatidão de seu peso e balanceamento;	(1) sempre que houver dúvidas quanto à exatidão de seu peso e balanceamento; e	
(2) após ter sido submetida a serviços de manutenção, modificações e reparos que possam ter alterado seu peso, incluindo pintura geral, grandes reparos, grandes modificações, mudanças de configuração, etc.	(2) após ter sido submetida a serviços de manutenção, alterações e reparos que possam ter alterado seu peso, incluindo pintura geral, grandes reparos, grandes alterações, mudanças de configuração, etc.	
(d) A ficha de peso e balanceamento de uma aeronave deve ser recalculada sempre que a aeronave sofrer alteração por remoção, instalação ou mudança de posição de equipamentos, acessórios, decoração interna, etc.	(d) A ficha de peso e balanceamento de uma aeronave deve ser recalculada sempre que a aeronave sofrer alteração por remoção, instalação ou mudança de posição de equipamentos, acessórios, decoração interna, vencimento da validade, etc.	
(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa homologada para o serviço. Adicionalmente:	(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço.	
(1) para as aeronaves referidas no parágrafo (b) desta seção, o responsável pela pesagem deve ser um engenheiro devidamente registrado e autorizado pelo CREA;		
(2) para as demais aeronaves, o responsável pela pesagem pode ser um mecânico com habilitação em célula.		
(f) Esta seção não se aplica a uma aeronave que opere conforme o RBHA 121.		Requisito movido para o parágrafo 91.401(d) para harmonização da forma, conforme

		sugestão do item 1.j do Memorando nº 47/2014/GAB/DAE/ANAC.
SUBPARTE F - GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA	SUBPARTE F GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA	
91.501 - APLICABILIDADE	91.501 Aplicabilidade	
(a) Esta subparte estabelece regras operacionais, adicionais às demais regras das outras subpartes deste regulamento, governando a operação de grandes aviões civis e de aviões civis multimotores, com motores a reação, registrados no Brasil. As regras operacionais desta subparte não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar conforme os RBHA 121, 129, 135 e 137. A seção 91.409 estabelece um programa de inspeção para grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina, civis e registrados no Brasil, quando operando segundo os RBHA 129 ou 137 ou segundo este regulamento.	(a) Esta Subparte estabelece requisitos operacionais, adicionais aos demais requisitos das outras subpartes deste Regulamento, para a operação de grandes aviões civis e de aviões civis multimotores, com motores a turbina, registrados no Brasil, e as operações de propriedade compartilhada regidas pela subparte K deste Regulamento não envolvendo transporte comercial de pessoas e carga. Os requisitos operacionais desta Subparte não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar segundo os RBAC nº 121, 125, 129, 135 e 137.	Termo "motores a reação" substituído por "motores à turbina".
(b) As operações que podem ser conduzidas conforme as regras desta subparte em lugar das regras dos RBHA 121, 129, 135 e 137, quando transporte comercial de pessoas e carga não está envolvido, incluem:	(b) As operações que não envolverem transporte comercial de pessoas e carga podem ser conduzidas conforme os requisitos desta Subparte em lugar dos requisitos dos RBAC nº 121, 129, 135 e 137.	
(1) vôos de traslado e de treinamento;		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).
(2) operações aéreas especiais como de fotografia, sensoriamento remoto e vistoria de dutos, mas não incluindo combate a incêndios;		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).
(3) vôos de demonstração de um avião para compradores potenciais, desde que nada seja cobrado dos mesmos exceto o previsto no parágrafo (d) desta seção;		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).
(4) vôos conduzidos pelo operador de um avião para seu transporte pessoal ou transporte de seus convidados, desde que nada seja cobrado aos ocupantes do avião;		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).
(5) o transporte aéreo de executivos, convidados, empregados e bens de uma empresa em um avião operado pela mesma empresa, ou por empresa líder ou subsidiária da mesma, desde que o vôo tenha por objetivo atender aos interesses da empresa e que nada seja cobrado pelo transporte além dos custos da posse, operação e manutenção do avião; entretanto nada pode ser cobrado pelo transporte de um convidado da empresa, se o transporte não estiver ligado aos negócios dessa empresa;		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).
(6) o transporte aéreo de executivos, convidados e empregados de uma empresa em um avião operado segundo contratos de cessão temporária, de intercâmbio de aeronaves ou de propriedade comum como definido no parágrafo (c) desta seção;		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).
(7) o transporte aéreo de bens (exceto malotes postais) e pessoas em um avião operado por uma empresa visando fomentar seus negócios, desde que esse transporte esteja dentro dos objetivos desses negócios e nada seja cobrado pelo mesmo, a não ser como especificado no parágrafo (d) desta seção; e		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).
(8) o transporte aéreo de um grupo de atletas, time esportivo, grupo coral ou outros grupos, tendo objetivos e propósitos comunitários, quando nada estiver sendo cobrado pelo transporte.		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).
(9) o transporte de pessoas numa aeronave operada por uma pessoa na promoção de um ramo de negocio outro que o de transporte aéreo com o propósito de vender a eles lotes (terrenos), bens ou propriedades, incluindo		Requisito não incluído, pois já contemplado pelo parágrafo (b).

representações ou distribuição, quando o transporte estiver dentro do campo de interesse e for inerente ao negócio e nenhuma remuneração, tributação ou taxa é cobrada por este transporte.		
(c) Para os propósitos desta seção:		
(1) "contrato de cessão temporária" significa um contrato em que uma pessoa cede seu avião (com tripulação de vôo) para outra pessoa e nenhuma cobrança é feita para os vôos conduzidos segundo esse contrato, a não ser aquelas previstas no parágrafo (d) desta seção.		
(2) "contrato de intercâmbio" significa um contrato em que uma pessoa cede seu avião para outra pessoa em troca, por tempo igual e quando necessário, do avião dessa outra pessoa e no qual nada é pago pelo uso dos aviões, excetuando-se a diferença dos custos da posse, da operação e da manutenção entre os dois aviões.		
(3) "contrato de propriedade comum" significa um contrato em que um dos proprietários registrados de um avião emprega e fornece as tripulações para o avião e os demais proprietários registrados dividem os custos totais conforme especificado no contrato.		
(d) Como custos de um vôo específico, como autorizado pelos subparágrafos (b)(3) e (7), e (c)(1) desta seção, pode ser cobrado o seguinte:		Requisito não incluído, pois está em contradição ao art. 177 do CBA.
(1) combustível, óleo, lubrificantes e outros aditivos.		
(2) despesas de viagem da tripulação, incluindo alimentação, pousada e transporte terrestre.		
(3) hangaragem e amarração em estacionamento fora da base de operação do avião		
(4) seguros feitos especialmente para o vôo;		
(5) tarifas de aeroporto, de pouso e similares;		
(6) alfândega e taxas estrangeiras, diretamente ligadas ao vôo;		
(7) alimentação e bebidas servidas em vôo;		
(8) transporte terrestre de passageiros;		
(9) tarifas de utilização de facilidades de navegação, comunicações e meteorologia; e		
(10) uma quantia adicional, igual a 100% das despesas listadas no parágrafo (d)(1) desta seção.		
91.503 - EQUIPAMENTOS DE VÔO E INFORMAÇÕES OPERACIONAIS	91.503 Equipamentos de voo e informações operacionais	
(a) O piloto em comando de um avião deve assegurar-se que os seguintes equipamentos de vôo, cartas aeronáuticas e informações operacionais, em versões atualizadas e em formato adequado, estarão disponíveis na cabine de pilotos do avião em cada vôo:	(a) O piloto em comando de um avião regido por esta Subparte deve assegurar-se que, além dos documentos requeridos pelo parágrafo 91.203(a), a seguinte documentação e equipamentos de voo estejam disponíveis a bordo em cada voo:	
(1) uma lanterna elétrica portátil com pelo menos duas pilhas tamanho "D" ou equivalente, em boas condições de operação.	(1) uma lanterna elétrica portátil em boas condições de operação;	
(2) uma lista de verificações da cabine dos pilotos contendo os procedimentos listados no parágrafo (b) desta seção.	(2) uma lista de verificações da cabine dos pilotos contendo os procedimentos listados no parágrafo (b) desta seção (original ou cópia);	

(3) cartas aeronáuticas pertinentes às rotas.	(3) [reservado];	Requisito não incluído, pois já está contemplado na seção 91.203, que se aplica a todas as aeronaves.
(4) para vôo IFR ou VFR noturno, as pertinentes cartas de aerovias, áreas terminais, procedimentos de aproximação e de saída por instrumentos.	(4) [reservado];	Requisito não incluído, pois já está contemplado na seção 91.203, que se aplica a todas as aeronaves.
(5) em caso de aviões multimotores, os dados de desempenho para subidas com um motor inoperante.	(5) em caso de aviões multimotores, os dados de desempenho para subidas com um motor inoperante (original ou cópia);	
(6) O Manual de Vôo do Avião, se aplicável.		Requisito não incluído, pois já está contemplado na seção 91.203, que se aplica a todas as aeronaves.
	(6) uma via do manifesto de carga, devidamente preenchido, sempre que houver transporte de passageiro(s) e/ou carga; e	Requisito inserido para harmonização ao CBA art. 20, inciso III, exigindo apenas para as aeronaves desta subparte.
	(7) ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo.	A ficha de peso e balanceamento é um documento fundamental para verificar se a aeronave está sendo operada com uma configuração aprovada.
(b) Cada lista de verificação de cabine deve conter os seguintes procedimentos e deve ser usada pela tripulação de vôo quando operando o avião:	(b) Cada lista de verificação de cabine deve conter os seguintes procedimentos e deve ser utilizada pela tripulação de voo quando operando o avião:	
(1) antes da partida dos motores;	(1) antes da partida dos motores;	
(2) antes da decolagem;	(2) antes da decolagem;	
(3) em cruzeiro;	(3) em cruzeiro;	
(4) antes do pouso;	(4) antes do pouso;	
(5) após o pouso;	(5) após o pouso;	
(6) no corte dos motores; e	(6) no corte dos motores; e	
(7) em emergências.	(7) em emergências.	
(c) Cada lista de verificação da cabine em emergência requerida pelo subparágrafo (b)(7) desta seção deve conter os seguintes procedimentos, como apropriado:	(c) Cada lista de verificação da cabine em emergência requerida pelo parágrafo (b)(7) desta seção deve conter os seguintes procedimentos, como apropriado:	
(1) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânicos;	(1) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânicos;	
(2) operação em emergência dos instrumentos e controles de vôo;	(2) operação em emergência dos instrumentos e controles de voo;	
(3) procedimentos com motor inoperante; e	(3) procedimentos com motor inoperante; e	
(4) qualquer outro procedimento necessário à segurança.	(4) qualquer outro procedimento necessário à segurança.	
(d) Os equipamentos, cartas e informações requeridos por esta seção devem ser usados pelos pilotos em comando e demais membros da tripulação quando pertinente.		
91.505 - FAMILIARIDADE COM AS LIMITAÇÕES OPERACIONAIS E COM OS EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA	91.505 Familiaridade com as limitações operacionais e com os equipamentos de emergência	
(a) Cada piloto em comando de um avião deve, antes de iniciar um vôo, familiarizar-se com o Manual de Vôo desse avião e com os letreiros, listas de	(a) Cada piloto em comando de um avião regido por esta Subparte deve, antes de iniciar um voo, familiarizar-se com o manual de voo aprovado da aeronave ou AOM desse avião e com os placares, listas condensadas de verificações e marcas de instrumentos contendo	

verificações e marcas de instrumentos contendo limitações operacionais estabelecidas para o avião, inclusive aquelas especificadas em 91.9(b).	limitações operacionais estabelecidas para o avião, inclusive aquelas especificadas no parágrafo 91.9(b) deste Regulamento.	
(b) Cada membro da tripulação requerida deve, antes de iniciar um vôo, familiarizar-se com o equipamento de emergência instalado no avião para o qual ele foi escalado e com os procedimentos a serem seguidos para o uso desse equipamento em situações de emergência.	(b) Cada membro da tripulação requerida deve, antes de iniciar um voo, familiarizar-se com o equipamento de emergência instalado no avião para o qual ele foi escalado e com os procedimentos a serem seguidos para o uso desse equipamento em situações de emergência.	
91.507 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS. OPERAÇÕES VFR NOTURNAS	91.507 Requisitos de equipamentos para operações VFR noturnas	
Nenhuma pessoa pode operar um avião em vôo VFR noturno, a menos que o avião esteja equipado com os instrumentos e equipamentos requeridos para operação conforme 91.205(c) e com um farol de pouso para operações noturnas. Cada instrumento requerido e cada item de equipamento deve estar em condições de operação.	(a) Somente é permitido operar um avião regido por esta Subparte em voo VFR noturno se o avião estiver equipado com os instrumentos e equipamentos requeridos para operação conforme o parágrafo 91.205(c) deste Regulamento e com um farol de pouso para operações noturnas. Cada instrumento requerido e cada item de equipamento devem estar em condições de operação.	
91.509 - EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA PARA OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA	91.509 [Reservado]	Seção movida para a nova seção 91.231, de modo que o conteúdo passe a valer para todas as aeronaves que se afastem 50 ou 100 milhas da costa, e não apenas para os grandes aviões e aviões multimotores a turbina.
(a) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião para um vôo sobre água afastado mais de 93 km (50 milhas marítimas) da costa mais próxima, a menos que o avião esteja equipado com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante do avião.		
(b) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião para um vôo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de vôo da costa mais próxima, a menos que o avião esteja equipado com os seguintes equipamentos de sobrevivência:		
(1) um colete salva-vidas, com uma luz localizadora aprovada, para cada ocupante do avião;		
(2) botes infláveis (cada um com uma luz localizadora aprovada) com capacidade aprovada para acomodar todos os ocupantes do avião;		
(3) pelo menos um dispositivo pirotécnico de sinalização em cada bote;		
[(4) um transmissor localizador de emergência – ELT – de sobrevivência aprovado, à prova d'água e com capacidade de flutuação, que seja capaz de transmitir na apropriada frequência (ou frequências) de emergência e independente do suprimento de energia elétrica do avião.]		
(5) um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBHA 25.		
(c) Os botes, coletes salva-vidas e dispositivos de sinalização requeridos devem ser instalados em locais conspicuamente sinalizados e facilmente acessíveis em caso de um pouso n'água sem apreciável tempo de procedimentos preparatórios.		
(d) Um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, deve estar preso a cada bote requerido.		
[(e) Como usado nesta seção, o termo "costa" significa a área de terra adjacente à superfície líquida e que fique acima da marca mais alta de nível de água, excluindo áreas terrestres que fiquem intermitentemente sob água.]		

91.511 - EQUIPAMENTO RÁDIO PARA OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA	91.511 Equipamento rádio para operações sobre água	
(a) Exceto como estabelecido nos parágrafos (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode decolar com um avião para um vôo sobre água, com mais de 30 minutos de tempo de vôo ou mais de 185 km (100 milhas marítimas) de distância da costa mais próxima, a menos que o avião possua, pelo menos, o seguinte equipamento em condições de operação:	(a) Exceto como estabelecido nos parágrafos (c) e (d) desta seção, somente é permitido decolar com um avião regido por esta Subparte para um voo sobre água, com mais de 30 minutos de tempo de voo ou mais de 185 km (100 milhas marítimas) de distância da costa (conforme definido no parágrafo 91.201(a) deste Regulamento) mais próxima, se o avião possuir, pelo menos, o seguinte equipamento em condições de operação:	
(1) equipamento de rádio-comunicações apropriado às estações de controle de tráfego aéreo a serem usadas e capaz de manter comunicações bilaterais, em qualquer ponto da rota, com pelo menos uma dessas estações:	(1) equipamento de rádio-comunicações capaz de manter comunicações bilaterais, em qualquer ponto da rota com pelo menos um órgão ATC e que contenha:	
(i) dois transmissores;	(i) dois transmissores;	
(ii) dois microfones;	(ii) dois microfones;	
(iii) dois fones, ou um fone e um alto-falante;	(iii) dois fones, ou um fone e um alto-falante; e	
(iv) dois receptores independentes.	(iv) dois receptores independentes; e	
(2) equipamentos eletrônicos de navegação apropriados, constituídos por, pelo menos, duas unidades eletrônicas independentes de navegação, capazes de prover o piloto com as informações necessárias para navegar com o avião dentro do espaço aéreo designado pelo controle de tráfego aéreo. Entretanto, pode ser usado um único receptor que receba tanto os sinais requeridos para navegação como para comunicações em vez de um receptor para navegação e outro receptor para comunicações.	(2) equipamentos eletrônicos de navegação apropriados, constituídos por, pelo menos, duas unidades eletrônicas independentes de navegação, capazes de prover o piloto com as informações necessárias para navegar com o avião dentro do espaço aéreo designado pelo ATC. No entanto, pode ser utilizado um único receptor que receba tanto os sinais requeridos para navegação como para comunicações em vez de um receptor para navegação e outro receptor para comunicações.	
(b) Para os propósitos dos parágrafos (a)(1)(iv) e (a)(2) desta seção, um receptor ou uma unidade eletrônica de navegação é independente se o funcionamento de qualquer de suas partes não depender do funcionamento de qualquer parte de outro receptor ou de outra unidade eletrônica de navegação.	(b) Para os propósitos dos parágrafos (a)(1)(iv) e (a)(2) desta seção, um receptor ou uma unidade eletrônica de navegação é independente se o funcionamento de qualquer de suas partes não depender do funcionamento de qualquer parte de outro receptor ou de outra unidade eletrônica de navegação.	
(c) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode operar um avião, no qual não estejam sendo transportados passageiros, desde um local onde reparos ou substituições não possam ser feitos até outro local onde os mesmos possam ser feitos, desde que não mais do que um de cada item duplicado de equipamento de comunicações e de navegação especificado nos parágrafos (a)(1)(i) até (a)(1)(vi) e (c)(2) desta seção torne-se inoperante ou apresente mau funcionamento.	(c) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, e salvo se o avião possuir uma MEL aprovada permitindo voo nesta situação, uma pessoa pode operar um avião regido por esta Subparte, no qual não estejam sendo transportados passageiros, desde um local onde reparos ou substituições não possam ser feitos até outro local onde estes possam ser feitos, desde que não mais do que um de cada item duplicado de equipamento de comunicações e de navegação especificado no parágrafo (a) desta seção torne-se inoperante ou apresente mau funcionamento.	Se o avião possuir uma MEL aprovada e a MEL dispensar o instrumento, este está isento de cumprir o requisito.
(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, quando são requeridos equipamentos de comunicações em VHF e em HF para a rota e o avião possua dois transmissores e dois receptores de VHF, apenas um receptor e um transmissor de HF são requeridos para as comunicações.	(d) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, quando são requeridos equipamentos de comunicações em VHF e em HF para a rota, e o avião possuir dois transmissores e dois receptores de VHF, apenas um receptor e um transmissor de HF são requeridos para as comunicações.	
(e) Como usado nesta seção, o termo "costa" significa a área de terra adjacente à superfície líquida e que fique acima da marca de maré alta, excluindo áreas terrestres que fiquem intermitentemente sob água.		Definição devido à inclusão do parágrafo 91.201(a).
91.513 - EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA	91.513 Equipamentos de emergência	
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião, a menos que ele esteja equipado com o equipamento de emergência listado nesta seção.	(a) Somente é permitido operar um avião regido por esta Subparte se ele for equipado com os seguintes equipamentos de emergência listados nesta seção.	
(b) Cada item de equipamento:	(b) Cada item de equipamento:	
(1) deve ser inspecionado conforme 91.409 para assegurar sua contínua validade e imediata disponibilidade para os fins pretendidos;	(1) deve ser inspecionado conforme a seção 91.409 deste Regulamento para assegurar sua contínua validade e imediata disponibilidade para os fins pretendidos;	

(2) deve ser prontamente acessível aos tripulantes;	(2) deve ser prontamente acessível aos tripulantes;	
(3) deve possuir claramente indicado seu método de operação; e	(3) deve possuir claramente indicado seu método de operação; e	
(4) quando transportado em um compartimento ou embalagem, esse compartimento ou embalagem deve ser claramente identificado quanto ao seu conteúdo e com a data da última inspeção.	(4) quando transportado em um compartimento ou embalagem, esse compartimento ou embalagem deve ser claramente identificado quanto ao seu conteúdo e com a data da última inspeção.	
(c) Extintores de incêndio portáteis devem ser providos para uso nos compartimentos de pilotos, passageiros e carga, de acordo com o seguinte:	(c) Extintores de incêndio portáteis devem estar disponíveis para uso nos compartimentos de pilotos, passageiros e carga, de acordo com o seguinte:	
(1) o tipo e a quantidade do agente extintor devem ser adequados para os tipos de fogo que possam ocorrer no compartimento onde se pretende usar o extintor;	(1) o tipo e a quantidade do agente extintor devem ser adequados para os tipos de fogo que possam ocorrer no compartimento onde se pretende usar o extintor;	
(2) pelo menos um extintor deve ser colocado no compartimento dos pilotos em local prontamente acessível aos tripulantes de vôo;	(2) pelo menos um extintor deve ser colocado no compartimento dos pilotos em local prontamente acessível aos tripulantes de vôo;	
(3) pelo menos um extintor convenientemente colocado no compartimento de passageiros de cada avião acomodando mais de 6 mas menos de 31 passageiros e pelo menos 2 extintores adequadamente colocados no compartimento de passageiros de cada avião acomodando mais de 30 passageiros; e	(3) pelo menos um extintor adequadamente colocado no compartimento de passageiros de cada avião acomodando mais de 6 e menos de 31 passageiros e pelo menos 2 extintores adequadamente colocados no compartimento de passageiros de cada avião acomodando mais de 30 passageiros; e	
(4) os extintores de incêndio devem ser instalados e presos de maneira a não interferir com a operação segura do avião e não afetar a segurança de tripulantes e passageiros. Eles devem ser rapidamente acessíveis e, a menos que sua localização seja óbvia, seus locais de guarda devem ser apropriadamente identificados.	(4) os extintores de incêndio devem ser instalados e presos de maneira a não interferir com a operação segura do avião e não afetar a segurança de tripulantes e passageiros. Eles devem ser rapidamente acessíveis e, salvo se sua localização for clara, seus locais de guarda devem ser apropriadamente identificados.	
(d) Conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em vôo ou em pequenos acidentes (recomendado). O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter alguns comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador.	(d) [Reservado].	Requisito movido para o parágrafo 91.205(b)(22), de modo que se torne aplicável a todas as aeronaves e não somente para grandes aviões.
(e) Cada avião acomodando mais de 19 passageiros deve ser equipado com uma machadinha.	(e) Pelo menos uma machadinha de resgate deve estar disponível em aviões com capacidade máxima acima de 19 passageiros.	
(f) Cada avião transportando passageiros deve possuir um ou mais megafones portáteis, alimentados com pilhas, prontamente acessíveis aos tripulantes designados para dirigir evacuações em emergência, instalados como se segue:	(f) Cada avião transportando passageiros deve possuir um ou mais megafones portáteis, alimentados com pilhas, prontamente acessíveis aos tripulantes designados para dirigir evacuações em emergência, instalados como se segue:	
(1) um megafone em cada avião com uma configuração máxima para passageiros com mais de 60 mas menos de 100 assentos, localizado na posição mais traseira possível do compartimento de passageiros onde ele possa ser alcançado do assento normal de um comissário. Entretanto, o DAC pode conceder desvios desse requisito se for considerado que uma localização diferente é mais útil para evacuar pessoas em uma emergência.	(1) um megafone em cada avião com uma configuração máxima para passageiros com mais de 60 e menos de 100 assentos, localizado na posição mais traseira possível do compartimento de passageiros onde ele possa ser alcançado do assento normal de um comissário. No entanto, a ANAC pode autorizar uma localização diferente caso considere mais adequado à operação em uma emergência; e	
(2) dois megafones no compartimento de passageiros de cada avião com uma configuração máxima para passageiros com mais de 99 assentos, um instalado à frente e outro atrás do compartimento de passageiros, em locais onde possam ser alcançados de assentos normais de comissários.	(2) dois megafones no compartimento de passageiros de cada avião com uma configuração máxima para passageiros de 100 ou mais assentos, um instalado à frente e outro atrás do compartimento de passageiros, em locais onde possam ser alcançados de assentos normais de comissários.	
91.515 – RESERVADO	91.515 [Reservado]	
91.517 – INFORMAÇÕES AOS PASSAGEIROS	91.517 Informações aos passageiros	

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião transportando passageiros a menos que ele seja equipado com avisos, visíveis para todos os passageiros e comissários, informando quando é proibido fumar e quando é necessário ajustar cintos de segurança. Os avisos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou sempre que o piloto em comando considerar necessário.	(a) Somente é permitido operar um avião transportando passageiros se ele for equipado com avisos luminosos informando quando é necessário ajustar cintos de segurança e com avisos luminosos informando que é proibido fumar (ou uma ou mais placas de "não fume", ou similar, em cumprimento à seção 25.1541 do RBAC nº 25), visíveis para todos os passageiros e comissários, com exceção do previsto no parágrafo (b) desta seção. Os avisos luminosos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou sempre que o piloto em comando considerar necessário.	
(b) O piloto em comando de um avião que não requeira ser equipado como previsto no parágrafo (a) desta seção pelos requisitos de aeronavegabilidade a ele aplicáveis deve assegurar-se de que os passageiros sejam avisados verbalmente a cada vez que se torne necessário colocar e ajustar os cintos de segurança ou quando for proibido fumar.	(b) Em um avião que não requeira ser equipado como previsto no parágrafo (a) desta seção pelos requisitos de aeronavegabilidade a ele aplicáveis, o piloto em comando deve assegurar-se de que os passageiros sejam avisados verbalmente quando é proibido fumar e a cada vez que se torne necessário colocar e ajustar os cintos de segurança.	
(c) Se forem instalados avisos aos passageiros, nenhum passageiro ou tripulante pode fumar enquanto qualquer dos avisos de não fumar estiver aceso. Adicionalmente, nenhum passageiro ou tripulante pode fumar em qualquer lavatório de bordo.	(c) [Reservado].	
(d) Qualquer pessoa que o parágrafo 91.107(a)(3) requeira ocupar um assento ou um beliche deve colocar seu cinto de segurança e mantê-lo ajustado em torno de seu corpo enquanto qualquer sinal para ajustar cintos estiver aceso.	(d) Qualquer pessoa que o parágrafo 91.107(a)(3) requeira ocupar um assento ou um beliche deve colocar seu cinto de segurança e mantê-lo ajustado em torno de seu corpo enquanto qualquer sinal para ajustar cintos estiver aceso.	
(e) Cada passageiro deve atender às instruções dadas a ele pelos tripulantes em relação aos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção.	(e) Cada passageiro deve atender às instruções dadas a ele pelos tripulantes em relação aos parágrafos (b) e (d) desta seção.	
91.519 - INSTRUÇÕES VERBAIS AOS PASSAGEIROS	91.519 Instruções verbais aos passageiros	
(a) Antes de cada decolagem o piloto em comando de um avião transportando passageiros deve assegurar-se que todos os passageiros receberam instruções verbais sobre:	(a) Antes de cada decolagem o piloto em comando de um avião regido por esta Subparte, transportando passageiros, deve assegurar-se que todos os passageiros receberam instruções verbais sobre:	
(1) fumo - Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é proibido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos do DAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos letreiros de não fumar, sendo proibido fumar nos lavatórios, e exigem que os passageiros atendam às instruções dos tripulantes sobre tais assuntos;	(1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que é proibido fumar nos lavatórios, e que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes;	
(2) uso do cinto de segurança e cintos de ombro. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é necessário colocar o cinto de segurança e os cintos de ombro (se instalados) e mantê-lo(s) ajustado(s) em torno de seu corpo. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos do DAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e/ou às instruções dos tripulantes sobre utilização dos cintos;	(2) uso do cinto de segurança e cintos de ombro: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é necessário colocar o cinto de segurança e os cintos de ombro (se instalados) e mantê-lo(s) ajustado(s) em torno de seu corpo. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e às instruções dos tripulantes sobre utilização dos cintos;	
(3) localização e meios de abertura da porta de entrada de passageiros e das saídas de emergência;	(3) localização e meios de abertura da porta de entrada de passageiros e das saídas de emergência;	
(4) localização dos equipamentos de emergência;	(4) localização dos equipamentos de sobrevivência;	
(5) para vôos sobre água, procedimentos de pouso n'água e uso do equipamento de flutuação requerido por 91.509; e	(5) para voos sobre água, procedimentos para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.509 deste Regulamento; e	
(6) o uso normal e em emergência do equipamento de oxigênio instalado no avião.	(6) o uso normal e em emergência do equipamento de oxigênio instalado no avião.	

(b) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando ou por um membro da tripulação, mas não precisam ser dadas se o piloto em comando verificar que todos os passageiros estão familiarizados com o conteúdo das mesmas. As instruções podem ser suplementadas por cartões impressos para uso de cada passageiro, contendo:	(b) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando ou por um membro da tripulação, mas não precisam ser dadas se o piloto em comando verificar que todos os passageiros estão familiarizados com o conteúdo destas. As instruções podem ser suplementadas por cartões impressos para uso de cada passageiro, contendo:	
(1) diagrama e métodos de operação das saídas de emergência; e	(1) um diagrama e o método de operar as saídas de emergência; e	
(2) outras instruções necessárias para o uso do equipamento de emergência.	(2) outras instruções necessárias para o uso do equipamento de emergência.	
(c) Cada cartão usado conforme o parágrafo (b) desta seção deve ser colocado convenientemente dentro do avião para ser consultado de cada assento de passageiro e deve conter informações pertinentes apenas ao tipo e modelo do avião em que é usado.	(c) Cada cartão usado conforme o parágrafo (b) desta seção deve ser colocado convenientemente dentro do avião para ser consultado de cada assento de passageiro e deve conter informações pertinentes apenas ao tipo e modelo do avião em que é usado.	
	(d) Para as operações conduzidas segundo a subparte K deste Regulamento, aplicam-se as instruções aos passageiros requeridas pela seção 91.1035 deste Regulamento, ao invés dos requisitos dos parágrafos (a) a (c) desta seção.	
91.521 - CINTOS DE OMBRO	91.521 Cintos de ombro	
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte de tipo homologado em seu país de origem após 1º de janeiro de 1958, a menos que seja equipado com uma combinação de cinto de segurança e cintos de ombro em cada assento da cabine dos pilotos. A combinação deve atender os requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.785, exceto que:	(a) Somente é permitido operar um avião, regido por esta Subparte, categoria transporte de tipo certificado em seu país de origem após 1º de janeiro de 1958, se este for equipado com uma combinação de cinto de segurança e cintos de ombro em cada assento da cabine dos pilotos. A combinação deve atender os requisitos da seção 25.785 do RBAC nº 25, exceto que:	
(1) cintos de ombro e combinações de cinto de segurança e cintos de ombro que tenham sido aprovados e instalados antes de 6 de março de 1980, podem continuar a ser usados; e	(1) cintos de ombro e cintos de segurança combinados com cintos de ombro que foram aprovados e instalados antes de 6 de março de 1980, podem continuar a ser usados; e	
(2) podem ser usados sistemas de travamento automático dos cintos de segurança e dos cintos de ombro, desde que projetados para atender aos fatores de cargas de inércia estabelecidos conforme as bases de homologação do avião.	(2) podem ser usados sistemas de travamento automático dos cintos de segurança e dos cintos de ombro, desde que projetados para atender aos fatores de cargas de inércia estabelecidos conforme as bases de certificação do avião.	
(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte, a menos que ele seja equipado com uma combinação de cinto de segurança e cinto de ombro em cada assento de comissário, devendo essa combinação atender aos requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.785, exceto que:	(b) Somente é permitido operar um avião, regido por esta Subparte, categoria transporte, se ele for equipado com uma combinação de cinto de segurança e cinto de ombro em cada assento de comissário, devendo essa combinação atender aos requisitos da seção 25.785 do RBAC nº 25, exceto que:	
(1) cintos de ombro e cintos de segurança combinados com cintos de ombro que foram aprovados e instalados antes de 06 de março de 1980, podem continuar a ser usados; e	(1) cintos de ombro e cintos de segurança combinados com cintos de ombro que foram aprovados e instalados antes de 6 de março de 1980, podem continuar a ser usados; e	
(2) sistemas retráteis de cinto de ombro e de cinto de segurança devem ser projetados para os fatores de carga inerciais estabelecidos segundo as bases de homologação do avião.	(2) sistemas retráteis de cinto de ombro e de cinto de segurança devem ser projetados para os fatores de carga inerciais estabelecidos segundo as bases de certificação do avião.	
91.523 - BAGAGEM DE MÃO	91.523 Bagagem de mão	
Nenhum piloto em comando de um avião com uma configuração máxima para passageiros com mais de 19 assentos pode permitir que um passageiro coloque sua bagagem de mão a bordo do avião, a menos que:	O piloto em comando de um avião regido por esta Subparte com uma configuração máxima para passageiros com mais de 19 assentos somente pode permitir que um passageiro coloque sua bagagem de mão a bordo do avião se:	
(a) Em um adequado bagageiro ou compartimento de carga como previsto em 91.525; ou	(a) em um bagageiro adequado ou compartimento de carga como previsto na seção 91.525 deste Regulamento; ou	
(b) Sob um assento de passageiro que possua dispositivo para impedir que a bagagem escorregue para a frente sob o impulso das cargas finais de inércia que possam ocorrer em um pouso forçado, como especificado no RBHA 25,	(b) sob um assento de passageiro que possua dispositivo para impedir que a bagagem escorregue para a frente sob o impulso das cargas finais de inércia que possam ocorrer em um pouso forçado, como especificado no parágrafo 25.561(b)(3) do RBAC nº 25. Tal	

parágrafo 25.561(b)(3). Tal dispositivo deve impedir, também, deslizamentos laterais da bagagem sob as mesmas cargas e segundo o citado requisito.	dispositivo deve impedir também deslizamentos laterais da bagagem sob as mesmas cargas e segundo o referido parágrafo 25.561(b)(3) do RBAC nº 25.	
91.525 - TRANSPORTE DE CARGA	91.525 Transporte de carga	
(a) Nenhum piloto em comando pode permitir o transporte de carga em nenhum avião, a menos que:	(a) O piloto em comando somente pode permitir o transporte de carga em um avião regido por esta Subparte se:	
(1) ela seja transportada em um bagageiro, prateleira ou compartimento aprovado instalado no avião;	(1) ela for transportada em um bagageiro, prateleira ou compartimento aprovado instalado no avião;	
(2) ela esteja presa por meios aprovados; ou	(2) ela estiver presa por meios aprovados; ou	
(3) ela seja transportada em concordância com o seguinte:	(3) ela for transportada em conformidade com o seguinte:	
(i) adequadamente presa por um cinto de segurança ou outros meios de amarração tendo suficiente resistência para eliminar o risco de deslizamento sob qualquer condição esperada em voo e no solo;	(i) estiver adequadamente presa por um cinto de segurança ou outros meios de amarração que tenha suficiente resistência para eliminar o risco de deslizamento sob qualquer condição esperada em voo e no solo;	
(ii) adequadamente embalada ou coberta para evitar possíveis ferimentos aos passageiros;	(ii) estiver adequadamente embalada ou coberta para evitar possíveis ferimentos aos passageiros;	
(iii) não imponha qualquer carga nos assentos ou na estrutura do assoalho que exceda os limites de carga desses componentes;	(iii) não impor qualquer carga nos assentos ou na estrutura do assoalho que exceda os limites de carga desses componentes;	
(iv) não seja colocada em posição que restrinja o acesso ou a utilização de qualquer saída normal ou de emergência ou o uso dos corredores do compartimento dos passageiros, inclusive o corredor de acesso ao compartimento dos pilotos; e	(iv) não for colocada em posição que restrinja o acesso ou a utilização de qualquer saída normal ou de emergência ou o uso dos corredores do compartimento dos passageiros, inclusive o corredor de acesso ao compartimento dos pilotos; e	
(v) não seja transportada diretamente acima de passageiros sentados, a menos que em compartimentos aprovados ("overhead bin").	(v) não for transportada diretamente acima de passageiros sentados, salvo se em compartimentos aprovados (<i>overhead bin</i>).	
(b) Quando a carga é transportada em compartimento de carga que requer a entrada física de um tripulante para extinguir qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, a carga deve ser distribuída dentro desse compartimento de modo a permitir que o tripulante efetivamente alcance todas as partes do compartimento com o conteúdo de um extintor de incêndio portátil.	(b) Quando a carga for transportada em compartimento de carga que requeira a entrada física de um tripulante para extinguir qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, a carga deve ser distribuída dentro desse compartimento de modo a permitir que o tripulante efetivamente alcance todas as partes do compartimento com o conteúdo de um extintor de incêndio portátil.	
91.527 - OPERAÇÃO EM CONDIÇÕES DE GELO	91.527 Operação em condições de gelo	
(a) Nenhum piloto pode decolar com um avião que tenha:		
(1) gelo, geada ou neve aderidos a qualquer hélice, pára-brisas, instalação de motor ou a partes de um sistema de velocímetro, altímetro, velocidade vertical ou instrumento de atitude de voo;		
(2) neve ou gelo aderido às asas, estabilizadores ou superfícies de controle; ou		
(3) qualquer geada aderida às asas, estabilizadores ou superfícies de comando, a menos que a geada tenha sido polida até tornar-se lisa.		
(b) Exceto para um avião que tenha as provisões de proteção contra gelo estabelecidas pelo SFAR 23, seção 34, emitido pela "Federal Aviation Administration" dos Estados Unidos, ou um avião homologado na categoria transporte, nenhum piloto pode voar:		
(1) IFR em condições conhecidas ou previstas de formação moderada de gelo;	(a) É vedado ao piloto decolar com um avião regido por esta Subparte que apresente gelo, geada ou neve aderidos a qualquer hélice, parabrisa, estabilizadores ou superfícies de controle, instalação de motor, a partes de um sistema de velocímetro, altímetro, velocidade vertical e instrumentos de atitude de voo ou asa.	
	(b) Somente é permitido voar IFR em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo, ou VFR em condições conhecidas de formação leve ou moderada de gelo, se o avião:	

(2) VFR em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo, a menos que a aeronave possua, em funcionamento, equipamento antigelo ou de degelo protegendo cada hélice, pára-brisas, asas, estabilizadores ou superfície de controle e cada sistema de velocímetro, altímetro, velocidade vertical e instrumentos de atitude de vôo.	(1) possuir, em funcionamento, equipamento antigelo ou de degelo protegendo cada hélice, parabrisa, asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de velocímetro, altímetro, velocidade vertical e instrumentos de atitude de voo;	
	(2) possuir as provisões de proteção contra gelo estabelecidas pelo <i>Special Federal Aviation Regulation No. 23 (SFAR 23)</i> , seção 34, emitido pelo <i>Federal Aviation Administration</i> dos Estados Unidos da América (FAA/EUA); ou	
	(3) atenda as provisões da certificação de tipo de avião de categoria transporte, incluindo os requisitos de certificação para voo sob condições de formação de gelo.	
(c) Exceto para um avião que tenha as provisões de proteção contra gelo estabelecidas pelo SFAR 23, seção 34, emitido pela "Federal Aviation Administration" dos Estados Unidos ou para um avião homologado na categoria transporte, nenhum piloto pode voar um avião em condições conhecidas ou previstas de formação severa de gelo.	(c) Somente é permitido voar segundo esta Subparte em condições conhecidas ou previstas de formação severa de gelo em aviões que possuam as provisões de proteção contra gelo estabelecidas pelo SFAR 23, seção 34, emitido pelo FAA/EUA, ou atenda as provisões da certificação de tipo de avião de categoria transporte, incluindo os requisitos de certificação para voo sob condições de formação de gelo.	
[(d) Se informações meteorológicas atualizadas e outras informações confiáveis pelo piloto em comando indicarem que a previsão de condições de formação de gelo que proibiria o vôo não mais serão encontradas durante o vôo em virtude da mudança das condições meteorológica após a previsão, as restrições no parágrafo (b) e (c) desta seção baseadas nas condições previstas não se aplicam.]	(d) Se informações meteorológicas atualizadas e outras informações confiáveis pelo piloto em comando indicarem que a previsão de condições de formação de gelo que proibiria o voo não mais serão encontradas durante o voo em virtude da mudança das condições meteorológicas após a previsão, as restrições no parágrafo (b) e (c) desta seção baseadas nas condições previstas não se aplicam.	
91.529 - REQUISITOS DE MECÂNICO DE VÔO	91.529 Requisitos de mecânico de voo	
(a) Nenhuma pessoa pode operar os seguintes aviões sem que um mecânico de vôo, devidamente qualificado, faça parte da tripulação técnica:	(a) Somente é permitido operar, segundo esta Subparte, os seguintes aviões, se um mecânico de voo, devidamente habilitado, fizer parte da tripulação técnica:	
(1) um avião tendo um peso máximo de decolagem aprovado superior a 36.300 kg (80.000 lb), de tipo homologado em seu país de origem antes de 2 de janeiro de 1964.	(1) um avião com um peso máximo de decolagem aprovado superior a 36.300 kg (80.000 lb), de tipo certificado em seu país de origem antes de 2 de janeiro de 1964; ou	
(2) um avião de tipo homologado em seu país de origem após 02 de janeiro de 1964, para o qual é requerido um mecânico de vôo pelo certificado de homologação de tipo.	(2) um avião de tipo certificado em seu país de origem após 2 de janeiro de 1964, para o qual é requerido um mecânico de voo, como tripulante, pelo certificado de tipo.	
(b) Nenhuma pessoa pode trabalhar em um avião como mecânico de vôo requerido, a menos que, dentro dos 6 meses calendáricos precedentes, ele tenha voado pelo menos 50 horas como mecânico de vôo nesse tipo de avião ou tenha sido submetido a uma verificação nesse tipo de avião conduzida pelo DAC e tenha sido considerado familiarizado com todas as informações essenciais para sua função e competente na execução dos procedimentos operacionais pertinentes.	(b) Somente é permitido trabalhar em um avião regido por esta Subparte como mecânico de voo requerido se, dentro dos 6 meses precedentes, ele tiver voado pelo menos 50 horas como mecânico de voo nesse tipo de avião ou tiver sido submetido e aprovado em uma verificação nesse tipo de avião conduzida pela ANAC.	
91.531 - REQUISITOS DE SEGUNDO EM COMANDO	91.531 Requisitos de segundo em comando	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um dos aviões abaixo sem um piloto designado e qualificado como segundo em comando do mesmo:	(a) Salvo na condição prevista no parágrafo (b) desta seção, é vedado operar os seguintes aviões sem um piloto habilitado e designado como segundo em comando:	
(1) um grande avião, exceto que uma pessoa pode operar um avião homologado pelo "SFAR 41" sem um piloto designado como segundo em comando se o avião for homologado para operação com um piloto.	(1) um grande avião, salvo que uma pessoa possa operar um avião certificado segundo SFAR 41, emitido pelo FAA/EUA, sem um piloto designado como segundo em comando se o avião for certificado para operação com um só piloto;	
(2) um avião a reação multimotor para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras segundo as quais ele foi homologado.	(2) um avião multimotor com motor a reação para o qual são requeridos dois pilotos segundo as regras pelas quais ele foi certificado; ou	

(3) um avião categoria transporte regional, exceto que um avião categoria transporte regional pode ser operado sem um segundo em comando se o avião tiver uma configuração para passageiros, excluindo assentos para pilotos, de nove assentos ou menos e se tiver sido homologado para operar com um só piloto.	(3) um avião categoria transporte regional, salvo se, ressalvadas as condições do parágrafo (a)(1) desta seção, esse avião categoria transporte regional possuir uma configuração para passageiros, excluindo assentos para pilotos, de nove assentos ou menos e se tiver sido certificado para operar com um só piloto.	
(b) O DAC pode autorizar a operação de um avião citado no parágrafo (a) desta seção sem atender aos requisitos do mesmo parágrafo, se esse avião tiver sido projetado e tiver recebido homologação de tipo com somente uma posição para piloto. A autorização deve conter as condições que o DAC considerar necessárias para manter a segurança da operação.	(b) A ANAC pode autorizar a operação de um avião citado no parágrafo (a) desta seção sem atender aos requisitos desse parágrafo se esse avião tiver sido projetado e tiver recebido certificado de tipo com somente uma posição para piloto. A autorização conterá as condições que a ANAC considerar necessárias para manter a segurança da operação.	
(c) Nenhuma pessoa pode designar um piloto para exercer a função de segundo em comando, e nenhum piloto pode exercer a função de segundo em comando em um avião para o qual esta seção requer dois pilotos, a menos que esse piloto atenda aos requisitos para segundo em comando desse tipo de avião estabelecidos pelo DAC.		Requisito não incluído, pois redundante a 91.5(a)(2).
	(c) É vedada a operação de uma aeronave regida pela subparte K deste Regulamento sem um piloto designado como segundo em comando, em acordo com a seção 91.1049(d) deste Regulamento. O piloto segundo em comando deve atender aos requisitos de experiência da seção 91.1053 deste Regulamento.	
91.533 - REQUISITOS PARA COMISSÁRIOS	91.533 Requisitos para comissários	
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião a menos que o seguinte número de comissários qualificados esteja a bordo desse avião: (1) para aviões tendo a bordo mais de 19, mas menos de 51 passageiros: 1 comissário. (2) para aviões tendo a bordo mais de 50, mas menos de 101 passageiros: 2 comissários. (3) para aviões tendo a bordo mais de 100 passageiros, 2 comissários mais 1 comissário adicional por cada unidade (ou parte de uma unidade) de 50 passageiros acima de 100.	(a) Somente é permitido operar um avião regido por esta Subparte, que tenha a bordo mais de 19 passageiros, se o avião possuir um comissário de voo para cada grupo de passageiros composto por no máximo 50 pessoas.	
(b) Nenhuma pessoa pode trabalhar como comissário em um avião conforme requerido pelo parágrafo (a) desta seção, a menos que essa pessoa tenha sido qualificada pelo DAC para suas funções a bordo e tenha demonstrado para o piloto em comando que está familiarizada com as funções a serem desempenhadas em uma emergência ou uma situação requerendo evacuação de emergência e é capaz de usar todo o equipamento de emergência existente no avião.		Requisito não incluído, pois redundante a 91.5(a)(2).
91.535 - GUARDA DE ALIMENTOS, BEBIDAS E EQUIPAMENTOS DE SERVIÇOS AOS PASSAGEIROS DURANTE MOVIMENTAÇÕES NA SUPERFÍCIE, DECOLAGENS E POUSOS DA AERONAVE.	91.535 Guarda de alimentos, bebidas e equipamentos de serviços aos passageiros durante movimentações na superfície, decolagens e pousos do avião	
(a) Nenhum operador pode movimentar uma aeronave na superfície, decolar ou pousar com ela, se qualquer alimento, bebida ou utensílios correlatos fornecidos pelo operador estiverem localizados em um assento de passageiro.	(a) É vedado a um operador movimentar um avião regido por esta Subparte na superfície, decolar ou pousar com ela, se qualquer alimento, bebida ou utensílio correlato fornecido pelo operador estiver localizado em um assento de passageiro.	
(b) Nenhum operador pode movimentar uma aeronave na superfície, decolar ou pousar com ela, a menos que cada bandeja de alimentação ou bebida e cada mesa de assento esteja segura em sua posição guardada.	(b) Somente é permitido a um operador movimentar um avião regido por esta Subparte na superfície, decolar ou pousar com ela, se cada bandeja de alimentação ou bebida e cada mesa de assento estiver segura em sua posição guardada.	

(c) Nenhum operador pode permitir que uma aeronave seja movida na superfície, ou que decole e pouse, a menos que cada carrinho para servir passageiros esteja seguro em sua posição guardada.	(c) Um operador somente pode permitir movimentar um avião regido por esta Subparte na superfície, decolar ou pousar com ela, se cada carrinho para servir passageiros estiver seguro em sua posição guardada.	
(d) Nenhum operador pode permitir que uma aeronave seja movida na superfície, ou que decole e pouse, a menos que cada tela de projeção que se estenda sobre os corredores seja recolhida e guardada.	(d) Um operador somente pode permitir movimentar um avião regido por esta Subparte na superfície, decolar ou pousar com ela, se cada tela de projeção que se estenda sobre os corredores for recolhida e guardada.	
(e) Cada passageiro deve obedecer às instruções dadas pelos tripulantes sobre os assuntos desta seção.	(e) Cada passageiro deve obedecer às instruções dadas pelos tripulantes sobre os assuntos desta seção.	
91.537 – OPERAÇÕES EM ESPAÇO AÉREO DESIGNADO COMO RVSM (REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMUM)		Seção não incluída. Suplantada pela seção 91.1709, que trata de autorizações para operações RVSM.
[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira em espaço aéreo designado como RVSM a menos que:		
(1) o operador e a aeronave do operador atendam aos requisitos do apêndice G deste regulamento; e		
(2) o operador esteja autorizado pelo DAC a conduzir tais operações.		
(b) O DAC pode autorizar um desvio dos requisitos desta seção de acordo com a seção 5 do apêndice G deste RBHA.]		
SUBPARTE G - EQUIPAMENTOS ADICIONAIS E REQUISITOS DE OPERAÇÃO PARA GRANDES AERONAVES E AERONAVES CATEGORIA TRANSPORTE	SUBPARTE G EQUIPAMENTOS ADICIONAIS E REQUISITOS DE OPERAÇÃO PARA GRANDES AERONAVES E AERONAVES CATEGORIA TRANSPORTE	
91.601 - APLICABILIDADE	91.601 Aplicabilidade	
Esta subparte estabelece regras aplicáveis à operação de grandes aeronaves e aeronaves categoria transporte registradas no Brasil.	Esta Subparte estabelece requisitos adicionais aplicáveis à operação de grandes aeronaves e aeronaves categoria transporte registradas no Brasil.	
91.603 - DISPOSITIVO DE ALARME SONORO DE VELOCIDADE	91.603 Dispositivo de alarme sonoro de velocidade	
Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte em comércio aéreo, a menos que esse avião seja equipado com um dispositivo de alarme sonoro de velocidade que atenda ao RBHA 25, seção 25.1303 (c)(1).	Somente é permitido operar comercialmente um avião categoria transporte se esse avião estiver equipado com um dispositivo de alarme sonoro de velocidade que atenda ao parágrafo 25.1303 (c)(1) do RBAC nº 25.	
91.605 - LIMITAÇÕES DE PESO DE AVIÕES CIVIS CATEGORIA TRANSPORTE	91.605 Limitações de peso de aviões civis categoria transporte	
(a) Nenhuma pessoa pode decolar com qualquer avião categoria transporte (outro que não um avião com motores a turbina de tipo homologado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958) a menos que:	(a) Somente é permitido decolar com qualquer avião categoria transporte (outro que não um avião com motores a turbina de tipo certificado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958) se:	
(1) o peso de decolagem não exceda o peso máximo de decolagem autorizado para a altitude do aeródromo de partida;	(1) o peso de decolagem não exceder o peso máximo de decolagem autorizado para a altitude do aeródromo de partida;	
(2) a altitude do aeródromo de partida esteja dentro da gama de altitudes na qual os pesos máximos de decolagem foram determinados;	(2) a altitude do aeródromo de partida estiver dentro da gama de altitudes na qual os pesos máximos de decolagem foram determinados;	
(3) o consumo normal de óleo e combustível no voo para o aeródromo de primeiro pouso planejado permita que o peso na chegada não exceda o peso máximo de pouso autorizado para a altitude desse aeródromo; e	(3) o consumo normal de óleo e combustível no voo para o aeródromo de primeiro pouso planejado permitir que o peso na chegada não exceda o peso máximo de pouso autorizado para a altitude desse aeródromo; e	
(4) a altitude do aeródromo de primeiro pouso, e dos correspondentes aeródromos de alternativa, esteja dentro da gama de altitudes na qual os pesos máximos de pouso foram determinados.	(4) a altitude do aeródromo de primeiro pouso, e dos correspondentes aeródromos de alternativa, estiver dentro da gama de altitudes na qual os pesos máximos de pouso foram determinados.	
(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte com motores a turbina, homologado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958,	(b) Somente é permitido operar um avião categoria transporte com motores a turbina, certificado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958, em acordo com as	

contrariando as disposições de seu Manual de Voo aprovado. Além disso, nenhuma pessoa pode decolar com esse avião a menos que:	disposições do manual de voo aprovado da aeronave ou do AOM. Além disso, somente é permitido decolar com esse avião se:	
(1) o peso de decolagem não exceda o peso de decolagem previsto no Manual de Voo para a altitude do aeródromo de partida e para a temperatura ambiente existente no momento de decolagem;	(1) o peso de decolagem não exceder o peso de decolagem previsto no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM para a altitude do aeródromo de partida e para a temperatura ambiente existente no momento de decolagem;	
(2) o consumo normal de combustível e óleo no voo até o aeródromo de primeiro pouso planejado e até os aeródromos de alternativa correspondentes permita que o peso na chegada não ultrapasse o peso de pouso previsto no Manual de Voo para a altitude de cada um dos aeródromos envolvidos, considerando a temperatura ambiente esperada nesses aeródromos no momento do pouso em cada um deles;	(2) o consumo normal de combustível e óleo no voo até o aeródromo de primeiro pouso planejado e até os aeródromos de alternativa correspondentes permitir que o peso na chegada não ultrapasse o peso de pouso previsto no manual de voo aprovado da aeronave ou no AOM para a altitude de cada um dos aeródromos envolvidos, considerando a temperatura ambiente esperada nesses aeródromos no momento do pouso em cada um deles;	
(3) o peso de decolagem não exceda o peso especificado no Manual de Voo, correspondente ao peso para as distâncias mínimas requeridas para decolagem, considerando a altitude do aeródromo, a pista a ser usada, o gradiente dessa pista, a temperatura ambiente e o vento existentes na hora de decolagem e, se o Manual de Voo do avião contiver informações de desempenho com pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pista molhada associadas a pistas ranhuradas ou dotadas de camada porosa de atrito, se disponíveis no Manual de Voo aprovado (AFM) podem ser usadas somente em pistas que sejam realmente ranhuradas ou dotadas de camada porosa de atrito e que o operador tenha determinado serem projetadas, construídas e mantidas de maneira aceitável pelo DAC; e	(3) o peso de decolagem não exceder o peso especificado no manual de voo aprovado da aeronave ou no AOM, correspondente ao peso para as distâncias mínimas requeridas para decolagem, considerando a altitude do aeródromo, a pista a ser utilizada, o gradiente dessa pista, a temperatura ambiente e o vento existentes na hora de decolagem e, se o manual de voo aprovado da aeronave ou o AOM contiver informações de desempenho com pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pista molhada associadas a pistas ranhuradas ou dotadas de camada porosa de atrito, se disponíveis no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, podem ser usadas somente em pistas que sejam realmente ranhuradas ou dotadas de camada porosa de atrito e que o operador da aeronave tenha comprovado serem projetadas, construídas e mantidas de maneira aceitável pela ANAC; e	
(4) onde a distância de decolagem incluir um "clearway", a distância do "clearway" não for maior que a metade:	(4) onde a distância de decolagem incluir um <i>clearway</i> , a distância do <i>clearway</i> não for maior que a metade:	
(i) da corrida da decolagem, no caso de aviões de tipo homologado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958, mas antes de 30 de agosto de 1959; ou	(i) da corrida da decolagem, no caso de aviões de tipo certificado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958, mas antes de 30 de agosto de 1959; ou	
(ii) do comprimento da pista, no caso de aviões de tipo homologado em seu país de origem após 29 de agosto de 1959.	(ii) do comprimento da pista, no caso de aviões de tipo certificado em seu país de origem após 29 de agosto de 1959.	
(c) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião categoria transporte com motores a turbina, de tipo homologado em seu país de origem após 29 de agosto de 1959 a menos que, em adição ao requerido pelo parágrafo (b) desta seção:	(c) Somente é permitido decolar com um avião categoria transporte com motores a turbina, de tipo certificado em seu país de origem após 29 de agosto de 1959, se, em adição ao requerido pelo parágrafo (b) desta seção:	
(1) a distância de aceleração e parada não seja maior que o comprimento da pista mais o comprimento do "stopway" (se houver); e	(1) a distância de aceleração e parada não for maior que o comprimento da pista acrescido do comprimento do <i>stopway</i> (se houver);	
(2) a distância de decolagem não seja maior que o comprimento da pista mais o comprimento do "clearway" (se houver); e	(2) a distância de decolagem não for maior que o comprimento da pista acrescido do comprimento do <i>clearway</i> (se houver); e	
(3) a corrida de decolagem não seja maior que o comprimento da pista.	(3) a corrida de decolagem não for maior que o comprimento da pista.	
	(d) A comprovação de que trata o parágrafo (b)(3) desta seção pode ser realizada com base em documentos fornecidos pelo operador do aeródromo.	Requisito inserido para melhor clareza quanto a matéria tratada, pois é o operador do aeródromo quem mede o desempenho da pista.
91.607 - SAÍDAS DE EMERGÊNCIA PARA AVIÕES EM OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS COM FINS LUCRATIVOS	91.607 Saídas de emergência para aviões em operações de transporte de passageiros com fins lucrativos	
[(a) Não obstante qualquer outra provisão dos RBHA, nenhuma pessoa pode operar um grande avião (de tipo homologado segundo o "Civil Air Regulation"	(a) Ressalvada qualquer outra provisão dos RBAC, é vedado operar um grande avião (de tipo certificado segundo o <i>Civil Air Regulation</i> dos EUA vigente antes de 9 de abril de	

dos Estados Unidos da América efetivo antes de 9 de abril de 1957) em operações de transporte de passageiros com fins lucrativos, com número maior de ocupantes do que:	1957) em operações de transporte de passageiros com fins lucrativos com número maior de ocupantes do que:	
(1) o permitido pelo "Civil Air Regulation", seção 4b.362 (a), (b) e (c) como efetiva em 29 de dezembro de 1951 ; ou	(1) o permitido pelo <i>Civil Air Regulation</i> , parágrafos 4b.362(a), (b) e (c) vigente em 20 de dezembro de 1951; ou	
(2) o aprovado segundo os "Special Civil Air Regulations", dos Estados Unidos da América, SR- 387, SR-389, SR-389A ou SR-389B ou segundo esta seção como em vigor.	(2) o aprovado segundo os <i>Special Civil Air Regulations</i> , dos EUA, SR- 387, SR-389, SR-389A ou SR-389B ou segundo esta seção como em vigor.	
Entretanto, um tipo de avião listado na tabela seguinte pode ser operado com até o numero listado de ocupantes (incluindo tripulantes) e o correspondente numero de saídas (incluindo portas e saídas de emergência) aprovado para saída de emergência de passageiros ou com uma configuração ocupantes/saídas aprovada segundo os parágrafos (b) ou (c) desta seção.	(a)-I Ressalvado o disposto no parágrafo (a) desta seção, os tipos de avião listados na tabela seguinte podem ser operados com até o numero listado de ocupantes (incluindo tripulantes) e o correspondente número de saídas (incluindo portas e saídas de emergência) aprovado para saída de emergência de passageiros ou com uma configuração ocupantes/saídas aprovada segundo os parágrafos (b) ou (c) desta seção.	
[Tabela]	[Tabela]	
(b) Ocupantes adicionais aos autorizados pelo parágrafo (a) desta seção podem ser transportados como se segue:	(b) O número de ocupantes adicionais aos autorizados pelos parágrafos (a) e (a)-I desta seção que podem ser transportados é:	
(1) para cada saída ao nível do assoalho adicional com pelo menos 24 pol. (61 cm) de largura por 48 pol. (122 cm) de altura, com uma passagem de acesso desobstruída com 20 pol. (51 cm) de largura entre a saída e o corredor de passageiros, 12 ocupantes adicionais.	(1) para cada saída adicional ao nível do assoalho com pelo menos 24 pol. (61 cm) de largura por 48 pol. (122 cm) de altura, com uma passagem de acesso desobstruída com 20 pol. (51 cm) de largura entre a saída e o corredor de passageiros, doze ocupantes adicionais;	
(2) para cada janela de saída sobre as asas adicional que atenda aos requisitos dos padrões de aeronavegabilidade segundo os quais o tipo de avião foi homologado e que seja suficientemente grande para inscrever uma elipse de 19x26 pol. (48,3x66 cm), oito ocupantes adicionais.	(2) para cada janela adicional de saída sobre as asas que atenda aos requisitos dos padrões de aeronavegabilidade segundo os quais o tipo de avião foi certificado e que seja suficientemente grande para inscrever uma elipse de 19x26 pol. (48 x 66 cm), oito ocupantes adicionais;	
(3) pra cada janela de saída adicional que não seja localizada sobre as asas mas que de alguma maneira atenda ao parágrafo (b)(2) desta seção, cinco ocupantes adicionais.	(3) para cada janela de saída adicional que não esteja localizada sobre as asas, mas que de alguma maneira atenda ao parágrafo (b)(2) desta seção, cinco ocupantes adicionais; e	
(4) para um avião tendo uma razão (como computado da tabela do parágrafo (a) desta seção) entre o número máximo de ocupantes e número de saídas maior que 14:1, e para cada avião que não tenha pelo menos uma saída tipo porta tamanho grande na lateral da fuselagem na parte traseira da cabine, a primeira saída adicional deve ser uma saída ao nível do assoalho que atenda ao parágrafo (b)(1) desta seção e deve ser localizada na parte traseira da cabine no lado oposto da fuselagem da porta de entrada principal . Entretanto, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo esta seção transportando mais do que 115 ocupantes, a menos que exista uma saída em cada lado da fuselagem na parte traseira da cabine.	(4) para um avião com razão entre o número máximo de ocupantes e o número de saídas, computada com os valores extraídos da tabela do parágrafo (a)-I desta seção, maior que 14:1, e para cada avião que não tenha pelo menos uma saída tipo porta tamanho grande na lateral da fuselagem na parte traseira da cabine, a primeira saída adicional deve ser uma saída ao nível do assoalho que atenda ao parágrafo (b)(1) desta seção e deve ser localizada na parte traseira da cabine no lado da fuselagem oposto à porta de entrada principal. No entanto, somente é permitido operar uma aeronave segundo esta seção transportando mais do que 115 ocupantes se existir uma saída em cada lado da fuselagem na parte traseira da cabine.	
(c) Nenhuma pessoa pode eliminar qualquer saída aprovada exceto se de acordo com o seguinte :	(c) Somente é permitido eliminar qualquer saída aprovada se:	
(1) o número máximo de ocupantes previamente aprovado deve ser reduzido conforme o mesmo número de ocupantes adicionais autorizados para esta saída de acordo com esta seção.	(1) o número máximo de ocupantes previamente aprovado for reduzido conforme o mesmo número de ocupantes adicionais autorizados para esta saída de acordo com esta seção;	
(2) saídas devem ser eliminadas de acordo com a seguinte seqüência de prioridades: primeiro, janelas de saída que não estejam sobre as asas; segundo, janelas de saídas sobre as asas; terceiro, saídas ao nível do assoalho localizadas na parte dianteira da cabine; quarto, saídas ao nível do assoalho localizadas na parte traseira da cabine.	(2) as saídas forem eliminadas de acordo com a seguinte seqüência de prioridades: primeiro, janelas de saída que não estejam sobre as asas; segundo, janelas de saída sobre as asas; terceiro, saídas ao nível do assoalho localizadas na parte dianteira da cabine; e quarto, saídas ao nível do assoalho localizadas na parte traseira da cabine;	

(3) deve ser conservada pelo menos uma saída em cada lado da fuselagem, independente do número de ocupantes.	(3) for conservada pelo menos uma saída em cada lado da fuselagem, independentemente do número de ocupantes; e	
(4) nenhuma pessoa pode remover qualquer saída que possa resultar numa razão número máximo de ocupantes por saída aprovada maior que 14:1.	(4) a razão resultante entre o número máximo de ocupantes por saída aprovada não for maior que 14:1.	
(d) Esta seção não dispensa qualquer pessoa operando segundo o RBHA 121 do atendimento à seção 121.291 do RBHA 121.	(d) Esta seção não dispensa qualquer pessoa que opere sob o RBAC nº 121 do atendimento à seção 121.291 do RBAC nº 121.	
91.609 - GRAVADORES DE DADOS DE VÔO E DE VOZ NA CABINE	91.609 Gravadores de dados de voo e de voz na cabine	
(a) Nenhum detentor de certificado de homologação de operador regular ou não-regular pode conduzir qualquer operação segundo este regulamento com uma aeronave listada em suas especificações operativas ou em listagem atualizada de aeronaves usadas em transporte aéreo, a menos que esta aeronave cumpra os requisitos aplicáveis, no que diz respeito a gravador de dados de vôo e gravador de voz na cabine, do regulamento segundo o qual o certificado de homologação da empresa foi emitido. Entretanto, este operador pode:	(a) Somente é permitido ao detentor de certificado de operador regular ou não-regular conduzir qualquer operação segundo este Regulamento com uma aeronave listada em suas especificações operativas ou em listagem atualizada de aeronaves utilizadas em transporte aéreo se esta aeronave cumprir os requisitos aplicáveis, no que diz respeito a gravador de dados de voo e gravador de voz na cabine, do regulamento segundo o qual o certificado de operador aéreo (COA) foi emitido. No entanto, este operador pode:	
(1) transladar a aeronave com um gravador de dados de vôo ou um gravador de voz na cabine inoperante de um aeródromo onde o reparo ou substituição do equipamento não possa ser feito, para um local onde isso seja possível;	(1) transladar a aeronave com um gravador de dados de voo ou um gravador de voz na cabine inoperante de um aeródromo onde o reparo ou substituição do equipamento não possa ser feito, para um local onde isso seja possível;	
(2) continuar a voar como originalmente planejado se o gravador requerido tornar-se inoperante após a aeronave decolar;	(2) continuar um voo como originalmente planejado se o gravador de voo ou o gravador de voz da cabine tornar-se inoperante após a aeronave ter decolado;	
(3) conduzir um vôo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste do mesmo ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave; ou	(3) conduzir um voo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave; ou	
(4) transladar uma aeronave nova do local onde foi adquirida para o local onde o gravador requerido será instalado.	(4) transladar uma aeronave nova do local onde foi adquirida para o local onde o gravador requerido será instalado.	
[(b) Não obstante os parágrafos (c) e (e) desta seção, um operador outro que não o detentor de um certificado de homologação de operador aéreo pode:	(b) Ressalvados os parágrafos (c) a (e) desta seção, um operador que não seja detentor de um COA pode:	
(1) transladar uma aeronave com um gravador de vôo inoperante ou gravador de voz da cabine de um local onde o reparo ou a substituição não pode ser feito para um local onde ele pode ser feito;	(1) transladar a aeronave com um gravador de dados de voo ou um gravador de voz na cabine inoperante de um aeródromo onde o reparo ou substituição do equipamento não possa ser feito, para um local onde isso seja possível;	
(2) continuar um vôo como originalmente planejado se o gravador de vôo ou o gravador de voz da cabine tornar-se inoperante após a aeronave ter decolado;	(2) continuar um voo como originalmente planejado se o gravador de voo ou o gravador de voz da cabine tornar-se inoperante após a aeronave ter decolado;	
(3) conduzir um vôo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste do mesmo ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave;	(3) conduzir um voo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave;	
(4) transladar uma aeronave nova do local onde foi adquirida para o local onde o gravador requerido será instalado; ou	(4) transladar uma aeronave nova do local onde foi adquirida para o local onde o gravador requerido será instalado; ou	
(5) operar uma aeronave:	(5) operar uma aeronave:	
(i) por não mais do que 15 dias enquanto o gravador de vôo e/ou gravador de voz da cabine estiver inoperante e/ou removido para reparo desde que os registros de manutenção da aeronave contenham uma anotação indicando a data da falha e uma placa seja colocada à vista do piloto para mostrar que o gravador de vôo ou gravador de voz da cabine está inoperante.	(i) por não mais do que 15 dias enquanto o gravador de voo e/ou gravador de voz da cabine estiver inoperante ou tiver sido removido para reparo, desde que os registros de manutenção da aeronave contenham uma anotação indicando a data da falha e uma placa seja colocada à vista do piloto para mostrar que o gravador de voo ou gravador de voz da cabine está inoperante; e	
(ii) por não mais do que 15 dias adicionais, desde que os requisitos do parágrafo (b)(5)(i) sejam atendidos e que um piloto qualificado ou uma pessoa qualificada autorizada a retornar uma aeronave ao serviço segundo a seção	(ii) por não mais do que 15 dias adicionais, desde que os requisitos do parágrafo (b)(5)(i) desta seção sejam atendidos e que um piloto habilitado ou uma pessoa qualificada autorizada a retornar uma aeronave ao serviço segundo a seção 43.7 do RBAC nº 43	

43.7 do RBHA 43, certifique nos registros de manutenção da aeronave que tempo adicional é requerido para completar o reparo ou obter uma substituição da unidade.]	anote nos registros de manutenção da aeronave o tempo adicional que é requerido para completar o reparo ou obter uma substituição da unidade.	
	(c) Com respeito a uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, tendo uma configuração máxima para passageiros com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, e que tenha sido fabricada após 11 de outubro de 1991:	
[(c)] Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, tendo uma configuração máxima para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, com 10 ou mais assentos e que tenha sido construída após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovado, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar a gravação, capazes de gravar os dados especificados no apêndice E (no caso de aviões) ou no apêndice F deste regulamento (no caso de aeronaves de asas rotativas), dentro das faixas, precisão e intervalos de gravação especificados, e conservá-los durante não menos de 8 horas de operação da aeronave.	(1) somente é permitido operá-la se a aeronave for equipada com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar a gravação, capazes de gravar os dados especificados no Apêndice E (no caso de aviões) ou no Apêndice F (no caso de aeronaves de asas rotativas) deste Regulamento, dentro das faixas, precisão e intervalos de gravação especificados, e conservar não menos que 8 horas de gravação da operação da aeronave;	
	(2) no caso de avião manufaturado antes de 7 de abril de 2012, devem, até 7 de abril de 2014, atender os requisitos dos parágrafos 23.1459(a)(7) do RBAC nº 23 ou 25.1459(a)(8) do RBAC nº 25, como aplicável; e	
	(3) no caso de aeronave manufaturada a partir de 7 de abril de 2012, devem atender aos requisitos das seções 23.1459 do RBAC nº 23, 25.1459 do RBAC nº 25, 27.1459 do RBAC nº 27 ou 29.1459 do RBAC nº 29, como aplicáveis e manter, pelo menos, as últimas 25 horas de informações utilizando um gravador que atenda aos padrões do OTP (TSO) C124a, ou revisão posterior.	
[(d)] Sempre que um gravador de dados de vôo requerido por esta seção estiver instalado, ele deve ser operado continuamente, desde o instante em que o avião inicia a corrida de decolagem, ou em que a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo, até o momento em que o avião termina a corrida do pouso, ou a aeronave de asas rotativas pousa em seu destino.	(d) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deve ser operado continuamente, desde o instante em que o avião inicie a corrida de decolagem, ou em que a aeronave de asas rotativas inicie a saída do solo, até o momento em que o avião termine a corrida do pouso, ou a aeronave de asas rotativas pouse em seu destino.	
[(e)] A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, após 31 de dezembro de 2001 nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, possuindo uma configuração máxima para passageiros com 6 ou mais assentos e para a qual são requeridos 2 pilotos pelos requisitos de homologação ou por uma regra operacional, a menos que ela seja equipada com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:	(e) Salvo se autorizado pela ANAC, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, possuindo uma configuração máxima para passageiros com 6 ou mais assentos e para a qual são requeridos 2 pilotos pelos requisitos de certificação ou por uma regra operacional, se ela for equipada com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:	
(1) seja instalado de acordo com o RBHA 23 (parágrafos 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), com o RBHA 25 (parágrafos 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), com o RBHA 27 (parágrafos 27.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), ou com o RBHA 29 (parágrafos 29.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), como aplicável; e	(1) seja instalado de acordo com os parágrafos 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g) do RBAC nº 23; 25.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g) do RBAC nº 25; 27.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g) do RBAC nº 27; ou 29.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g) do RBAC nº 29, como aplicável; e	
(2) seja operado continuamente desde o momento em que a aeronave for energizada antes do vôo até o momento em que a aeronave for desenergizada após o vôo, conforme previsto na lista de verificações.	(2) seja operado continuamente desde o momento em que a aeronave for energizada antes do voo até o momento em que a aeronave for desenergizada após o voo, conforme previsto na lista de verificações.	
[(f)] No atendimento a esta seção, pode ser usado um gravador de voz na cabine dos pilotos que possua um dispositivo de apagamento de gravação,	(f) Para o cumprimento dos requisitos desta seção, pode ser usado um gravador de voz na cabine dos pilotos que possua um dispositivo de apagamento de gravação, desde que, a	

desde que, a qualquer momento durante a operação do gravador, sejam conservadas as gravações feitas pelo menos durante os últimos 15 minutos.	qualquer momento durante a operação do gravador, sejam conservadas as gravações feitas pelo menos durante os últimos 15 minutos.	
[(g)] No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação ao DAC e que determine o encerramento de um voo, qualquer operador que tenha instalado gravador de voz ou de dados de voo aprovado deve conservar as informações gravadas por pelo menos 60 dias ou por prazo superior se assim determinado pelo DAC. As informações obtidas das gravações são usadas para auxiliar na determinação das causas do acidente ou ocorrência. O DAC não usará a gravação de voz em qualquer processo penal ou administrativo.	(g) No evento de um acidente ou ocorrência que determine o encerramento de um voo, qualquer operador que tenha instalado gravador de voz ou de dados de voo aprovado deve comunicar a ocorrência à ANAC e conservar as informações gravadas por pelo menos 60 dias ou por prazo superior se assim determinado pelo CENIPA.	
[(h)] As aeronaves citadas no parágrafo (d) desta seção após 01 de fevereiro de 1995 só poderão receber sua primeira matrícula brasileira se equipadas de acordo com o referido parágrafo.		
	(h) Todos os aviões que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2012, devem, até 7 de abril de 2014, possuir um gravador de voz da cabine de comando que atenda também ao seguinte:	Requisito incluído em harmonização ao 14 CFR Part 91.609(h). Esta inclusão se justifica por terem os requisitos de certificação sofrido alteração. As datas citadas foram adotadas nos RBAC nº 121 e 135 com os devidos ajustes.
	(1) os requisitos dos parágrafos 23.1457(d)(6) do RBAC nº 23 ou 25.1457(d)(6) do RBAC nº 25, como aplicável; e	
	(2) se certificado na categoria transporte, os requisitos dos parágrafos 25.1457(a)(3), (a)(4) e (a)(5) do RBAC nº 25.	
	(i) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados após 7 de abril de 2012, devem possuir um gravador de voz instalado e em funcionamento que:	
	(1) atenda também aos requisitos da seção 23.1457 do RBAC nº 23 (exceto os parágrafos (a)(6) e (d)(5)); aos requisitos da seção 25.1457 do RBAC nº 25 (exceto os parágrafos (a)(6) e (d)(5)); aos requisitos da seção 27.1457 do RBAC nº 27 (exceto os parágrafos (a)(6) e (d)(5)); ou aos requisitos da seção 29.1457 do RBAC nº 29 (exceto os parágrafos (a)(6) e (d)(5)), como aplicável;	
	(2) mantenha, pelo menos, as 2 últimas horas de gravações utilizando um gravador que atenda aos padrões do OTP (TSO) C123a ou revisão posterior; e	
	(3) no caso de aeronaves fabricadas a partir de 6 de abril de 2014, devem também atender aos requisitos dos parágrafos 23.1457(a)(6) e (d)(5) do RBAC nº 23; 25.1457(a)(6) e (d)(5) do RBAC nº 25; 27.1457(a)(6) e (d)(5) do RBAC nº 27; ou 29.1457(a)(6) e (d)(5) do RBAC nº 29, como aplicável.	
	(j) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, a partir de 07 de abril de 2014 devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por <i>datalink</i> , conforme requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.	
	(k) Uma aeronave operada segundo este Regulamento em isenção de cumprimento de regra aos requisitos do RBAC nº 125 deve cumprir com todos os requisitos aplicáveis a gravadores de dados de voo do RBAC nº 125.	

91.611 - AUTORIZAÇÃO PARA VÔO DE TRASLADO COM UM MOTOR INOPERANTE	91.611 Autorização para voo de traslado com um motor inoperante	
(a) Geral - O detentor de um certificado emitido segundo o RBHA 119 pode conduzir o traslado de um avião com quatro ou com três motores a turbina com um motor inoperante para uma base onde esse motor será reparado ou substituído, desde que:	(a) O detentor de um certificado emitido segundo o RBAC nº 119 pode conduzir o traslado de um avião com quatro ou com três motores à turbina com um motor inoperante para uma base onde esse motor será reparado ou substituído, desde que:	
(1) o modelo do avião tenha sido submetido a ensaios em vôo e considerado satisfatório para operação segura conforme o parágrafo (b) ou (c) desta seção. Entretanto, cada operador que antes de 19 de novembro de 1966 tenha demonstrado que um modelo de avião com um motor inoperante é satisfatório para vôo seguro através de um ensaio em vôo conduzido em conformidade com dados de desempenho contidos no aplicável Manual de Vôo aprovado atendendo as provisões do parágrafo (a)(2) desta seção, não necessita repetir o ensaio em vôo para este modelo.	(1) o modelo do avião tenha sido submetido a ensaios em voo e considerado satisfatório para operação segura conforme o parágrafo (b) ou (c) desta seção. No entanto, cada operador que antes de 19 de novembro de 1966 tenha demonstrado que um modelo de avião com um motor inoperante é satisfatório para voo seguro através de um ensaio em voo conduzido em conformidade com dados de desempenho contidos no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM aplicável atendendo as provisões do parágrafo (a)(2) desta seção, não precisa repetir o ensaio em voo para este modelo;	
(2) o Manual de Vôo aprovado contenha os seguintes dados de desempenho com 1 motor inoperante e o vôo seja conduzido de acordo com esses dados:	(2) o manual de voo aprovado da aeronave ou AOM contenha os seguintes dados de desempenho com 1 motor inoperante e o voo seja conduzido de acordo com esses dados:	
(i) peso máximo;	(i) peso máximo;	
(ii) limites do c.g.;	(ii) limites do C.G.;	
(iii) configuração da hélice inoperante (se aplicável);	(iii) configuração da hélice inoperante (se aplicável);	
(iv) comprimento de pista para decolagem (incluindo correções para temperatura);	(iv) comprimento de pista para decolagem (incluindo correções para temperatura);	
(v) faixa de altitudes;	(v) faixa de altitudes;	
(vi) limitações de homologação;	(vi) limitações de certificação;	
(vii) faixas de limitações operacionais;	(vii) faixas de limitações operacionais;	
(viii) informações de desempenho; e	(viii) informações de desempenho; e	
(ix) procedimentos operacionais.	(ix) procedimentos operacionais;	
(3) o manual da empresa contenha os procedimentos operacionais aprovados pelo DAC para a operação segura do avião, incluindo requisitos específicos para:	(3) os procedimentos operacionais tenham sido aprovados pela ANAC para a operação segura do avião e incluídos no manual da empresa, incluindo requisitos específicos para:	
(i) a limitação de peso de operação que, em qualquer vôo de traslado, deve ser o mínimo necessário para executar o vôo mais a reserva de combustível requerida;	(i) a limitação de peso de operação que, em qualquer voo de traslado, deve ser o mínimo necessário para executar o voo mais a reserva de combustível requerida;	
(ii) a limitação de que as decolagens devem ser feitas em pistas secas, a menos que, baseado na demonstração de técnicas de decolagem em operação real com um motor inoperante, seja demonstrado (e incluído no Manual de Vôo aprovado) que decolagens com total controlabilidade podem ser feitas de pistas molhadas;	(ii) a limitação de que as decolagens devem ser feitas em pistas secas, salvo se, baseado na demonstração de técnicas de decolagem em operação real com um motor inoperante, for demonstrado (e incluído no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM) que decolagens com total controlabilidade podem ser feitas em pistas molhadas;	
(iii) operações de aeródromos onde a pista requer decolagens e pousos passando sobre áreas populosas; e	(iii) operações de aeródromos onde a pista requer decolagens e pousos passando sobre áreas populosas; e	
(iv) procedimentos de inspeções para determinar as condições de operação dos motores remanescentes.	(iv) procedimentos de inspeções para determinar as condições de operação dos motores remanescentes;	
(4) nenhuma pessoa pode decolar com um avião conforme esta seção se:	(4) não se decole com um avião segundo esta seção se:	
(i) a subida inicial for sobre áreas densamente povoadas; ou	(i) a subida inicial for sobre áreas densamente povoadas; ou	

(ii) as condições meteorológicas no aeródromo de partida e de destino estiverem abaixo dos mínimos requeridos para voo VFR.	(ii) as condições meteorológicas no aeródromo de partida e de destino estiverem abaixo dos mínimos requeridos para voo VFR;	
(5) pessoas que não os tripulantes requeridos não podem ser transportadas no voo.	(5) apenas os tripulantes requeridos para a operação sejam transportados na aeronave; e	
(6) nenhuma pessoa pode empregar um tripulante em voos segundo esta seção, a menos que esse tripulante esteja totalmente familiarizado com os procedimentos operacionais para voos de traslado com um motor inoperante, contidos no manual da empresa, e com as limitações e dados de desempenho contidos no Manual de Voo aprovado.	(6) não seja empregado um tripulante em voos segundo esta seção, salvo se esse tripulante estiver totalmente familiarizado com os procedimentos operacionais para voos de traslado com um motor inoperante aprovados pela ANAC e incluídos no manual da empresa, e com as limitações e dados de desempenho contidos no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM.	
[(b) Ensaio em voo. Aviões com motores convencionais. O desempenho de um avião com motores convencionais com um motor inoperante deve ser determinado por ensaios em voo como se segue:	(b) O desempenho de um avião com motores convencionais com um motor inoperante deve ser determinado por ensaios em voo como se segue:	
(1) deve ser escolhida uma velocidade não menor que $1,3 V_{S1}$ na qual o avião possa ser satisfatoriamente controlado em uma subida com o motor crítico inoperante (com sua hélice removida ou em uma configuração escolhida pelo operador e com todos os outros motores operando na potência máxima determinada no parágrafo (b)(3) desta seção.	(1) deve ser escolhida uma velocidade não menor que $1,3 V_{S1}$ na qual o avião possa ser satisfatoriamente controlado em uma subida com o motor crítico inoperante (com sua hélice removida ou em uma configuração escolhida pelo operador e com todos os outros motores operando na potência máxima determinada no parágrafo (b)(3) desta seção;	
(2) a distância requerida para acelerar para as velocidades listadas no parágrafo (b)(1) desta seção e para subir para 50 pés poderá ser determinada com:	(2) a distância requerida para acelerar para as velocidades listadas no parágrafo (b)(1) desta seção e para subir para 50 pés deve ser determinada com:	
(i) trem de pouso abaixado;	(i) o trem de pouso baixado;	
(ii) o motor crítico inoperante e sua hélice removida ou numa configuração escolhida pelo operador; e	(ii) o motor crítico inoperante e sua hélice removida ou numa configuração escolhida pelo operador; e	
(iii) os outros motores operando a não mais que a potência máxima estabelecida no parágrafo (b)(3) desta seção.	(iii) os outros motores operando a não mais que a potência máxima estabelecida no parágrafo (b)(3) desta seção;	
(3) devem ser estabelecidos procedimentos de decolagem, cruzeiro e pouso, tais como ajustes dos compensadores, métodos de aplicação de potência, potência máxima e velocidades apropriadas.	(3) devem ser estabelecidos procedimentos de decolagem, cruzeiro e pouso, tais como ajustes dos compensadores, métodos de aplicação de potência, potência máxima e velocidades apropriadas;	
(4) o desempenho deve ser determinado para um peso máximo não maior que o peso que permita uma razão de subida de pelo menos 400 pés por minuto na configuração de cruzeiro estabelecida na seção 25.67(d) do RBHA 25 vigente em 31 de janeiro de 1977, a uma altitude de 5.000 pés.	(4) o desempenho deve ser determinado para um peso máximo não maior que o peso que permita uma razão de subida de pelo menos 400 pés/min, na configuração de cruzeiro estabelecida no parágrafo 25.67(d) do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 31 de janeiro de 1977, a uma altitude de 5.000 pés; e	
(5) o desempenho deve ser determinado usando correções da distância de decolagem com a temperatura ambiente, calculado de acordo com a seção 25.61 do RBHA 25 vigente em 31 de janeiro de 1977.	(5) o desempenho deve ser determinado usando correções da distância de decolagem com a temperatura ambiente, calculado de acordo com a seção 25.61 do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 31 de janeiro de 1977.	
[(c)] Ensaios em voo. Aviões com motores a turbina. O desempenho de um avião com motores a turbina com um motor inoperante deve ser determinado por ensaios em voo que incluam pelo menos 3 ensaios de decolagem de acordo com o seguinte:	(c) O desempenho de um avião com motores à turbina com um motor inoperante deve ser determinado por ensaios em voo que incluam pelo menos 3 ensaios de decolagem de acordo com o seguinte:	
[(1) devem ser escolhidas velocidades V_R e V_2 , não menores que as correspondentes velocidades com as quais o avião foi homologado segundo 25.107 do RBHA 25, nas quais o avião possa ser satisfatoriamente controlado com o motor crítico inoperante (com sua hélice removida ou na configuração escolhida pelo operador, se aplicável) e com os demais motores operando a não mais que a potência selecionada para a homologação de tipo como definido pelo RBHA 25, seção 25.101.]	(1) devem ser escolhidas velocidades V_R e V_2 não menores que as correspondentes velocidades com as quais o avião foi certificado segundo a seção 25.107 do RBAC nº 25, nas quais o avião possa ser satisfatoriamente controlado com o motor crítico inoperante (com sua hélice removida ou na configuração escolhida pelo operador, se aplicável) e com os demais motores operando a não mais que a potência selecionada para a certificação de tipo como definido pela seção 25.101 do RBAC nº 25;	

(2) o comprimento mínimo de pista para decolagem deve ser a distância horizontal requerida para acelerar e subir até 35 pés de altura, na velocidade V_2 (incluindo qualquer incremento adicional de velocidade obtida no ensaio) multiplicada por 115% e determinada com:	(2) o comprimento mínimo de pista para decolagem deve ser a distância horizontal requerida para acelerar e subir até 35 pés de altura, na velocidade V_2 (incluindo qualquer incremento adicional de velocidade obtida no ensaio) multiplicada por 1,15 e determinada com:	
(i) trem de pouso baixado;	(i) trem de pouso baixado;	
(ii) o motor crítico inoperante com sua hélice removida ou na configuração escolhida pelo operador, se aplicável; e	(ii) o motor crítico inoperante com sua hélice removida ou na configuração escolhida pelo operador, se aplicável; e	
(iii) os demais motores operando a não mais que a potência selecionada para a homologação de tipo de aeronave, conforme definido na seção 25.101 do RBHA 25.	(iii) os demais motores operando a não mais que a potência selecionada para a certificação de tipo de aeronave, conforme definido na seção 25.101 do RBAC nº 25;	
(3) devem ser estabelecidos procedimentos de decolagem, cruzeiro e pouso tais como ajustes aproximados para os compensadores, métodos de aplicação de potência, potência máxima e velocidades apropriadas. O avião deve ser satisfatoriamente controlável durante toda a corrida de decolagem quando operando de acordo com esses procedimentos.	(3) devem ser estabelecidos procedimentos de decolagem, cruzeiro e pouso tais como ajustes aproximados para os compensadores, métodos de aplicação de potência, potência máxima e velocidades apropriadas. O avião deve ser satisfatoriamente controlável durante toda a corrida de decolagem quando operando de acordo com esses procedimentos;	
(4) o desempenho deve ser levantado com um peso máximo não maior que o peso determinado segundo o RBHA 25, seção 25.121(c), mas com:	(4) o desempenho deve ser determinado com um peso máximo não maior que o peso determinado segundo o parágrafo 25.121(c) do RBAC nº 25, mas com:	
(i) o gradiente estabilizado real do requisito da subida final de decolagem não menor que 1.2% no final da trajetória de decolagem com 2 motores críticos inoperantes; e	(i) o gradiente estabilizado real do requisito da subida final de decolagem não menor que 1.2% no final da trajetória de decolagem com 2 motores críticos inoperantes; e	
(ii) a velocidade de subida não inferior à velocidade de compensação com 2 motores inoperantes, no gradiente estabilizado real da subida final de decolagem estabelecida no parágrafo (c) (4)(i) desta seção.	(ii) a velocidade de subida não inferior à velocidade de compensação com 2 motores inoperantes, no gradiente estabilizado real da subida final de decolagem estabelecida no parágrafo (c)(4)(i) desta seção;	
(5) o avião deve ser satisfatoriamente controlável em uma subida com dois motores inoperantes. O desempenho de subida deve ser demonstrado por cálculos baseados nos resultados dos ensaios e com idêntica precisão.	(5) o avião deve ser satisfatoriamente controlável em uma subida com dois motores inoperantes. O desempenho de subida deve ser demonstrado por cálculos baseados nos resultados dos ensaios e com idêntica precisão; e	
(6) o desempenho deve ser levantado usando correções para a temperatura ambiente na determinação da distância de decolagem e subida final de decolagem conforme previsto no RBHA 25, seção 25.101.	(6) o desempenho deve ser determinado utilizando correções para a temperatura ambiente na determinação da distância de decolagem e subida final de decolagem conforme previsto na seção 25.101 do RBAC nº 25.	
Para os propósitos dos parágrafos (c)(4) e (5) desta seção, "dois motores críticos" significa dois motores adjacentes em um lado do avião para um avião com 4 motores, e o motor central e um dos motores laterais para um avião com 3 motores.	(d) Para os propósitos dos parágrafos (c)(4) e (c)(5) desta seção, <i>dois motores críticos</i> significa dois motores adjacentes em um lado do avião para um avião com 4 motores, e o motor central e um dos motores laterais para um avião com 3 motores.	
91.613 - MATERIAIS PARA COMPARTIMENTOS INTERIORES	91.613 Materiais para compartimentos interiores	
Nenhuma pessoa pode operar um avião que atenda a uma emenda de um certificado de homologação de tipo ou a um certificado de homologação suplementar de tipo emitido segundo o "SFAR 41" para operação com peso máximo de decolagem acima de 5670 Kg (12.500 lb), a menos que, dentro de 1 ano após a emissão do seu primeiro certificado de aeronavegabilidade segundo esse SFAR, o avião cumpra os requisitos de materiais de interior exigidos pelo RBHA 25, parágrafos 25.853(a), (b), (b-1), (b-2) e (b-3), efetivo em 26 de setembro de 1978.	(a) Somente é permitido operar um avião que atenda a uma emenda de um certificado de tipo ou a um certificado de tipo suplementar emitido segundo o SFAR 41, publicado pelo FAA/EUA para operação com peso máximo de decolagem acima de 5.670 kg (12.500 lb), se, dentro de 1 ano após a emissão do seu primeiro Certificado de Aeronavegabilidade segundo esse SFAR, o avião cumprir os requisitos de materiais de interiores exigidos pelos parágrafos 25.853(a), (b), (b-1), (b-2) e (b-3), do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 26 de setembro de 1978.	
	(b) Para aviões de categoria transporte de certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958:	
	(1) no caso de aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005 quando, a partir de um ano a partir da data de publicação deste Regulamento, um isolamento termo-acústico for	

	instalado na fuselagem em substituição ao existente, este isolamento deve atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 2 de setembro de 2003, caso esse isolamento:	
	(i) for manta de isolamento; ou	
	(ii) estiver instalado ao redor de dutos de ar; e	
	(2) no caso de aviões fabricados a partir de 2 de setembro de 2005, materiais de isolamento termo-acústico instalados na fuselagem devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 2 de setembro de 2003.	
SUBPARTE H - OPERAÇÕES DE AERONAVES CIVIS BRASILEIRAS NO EXTERIOR E DE AERONAVES CIVIS ESTRANGEIRAS NO BRASIL; REGRAS GOVERNANDO PESSOAS A BORDO DE TAIS AERONAVES	SUBPARTE H OPERAÇÕES DE AERONAVES CIVIS BRASILEIRAS NO EXTERIOR E DE AERONAVES CIVIS ESTRANGEIRAS NO BRASIL: REQUISITOS PARA PESSOAS A BORDO	
91.701 - APLICABILIDADE	91.701 Aplicabilidade	
[(a) Esta subparte estabelece regras governando a operação de aeronaves civis brasileiras fora do território nacional e a operação de aeronaves civis estrangeiras dentro do território nacional.	(a) Esta Subparte estabelece requisitos para a operação de aeronaves civis brasileiras fora do território nacional e a operação de aeronaves civis estrangeiras dentro do território nacional.	
(b) A seção 91.702 desta subparte aplica-se também a cada pessoa a bordo de uma aeronave operada com se segue:	(b) A seção 91.702 desta Subparte aplica-se também a cada pessoa a bordo de uma aeronave operada como segue:	
(1) uma aeronave civil brasileira operada fora do Brasil;	(1) uma aeronave civil brasileira operada fora do Brasil; ou	
(2) qualquer aeronave operada fora do Brasil que:	(2) qualquer aeronave operada fora do Brasil que tenha seu próximo pouso, programado ou de outra forma planejado, no Brasil.	
(i) tenha seu próximo pouso programado ou o local sua última decolagem em território brasileiro se o próximo pouso da aeronave for no Brasil; ou		
(ii) se a aeronave pousar no Brasil com a pessoa ainda na aeronave, independentemente de ser um local de pouso programado ou de outra forma planejado.]		
91.702 – PESSOAS A BORDO	91.702 Pessoas a bordo	
[A seção 91.11 deste regulamento (Proibição de interferência com os tripulantes) aplica-se a cada pessoa a bordo de uma aeronave.]	A seção 91.11 deste Regulamento (proibição de interferência com os tripulantes) aplica-se a cada pessoa a bordo de uma aeronave regida por esta Subparte.	
91.703 - OPERAÇÃO DE AERONAVES CIVIS BRASILEIRAS FORA DO TERRITÓRIO NACIONAL	91.703 Operação de aeronaves civis brasileiras fora do território nacional	
(a) Cada pessoa operando uma aeronave civil brasileira fora do Brasil deve:	(a) Cada pessoa operando uma aeronave civil brasileira fora do Brasil deve:	
(1) quando voando em alto mar, cumprir as regras do Anexo 2 à Convenção da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), e as regras estabelecidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, como ou se aplicáveis;	(1) quando voando em alto mar, cumprir as regras do Anexo 2 à Convenção de Aviação Civil Internacional e as regras estabelecidas pelo DECEA, como e se aplicáveis;	
(2) quando em outro país, cumprir os regulamentos do mesmo relacionados com a operação; e	(2) quando em outro país, cumprir os regulamentos deste país relacionados com a operação;	
(3) exceto quanto a 91.307(b), 91.309 e 91.711, cumprir as regras desta subparte desde que elas não sejam inconsistentes com os aplicáveis regulamentos do país onde a aeronave se encontra ou com o Anexo 2 da OACI.	(3) cumprir cada requisito desta Subparte desde que elas não contradigam os regulamentos aplicáveis do país onde a aeronave se encontra ou com o Anexo 2 à Convenção de Aviação Civil Internacional, exceto quanto ao disposto no parágrafo 91.307(a) e nas seções 91.309 e 91.711 deste Regulamento;	
[(4) quando voando sobre o Atlântico Norte, no espaço aéreo conhecido como "NAT-MNPS" (North Atlantic-Minimum Navigation Performance Specifications), cumprir o previsto na seção 91.705 deste regulamento. Quando operando	(4) quando voando sobre espaço aéreo MNPS (<i>Minimum Navigation Performance Specification</i>), cumprir o previsto na seção 91.1707 deste Regulamento. Quando operando dentro do espaço aéreo designado como RVSM cumprir o previsto na seção 91.1709 deste Regulamento; e	

dentro do espaço aéreo designado como RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) cumprir o previsto em 91.706.		
(5) ser capaz de estabelecer os contatos com os órgãos ATC na língua inglesa.	(5) ser capaz de estabelecer os contatos com os órgãos ATC na língua inglesa e ter averbado em sua(s) licença(s) o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, de acordo com a seção 61.10 do RBAC nº 61, dentro do prazo de validade, no caso de pilotos de avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência ou dirigível.	
(b) O Anexo 2 à Convenção Internacional de Aviação Civil referenciado neste regulamento é considerado como parte da legislação brasileira de controle do tráfego aéreo, cabendo sua aplicação, no Brasil, ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica.]		Matéria do DECEA.
91.705 - OPERAÇÕES DENTRO DO ESPAÇO AÉREO DESIGNADO COMO "MNPS – MINIMUM NAVIGATION PERFORMANCE SPECIFICATION"	91.705 a 91.709 [Reservado]	Seção não incluída. Conteúdo movido para a seção 91.1707.
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil em espaço aéreo designado como espaço aéreo de Especificação de Desempenho Mínimo de Navegação, a menos que:		
(1) a aeronave possua capacidade aprovada de desempenho de navegação que atenda aos requisitos do apêndice C deste regulamento; e		
(2) o operador esteja autorizado pelo DAC a executar tais operações.		
(b) O controle de tráfego aéreo com jurisdição sobre o espaço aéreo "MNPS" pode autorizar desvios dos requisitos desta seção de acordo com a seção 3 do apêndice C deste regulamento.		
91.706 – OPERAÇÕES DENTRO DE ESPAÇO AÉREO DESIGNADO COMO RVSM (REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMUM)		Seção não incluída. Suplantada pela seção 91.1709, que trata de autorizações para operações RVSM.
[(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira em espaço aéreo designado como RVSM a menos que de acordo com o estabelecido na seção 91.537 deste regulamento.]		
91.707 e 91.709 - RESERVADO		
91.711 - REGRAS ESPECIAIS PARA AERONAVES CIVIS ESTRANGEIRAS	91.711 Requisitos para aeronaves civis estrangeiras	
(a) Geral - Em adição a outras regras aplicáveis deste regulamento, cada pessoa operando uma aeronave civil estrangeira dentro do Brasil deve cumprir os requisitos desta seção.	(a) Em adição a outras regras aplicáveis deste Regulamento, cada pessoa operando uma aeronave civil estrangeira dentro do Brasil deve cumprir os requisitos desta seção.	
(b) Operação VFR - Nenhuma pessoa pode conduzir operações VFR que requeiram contato rádio bilateral segundo este regulamento, a menos que um tripulante em serviço na aeronave seja capaz de conduzir comunicações bilaterais em português ou inglês e que as estações de controle de tráfego aéreo envolvidas na operação, se conduzida em inglês, estejam habilitadas nessa linguagem.	(b) Somente é permitido conduzir operações VFR que requeiram contato rádio bilateral segundo este Regulamento se os pilotos em serviço na aeronave forem capazes de conduzir comunicações bilaterais em português ou inglês e que os órgãos ATC envolvidos na operação, se conduzida em inglês, forem habilitados nessa linguagem.	
(c) Operação IFR. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil estrangeira em voo IFR, a menos que:	(c) Somente é permitido operar uma aeronave civil estrangeira em voo IFR se:	
(1) a aeronave esteja equipada com:	(1) a aeronave estiver equipada com:	
(i) equipamento rádio permitindo contato bilateral com as estações de controle de tráfego aéreo envolvidos na operação; e	(i) equipamento rádio permitindo contato bilateral com os órgãos ATC envolvidos na operação; e	

(ii) equipamentos de rádio-navegação apropriados para as facilidades de navegação rádio a serem utilizadas na operação.	(ii) equipamentos de rádio-navegação apropriados para as facilidades de navegação rádio a serem utilizadas na operação;	
(2) cada pessoa pilotando a aeronave:	(2) cada pessoa pilotando a aeronave:	
(i) [possua habilitação IFR emitida ou validada pelo país de matrícula da aeronave]; e	(i) possua habilitação IFR emitida ou validada pelo país de matrícula da aeronave; e	
(ii) esteja suficientemente familiarizada com os procedimentos IFR em uso no Brasil, e	(ii) esteja suficientemente familiarizada com os procedimentos IFR em uso no Brasil; e	
(3) pelo menos um tripulante em serviço na aeronave seja capaz de conduzir comunicações bilaterais em português ou inglês e que as estações de controle de tráfego aéreo envolvidas na operação, se conduzida em inglês, estejam habilitadas nessa linguagem. Este parágrafo aplica-se a aeronaves entrando, operando e deixando o Brasil.	(3) pelo menos um piloto em serviço na aeronave seja capaz de conduzir comunicações bilaterais em português ou inglês e que os órgãos ATC envolvidos na operação, se conduzida em inglês, estejam habilitados nessa linguagem. Este parágrafo aplica-se a aeronaves entrando, operando e deixando o Brasil.	
(d) Sobre água. Cada pessoa operando uma aeronave civil estrangeira sobre alto mar ao longo da costa brasileira deve preencher um plano de voo de acordo com os Procedimentos Suplementares para a região OACI envolvida.	(d) Cada pessoa operando uma aeronave civil estrangeira sobre alto mar ao longo da costa brasileira deve preencher um plano de voo de acordo com os Procedimentos Suplementares para a região OACI envolvida.	
(e) Voo no FL 240 e acima. Se equipamento de navegação VOR for requerido pelo parágrafo (c)(1)(ii) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil estrangeira dentro do Brasil no FL 240 ou acima, a menos que a aeronave seja equipada com um equipamento de medição de distâncias (DME) capaz de receber e apresentar informação de distância de estações VOR a serem utilizadas. Quando o DME requerido por este parágrafo falhar em ou acima do FL 240, o piloto em comando da aeronave deve notificar imediatamente ao ATC, podendo prosseguir o voo em tais níveis para o próximo aeródromo de pouso planejado no qual o equipamento possa ser reparado ou substituído. Entretanto, o parágrafo (e) desta seção não se aplica a aeronaves civis estrangeiras não equipadas com DME, desde que operadas com os propósitos abaixo e que o controle de tráfego aéreo seja notificado do fato antes de cada decolagem:	(e) Se equipamento de navegação VOR for requerido pelo parágrafo (c)(1)(ii) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil estrangeira dentro do Brasil no FL 240 ou acima se a aeronave for equipada com um equipamento de medição de distâncias (DME) ou sistema RNAV adequado capaz de receber e apresentar informação de distância de estações VOR a serem utilizadas. Quando o DME ou sistema RNAV requerido por este parágrafo falhar em ou acima do FL 240, o piloto em comando da aeronave deve notificar imediatamente ao ATC, podendo prosseguir o voo em tais níveis para o próximo aeródromo de pouso planejado no qual o equipamento possa ser reparado ou substituído. No entanto, este parágrafo não se aplica a aeronaves civis estrangeiras não equipadas com DME ou sistema RNAV adequado, desde que operadas com os propósitos abaixo e que o ATC seja notificado do fato antes de cada decolagem:	
(1) vôos de traslado para locais onde o DME será reparado ou substituído.	(1) voos de traslado para locais onde o DME será reparado ou substituído;	
(2) vôos de traslado para um novo país de registro.	(2) voos de traslado para um novo país de registro;	
(3) voo de uma nova aeronave fabricada no Brasil com o propósito de:	(3) voo de uma nova aeronave fabricada no Brasil com o propósito de:	
(i) ensaiar em voo a aeronave; ou	(i) ensaiar em voo a aeronave;	
(ii) treinar tripulantes estrangeiros na operação da aeronave; ou	(ii) treinar tripulantes estrangeiros na operação da aeronave; ou	
(iii) transladar a aeronave em exportação para outro país.	(iii) transladar a aeronave em exportação para outro país; ou	
(4) traslado, demonstração ou ensaio em voo de uma aeronave trazida ao Brasil com o propósito de realizar ensaio ou demonstração da mesma ou de partes da mesma.	(4) traslado, demonstração ou ensaio em voo de uma aeronave trazida ao Brasil com o propósito de realizar ensaio ou demonstração desta ou de partes desta.	
	(f) Somente é permitido operar uma aeronave civil estrangeira em espaço aéreo brasileiro designado como RVSM com autorização para operações RVSM emitida por autoridade de aviação civil do país de matrícula da aeronave.	
91.713 - RESERVADO	91.713 [Reservado]	
91.715 - AERONAVES CIVIS ESTRANGEIRAS. AUTORIZAÇÃO DE SOBREVÔO	91.715 Aeronaves civis estrangeiras. Autorização especial de voo e de sobrevoo	

(a) As aeronaves civis estrangeiras podem ser operadas no Brasil sem o certificado de aeronavegabilidade previsto em 91.203, se for emitida uma autorização especial de voo segundo esta seção para essa operação. O requerimento para tal autorização deve ser feito ao DAC. Tal procedimento aplica-se, também, para o caso de uma aeronave a ser operada no Brasil com o propósito de demonstração em show aéreo.	(a) As aeronaves civis estrangeiras podem ser operadas no Brasil sem o Certificado de Aeronavegabilidade previsto em 91.203, se for emitida uma autorização especial de voo segundo esta seção para essa operação. O requerimento para tal autorização deve ser feito à ANAC. Tal procedimento aplica-se, também, para o caso de uma aeronave a ser operada no Brasil com o propósito de demonstração em show aéreo.	
(b) A autorização de sobrevôo emitida pelo DAC para uma aeronave civil estrangeira pode conter as condições e limitações de operação que o DAC considerar necessárias para a operação segura no espaço aéreo brasileiro e só é emitida após comprovação de existência da documentação referida pelo parágrafo (a) desta seção.	(b) A autorização de sobrevoo emitida pela ANAC para uma aeronave civil estrangeira pode conter as condições e limitações de operação que a ANAC considerar necessárias para a operação segura no espaço aéreo brasileiro e só é emitida após comprovação de existência da documentação referida pelo parágrafo (a) desta seção.	
SUBPARTE I - REGRAS OPERACIONAIS DE RUÍDO	SUBPARTE I REQUISITOS OPERACIONAIS DE RUÍDO	
91.801 - APLICABILIDADE	91.801 Aplicabilidade	
Esta subparte estabelece regras para operação de aeronaves civis no Brasil relacionadas com o nível de ruído produzido pelas mesmas. Esta subparte é aplicável às operações conduzidas segundo este regulamento e segundo os RBHA 121, 129 e 135.	(a) Esta Subparte estabelece limites operacionais de ruído e os requisitos relacionados que se aplicam à operação de aeronaves civis no Brasil, conforme descrito a seguir:	
91.803 - BASES DA REGULAMENTAÇÃO		
(a) As normas desta subparte são baseadas no Anexo 16 à Convenção Internacional de Aviação Civil, Volume I e na Portaria 13/GM5, de 05 de janeiro de 1994.		
(b) Para fins de enquadramento nas regras desta subparte, as aeronaves civis brasileiras e estrangeiras são classificadas de acordo com o Capítulo do Anexo 16 em que se enquadram. As aeronaves que não se enquadram em nenhum dos Capítulos são denominadas "aeronaves não certificadas" (NC).	(1) a seção 91.805 desta Subparte aplica-se a qualquer avião subsônico civil a reação, exceto experimental, para o qual um certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela ANAC;	
	(2) [reservado];	
	(3) a seção 91.817 desta Subparte aplica-se a qualquer aeronave para a qual um certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela ANAC; e	
91.815 (a) Esta seção aplica-se a pequenos aviões propelidos a hélice designados para operações agrícolas (como definido no RBHA 137, seção 137.3) e a aviões usados para lançar material de combate a incêndios.	(4) a seção 91.815 desta Subparte aplica-se a pequenos aviões propelidos a hélice designados para operações agrícolas (como definido no parágrafo 137.3(a)(13) do RBAC nº 137) e a aviões utilizados para lançar material de combate a incêndios.	
	(b) Para fins de enquadramento nos requisitos desta Subparte, as seguintes classificações de ruído são aceitas como equivalentes, conforme disposto respectivamente no Anexo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional e no RBAC nº 36:	
	(1) Capítulo 3 e Estágio 3; e	
	(2) Capítulo 4 e Estágio 4.	
	91.803 [Reservado]	
91.805 - LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO. AVIÕES SUBSÔNICOS A REAÇÃO	91.805 Limitações de operação	
Os aviões subsônicos a reação, conforme sua classificação em relação ao nível de ruído externo, estão sujeitos às seguintes restrições para operação no Brasil:	Não pode operar no Brasil qualquer avião sujeito ao 91.801(a)(1) desta Subparte, a menos que se demonstre que este avião cumpre com os níveis de ruído do "Estágio 3" ou "Estágio 4", conforme definido pelo RBAC nº 36.	
(a) Aviões do grupo "NC":		

(1) a partir de 31 de dezembro de 1996 não podem mais receber registro inicial brasileiro;		
(2) cancelado;		
(3) cancelado;		
(4) a partir de 31 de dezembro de 1998 não podem mais ser operados nos aeródromos nacionais no período compreendido entre 23:00h e 06:00h do local, exceto nos aeroportos SBFZ, SBRF, SBRJ, SBSP e SBVT, nos quais a restrição se estende às 24 horas do dia; e		
(5) a partir de 31 de dezembro de 2000 não podem mais ser operados no território brasileiro.		
(b) Aviões do grupo "capítulo 2":		
(1) a partir de 31 de dezembro de 2002 não podem mais receber registro inicial brasileiro;		
(2) cancelado;		
(3) a partir de 31 de dezembro de 2004 cada empresa aérea brasileira deve retirar anualmente de operação no mínimo 20% dos aviões de sua frota "capítulo 2" existente na referida data.		
(4) a partir de 31 de dezembro de 2010 aviões "capítulo 2" não podem mais operar no território brasileiro.		
(5) cancelado.		
(6) os aviões "capítulo 2" de fuselagem larga ("wide-body") não estão sujeitos às restrições impostas pelo parágrafo (b) desta seção. As limitações operacionais relativas ao nível de ruído externo de tais aviões serão oportunamente definidas pelo DAC. Para os objetivos deste regulamento "avião de fuselagem larga" é um avião cuja configuração de assentos para passageiros comporta uma fila com mais de 6 assentos lado a lado, posicionada transversalmente à fuselagem.		
91.807 - LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO. AVIÕES A HÉLICE E HELICÓPTEROS	91.807 a 91.813 [Reservado]	
Independente do capítulo do Anexo 16, Volume I, em que eles se enquadram, os aviões a hélice e os helicópteros terão suas restrições operacionais relativas ao nível de ruído externo oportunamente definidas pelo DAC.		
91.809 a 91.813 - RESERVADO		
91.815 - AERONAVES AGRÍCOLAS E DE COMBATE A INCÊNDIOS. LIMITAÇÕES	91.815 Aviões agrícolas e de combate a incêndio: limitações operacionais de ruído	
	(a) [Reservado].	
(b) Se o Manual de Vôo ou quaisquer outras informações, marcas ou letreros aprovados para o avião indicarem que ele não atende aos requisitos de ruído previstos no RBHA 36, nenhuma pessoa pode operar esse avião a menos que:	(b) No caso de aeronave agrícola ou de combate a incêndio, se o manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, ou quaisquer outras informações, marcações ou placares aprovados indicarem que ela não atende aos requisitos de ruído estabelecidos pelo RBAC nº 36, somente é permitido operar essa aeronave se:	
(1) na extensão necessária para cumprir as atividades de trabalho diretamente associadas com os propósitos para os quais foi projetado;	(1) na extensão necessária para cumprir as atividades de trabalho diretamente associadas com os propósitos para as quais foi projetada;	
(2) para prover treinamento a tripulantes na especial operação para a qual o avião foi projetado; e	(2) para prover treinamento a tripulantes na operação para a qual a aeronave foi projetada ou aprovada; ou	

(3) na condução de operações em concordância com o RBHA 137.	(3) para conduzir operações sob o RBAC nº 137.	
91.817 - ESTRONDO SÔNICO DE AERONAVES CIVIS	91.817 Limitações gerais de operação	
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil no Brasil a um número MACH verdadeiro maior que 1, a não ser que de acordo com as condições e limitações especificadas pelo apêndice B deste regulamento;	(a) É vedada a uma aeronave exceder Mach 1 salvo se o operador obtiver aprovação da ANAC de acordo com a seção 91.1713 deste Regulamento.	
	(b) [Reservado].	
	(c) É proibido a qualquer aeronave civil produzir quaisquer outros tipos de ruídos ou sons em áreas habitadas, incluindo os produzidos por aparelhos de som, que não sejam os provenientes do funcionamento normal da aeronave, salvo se autorizado por autoridade competente do local a ser afetado pelo ruído ou som.	
(b) Adicionalmente, nenhuma pessoa pode operar um avião civil para o qual o limite de velocidade máxima operacional, (Mmo), excede a MACH 1 de, ou para, um aeródromo brasileiro, a menos que:		
(1) as informações disponíveis para as tripulações de voo incluam limitações operacionais que assegurem que nenhum voo entrando, saindo ou sobrevoando o território brasileiro causará um estrondo sônico sobre esse território.		
(2) o operador cumpra com as limitações e condições para exceder MACH 1 previstas no apêndice B deste regulamento.		
SUBPARTE J - CONCESSÕES ESPECIAIS	SUBPARTE J [RESERVADA]	Condições especiais podem ser solicitadas para qualquer item do regulamento mediante solicitação de isenção de cumprimento de regra.
91.901 - RESERVADO		seção referente a desvios não incluída, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
91.903 - FILOSOFIA E PROCEDIMENTOS		seção referente a desvios não incluída, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
(a) A autoridade aeronáutica pode emitir concessões especiais autorizando a operação de aeronaves em desvio de alguma regra prevista nesta subparte se a autoridade julgar que a operação proposta pode ser conduzida com segurança nos termos da autorização concedida.		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
(b) Qualquer requerimento de concessão especial deve ser feito diretamente ao DAC, com uma exposição de motivos comprovando que a isenção solicitada não afeta a segurança de voo.		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
(c) Uma concessão especial é válida conforme especificado no documento que a autorizou.		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
91.905 - LISTA DE REGRAS PASSÍVEIS DE CONCESSÕES ESPECIAIS		seção referente a desvios não incluída, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
seção 91.107 – Uso de cintos de segurança e cintos de ombro.		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
seção 91.111 – Operação perto de outras aeronaves.		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.

seção 91.311 – Reboque outros que não de planador.		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
seção 91.305 – Áreas de ensaios em voo.		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
seção 91.303 – Vôos acrobáticos		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
seção 91.313(e) – Aeronaves civis categoria restrita. Limitações de operação.		Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11.
	SUBPARTE K OPERAÇÕES DE AERONAVES DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA	Subparte incluída, inspirada na subparte K do 14 CFR Part 91 americano, a fim de viabilizar os programas de propriedade compartilhada no Brasil.
	91.1001 Aplicabilidade	
	(a) Em adição aos requisitos estabelecidos em outras subpartes deste Regulamento, esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis a cotistas e administradores dos programas de propriedade compartilhada regendo:	
	(1) a provisão de serviços de administração do programa em um programa de propriedade compartilhada;	
	(2) a operação de uma aeronave de um programa de propriedade compartilhada em um programa de propriedade compartilhada; e	
	(3) a operação de uma aeronave do programa incluída em um programa de propriedade compartilhada gerida por um associado de um administrador de programa do qual o cotista faça parte.	
	(b) Para os efeitos desta Subparte:	
	(1) <i>associado de um administrador de programa</i> significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, é controlado ou está sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para os fins de determinação de uma associação segundo esta subparte;	
	(2) <i>troca de aeronave</i> em regime de <i>dry lease</i> (arrendamento da aeronave sem tripulação) significa um acordo, documentado por um contrato escrito do programa, segundo o qual uma aeronave do programa torna-se disponível sem tripulação, conforme as necessidades, para cada cotista;	
	(3) <i>cotista</i> ou <i>proprietário</i> significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que, no caso das operações de voo descritas no parágrafo (b)(6)(ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes àquelas operações, o cotista que operar a aeronave seja considerado um cotista no programa gerido pelo associado;	
	(4) <i>cota</i> significa a propriedade ou direito à propriedade de uma cota de um arrendamento multianual e/ou uma cota de um arrendamento multianual conversível em uma cota de propriedade de uma aeronave de um programa;	

	(5) <i>programa de propriedade compartilhada</i> ou <i>programa</i> significa qualquer sistema de propriedade e troca de aeronave que contenha todos os seguintes elementos:	
	(i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;	
	(ii) duas ou mais aeronaves aeronavegáveis;	
	(iii) um ou mais cotistas por aeronave do programa, com pelo menos uma aeronave do programa possuindo mais do que um cotista;	
	(iv) direito de propriedade de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista;	
	(v) um contrato de troca de aeronave em regime de <i>dry lease</i> entre todos os cotistas; e	
	(vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo a cota, os serviços de administração do programa e aspectos da troca de aeronave do programa em regime de <i>dry lease</i> ;	
	(6) <i>aeronave de um programa de propriedade compartilhada</i> ou <i>aeronave de um programa</i> significa:	
	(i) uma aeronave na qual um cotista possua direito a uma cota mínima e que tenha sido incluída em um acordo de troca de aeronave em regime de <i>dry lease</i> em conformidade com o contrato multianual de administração do programa;	
	(ii) no caso de um cotista de um programa operando uma aeronave em um programa diferente gerido por um associado do administrador de programa desse cotista, uma aeronave:	
	(A) incluída no programa gerido pelo associado do administrador de programa do cotista operador; e	
	(B) incluída no contrato de troca em regime de <i>dry lease</i> em conformidade com o contrato multianual de administração de programa do programa do cotista operador; ou	
	(iii) uma aeronave de cota total ou parcial do administrador de programa que tenha sido incluída no contrato de troca de aeronave em regime de <i>dry lease</i> e é utilizada para suplementar as operações do programa;	
	(7) <i>voo do programa de propriedade compartilhada</i> ou <i>voo do programa</i> significa um voo segundo esta subparte quando um ou mais passageiros ou bens designados por um cotista estiverem a bordo da aeronave;	
	(8) <i>serviços de administração do programa de propriedade compartilhada</i> ou <i>serviços de administração de programa</i> significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, incluindo mas não se limitando:	
	(i) ao estabelecimento e implantação das diretrizes de segurança do programa;	
	(ii) ao emprego, fornecimento ou contratação de pilotos e outros tripulantes;	
	(iii) ao treinamento e qualificação de pilotos e outros tripulantes;	
	(iv) à escala e coordenação das aeronaves e tripulantes do programa;	
	(v) à manutenção das aeronaves do programa;	
	(vi) ao atendimento aos requisitos de conservação de registros;	
	(vii) ao desenvolvimento e utilização de um manual de procedimentos e operações do programa; e	

	(viii) à solicitação e manutenção das especificações administrativas e de outras autorizações e aprovações;	
	(9) <i>administrador de um programa de propriedade compartilhada</i> ou <i>administrador de programa</i> significa a entidade que oferece aos cotistas serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(1)(v) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um associado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao associado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e	
	(10) <i>cota mínima da propriedade compartilhada</i> ou <i>cota mínima</i> significa:	
	(i) uma cota da propriedade compartilhada igual ou maior do que um dezesseis avos (1/16) de pelo menos uma aeronave subsônica de asa fixa ou uma aeronave de sustentação por potência do programa; ou	
	(ii) uma cota da propriedade compartilhada igual ou maior do que um trinta e dois avos (1/32) de pelo menos uma aeronave de asas rotativas do programa.	
	(c) Os requisitos desta subparte referentes a um cotista ou a um administrador de um programa aplicam-se, também, a qualquer pessoa que se engajar em uma operação regida por esta subparte sem possuir as especificações administrativas requeridas por ela.	
	91.1003 Contrato multianual de administração de programa entre cotista e administrador	
	Cada cotista deve possuir um contrato entre ele e o administrador de programa que:	
	(a) requeira que o administrador de programa assegure que o programa vai manter-se conforme com todos os requisitos aplicáveis dos RBAC;	
	(b) proporcione ao cotista o direito de inspecionar e auditar, pessoalmente ou por meio de um representante legal, os registros do administrador de programa relativos à segurança operacional do programa e aqueles registros requeridos para demonstrar conformidade com as especificações administrativas e outras regras aplicáveis. Tais registros incluem, mas não são limitados às especificações, aprovações, manuais, <i>log books</i> e registros de manutenção mantidos pelo administrador de programa;	
	(c) designe o administrador de programa como agente do cotista para receber o serviço de informações referentes ao programa que a ANAC provê aos cotistas e autorize a ANAC a enviar tais informações ao administrador de programa na função de agente do cotista para tais serviços; e	
	(d) reconheça o direito da ANAC de entrar em contato com o cotista se for considerado que tal contato direto é necessário.	
	91.1005 Proibições e limitações	
	(a) É vedado o transporte remunerado de pessoas ou bens em um voo do programa.	
	(b) Durante a validade dos contratos multianuais de administração dos programas dentro dos quais um cotista obteve uma cota mínima da propriedade compartilhada em uma aeronave do programa, as horas de voo utilizadas durante esse período pelo cotista em aeronave do programa não pode exceder o total de horas associadas com o número de cotas de sua propriedade.	

	(c) Somente é permitido vender ou arrendar uma cota de propriedade de aeronave em um programa que seja menor do que aquela estabelecida no parágrafo 91.1001(b)(10) deste Regulamento se os voos associados a essa cota forem operados segundo o RBAC nº 121 ou 135 e forem conduzidos por uma empresa aérea certificada segundo o RBAC nº 119.	
	91.1007 Voos conduzidos segundo o RBAC nº 121 ou RBAC nº 135	
	(a) Quando uma aeronave fora do programa for utilizada como substituta em um voo do programa, esse voo deve ser operado em conformidade com o RBAC nº 121 ou 135, como aplicável.	
	(b) Um administrador de programa que seja detentor de um certificado emitido segundo o RBAC nº 119 pode conduzir um voo para uso de um cotista segundo o RBAC nº 121 ou 135 se a aeronave estiver listada nas especificações operativas emitidas segundo o RBAC nº 121 ou 135, como aplicável, desse detentor de certificado.	
	(c) O cotista deve ser informado quando um voo estiver sendo conduzido como um voo do programa ou como um voo segundo o RBAC nº 121 ou 135.	
	CONTROLE OPERACIONAL	
	91.1009 Esclarecimento sobre controle operacional	
	(a) Um cotista está no controle operacional de um voo do programa quando:	
	(1) esse cotista possuir os direitos e estiver submetido às limitações listadas nas seções 91.1003 até 91.1013 deste Regulamento;	
	(2) esse cotista tiver informado que uma aeronave do programa transporta passageiros ou propriedades por ele designadas; e	
	(3) a aeronave está transportando esses passageiros ou propriedades.	
	(b) Um cotista não está no controle operacional de um voo quando:	
	(1) a aeronave do programa estiver sendo utilizada para um voo com propósitos administrativos tais como demonstrações, reposicionamento, traslado, manutenção ou treinamento de tripulação e não houver passageiros ou propriedades designados pelo cotista sendo transportados; ou	
	(2) a aeronave utilizada para o voo estiver sendo operada segundo os RBAC nº 121 ou 135.	
	91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações	
	(a) Cada cotista no controle operacional de um voo do programa é o responsável final pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo. Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando o cotista delega o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou confia nos conhecimentos do administrador de programa, ambos são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.	
	(b) As especificações administrativas, autorizações e aprovações requeridas por esta Subparte são emitidas para, e somente em nome do administrador de programa, como representante da coletividade dos cotistas. As especificações administrativas, autorizações e aprovações não são afetadas por nenhuma alteração na cota de uma	

	aeronave do programa, desde que a aeronave permaneça sendo uma aeronave do mesmo programa.	
	91.1013 Controle operacional. Informações e aceitação	
	(a) Na assinatura de um contrato inicial de serviços de administração do programa ou de renovação ou extensão de um contrato de serviços de administração do programa, o administrador de programa deve informar a cada cotista sobre as responsabilidades do controle operacional e cada cotista deve assinar uma declaração de que aceita tais responsabilidades. A declaração deve ser incluída no contrato de serviços de administração do programa. A declaração deve definir quando um cotista está no controle operacional, assim como as responsabilidades e obrigações do cotista em relação ao programa, que incluem:	
	(1) a responsabilidade quanto à conformidade com as especificações administrativas e todos os regulamentos aplicáveis;	
	(2) as sanções para as não-conformidades; e	
	(3) o risco de responsabilidade civil, administrativa e/ou penal no evento de ocorrência relacionada ao voo que cause ferimentos pessoais ou danos à propriedade.	
	(b) A assinatura do cotista da declaração de aceitação representa a afirmação do cotista de que leu, compreendeu e aceitou as responsabilidades do controle operacional descritas na declaração.	
	(c) Cada administrador de programa deve assegurar-se de que cada cotista ou seu representante tenha acesso à declaração de aceitação de tais cotistas de aeronave do programa. Cada administrador de programa deve assegurar-se que a ANAC tenha acesso às declarações de aceitação de todos os cotistas de aeronaves do programa.	
	ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA	
	91.1014 Emissão ou indeferimento de especificações administrativas	
	(a) Uma solicitação de especificação administrativa segundo esta Subparte deve ser submetida à ANAC na forma e com o conteúdo por ela estabelecidos.	
	(b) As especificações administrativas serão emitidas para o administrador de programa como representante dos cotistas se a ANAC considerar que o requerente:	
	(1) atende aos requisitos aplicáveis desta subparte; e	
	(2) está própria e adequadamente equipado conforme os requisitos dos RBAC aplicáveis e é capaz de conduzir operações seguras segundo as apropriadas provisões deste Regulamento e as especificações administrativas emitidas segundo esta subparte.	
	(c) Uma solicitação de especificações administrativas será indeferida se a ANAC verificar que o requerente não está própria e adequadamente equipado ou que não é capaz de conduzir operações seguras segundo este Regulamento.	
	91.1015 Especificações administrativas	
	(a) Cada pessoa conduzindo operações segundo esta subparte ou fornecendo serviços de administração do programa a cotistas deve fazê-lo de acordo com especificações administrativas emitidas pela ANAC segundo esta Subparte para o administrador de programa. As especificações administrativas devem incluir:	
	(1) uma lista atualizada de todos os cotistas e dos tipos, números de série e marcas de nacionalidade e registro das aeronaves;	
	(2) as autorizações, limitações e outros procedimentos segundo os quais as operações devem ser conduzidas;	

	(3) outros procedimentos segundo os quais cada classe e tamanho de aeronave deve ser operada;	
	(4) as autorizações para um programa de inspeções aprovado segundo a seção 91.1109 deste Regulamento, incluindo o tipo de aeronave, número de série e marcas de nacionalidade e matrícula e números de série de cada aeronave a ser operada segundo o programa. É vedado conduzir qualquer voo do programa utilizando uma aeronave não listada;	
	(5) os limites de tempo ou padrões para determinar os limites de tempo para as revisões gerais (<i>overhauls</i>), inspeções e verificações para células, motores, hélices, rotores, equipamentos e equipamentos de emergência da aeronave;	
	(6) a localização específica da base principal de operações do administrador de programa e, se diferente, o endereço que serve como ponto primário de contato para correspondência entre a ANAC e o administrador de programa e o nome e endereço postal do agente de serviços do administrador de programa;	
	(7) outros nomes comerciais que o administrador de programa pode usar;	
	(8) a autorização para o método de controle do peso e balanceamento das aeronaves;	
	(9) as autorizações específicas ou decisões de isenção de cumprimento de requisito eventualmente concedidas; e	
	(10) qualquer outra informação que a ANAC considere ser necessária.	
	(b) O administrador de programa pode manter uma lista atualizada de todos os cotistas requeridos pelo parágrafo (a)(1) desta seção em sua base principal de operações ou outro local aceito pela ANAC e referenciado em suas especificações administrativas. Cada administrador de programa deve manter sua lista de cotistas disponível para inspeções da ANAC.	
	(c) As especificações administrativas emitidas segundo esta Subparte são efetivas, salvo se:	
	(1) elas forem emendadas conforme previsto na seção 91.1017 deste Regulamento; ou	
	(2) elas forem suspensas, revogadas ou cassadas pela ANAC.	
	(d) O administrador de programa deve informar por escrito à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, qualquer estabelecimento ou modificação de localização de sua base principal de operações, sede operacional ou base principal de manutenção.	
	(e) Cada administrador de programa deve manter em separado um conjunto completo de suas especificações administrativas em sua base principal de operações ou em outro local aprovado pela ANAC, e deve manter tais especificações à disposição dos inspetores da ANAC e dos cotistas a quem o administrador de programa presta seus serviços para que sejam revistas e auditadas.	
	(f) Cada administrador de programa deve inserir no manual do programa extratos pertinentes de suas especificações administrativas ou referências às mesmas e deve:	
	(1) identificar claramente cada extrato como parte das especificações administrativas; e	
	(2) explicitar que a conformidade com cada requisito das especificações administrativas é mandatória.	
	(g) Cada administrador de programa deve manter cada um de seus empregados e outras pessoas que executam tarefas de suporte para as suas operações informados das provisões de suas especificações administrativas aplicáveis aos deveres e responsabilidades de tais empregados ou pessoas.	

91.1017 Emendas às especificações administrativas do administrador de programa		
	(a) A ANAC pode emendar qualquer especificação administrativa emitida por ela segundo esta Subparte se:	
	(1) a ANAC verificar que a emenda é necessária a fim de manter o nível aceitável de risco à segurança operacional; ou	
	(2) o administrador de programa requerer uma emenda a qualquer especificação e a ANAC verificar que a emenda não afeta o nível aceitável de risco à segurança operacional.	
	(b) Ressalvado o caso previsto no parágrafo (e) desta seção, quando a ANAC propuser uma emenda às especificações administrativas de um administrador de programa, as seguintes disposições se aplicam:	
	(1) a ANAC informará por escrito ao administrador de programa a emenda proposta;	
	(2) a ANAC estabelecerá um prazo razoável e não inferior a sete dias, dentro do qual o administrador de programa pode submeter por escrito informações, pontos de vista e argumentação a respeito da emenda;	
	(3) após considerar todo o material apresentado, a ANAC notificará o administrador de programa sobre:	
	(i) a adoção da emenda proposta;	
	(ii) a adoção parcial da emenda proposta; ou	
	(iii) a desistência da emenda proposta;	
	(4) se a ANAC emitir uma emenda às especificações administrativas desse administrador de programa, ela entrará em vigor em não menos de 30 dias após o administrador de programa receber a notificação, salvo se:	
	(i) a ANAC considerar que, segundo o parágrafo (e) desta seção, existe uma emergência requerendo ação imediata para eliminação de risco inaceitável à segurança operacional; ou	
	(ii) o administrador de programa solicite a reconsideração da emenda segundo o parágrafo (d) desta seção.	
	(c) Quando o administrador de programa requerer uma emenda às suas especificações administrativas, as seguintes disposições se aplicam:	
	(1) o administrador de programa deve protocolar a solicitação de emenda às suas especificações administrativas:	
	(i) pelo menos 90 dias antes da data proposta para a emenda tornar-se efetiva, em casos como fusões, aquisições de ativos operacionais que requerem demonstrações adicionais de segurança (por exemplo, voos de avaliação operacional ou testes de validação) e reinício de operações após um período de suspensão como resultado de falência bancária; ou	
	(ii) pelo menos 30 dias antes da data proposta pelo requerente para a emenda tornar-se efetiva em todos os outros casos;	
	(2) o requerimento deve ser submetido na forma e do modo prescrito pela ANAC;	
	(3) após considerar todo o material apresentado, a ANAC notificará ao administrador de programa sobre:	
	(i) a adoção da emenda solicitada;	
	(ii) a adoção parcial da emenda solicitada; ou	

	(iii) o indeferimento da solicitação de emenda. Neste caso, administrador de programa poderá apresentar recurso para reconsideração do indeferimento de acordo com o parágrafo (d) desta seção; e	
	(4) se a ANAC aprovar a emenda, esta entrará em vigor no dia de sua aprovação.	
	(d) Quando um administrador de programa solicita reconsideração da decisão da ANAC no que diz respeito a uma emenda às suas especificações administrativas, as seguintes disposições se aplicam:	
	(1) o administrador de programa deve solicitar reconsideração da decisão até 30 dias após receber a notificação da ANAC com relação ao indeferimento total ou parcial de sua solicitação de emenda, ou com relação à adoção de uma emenda de iniciativa da ANAC, como aplicável;	
	(2) o administrador de programa deve protocolar sua solicitação de reconsideração na ANAC;	
	(3) uma solicitação de reconsideração, se apresentada dentro do prazo de 30 dias, suspende a efetividade de qualquer emenda adotada pela ANAC, salvo se a ANAC considerar, de forma justificada, em acordo com o parágrafo (e) desta seção, que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata para eliminação de risco inaceitável à segurança operacional;	
	(4) se uma solicitação de reconsideração não for protocolada na ANAC dentro do prazo de 30 dias, o administrador de programa, caso ainda discorde da decisão, deve proceder de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	
	(5) no caso de solicitações de reconsideração enviadas pelo correio, vale a data da postagem da solicitação e não a data de protocolização na ANAC.	
	(e) Se a ANAC considerar que existe uma emergência que cause risco inaceitável à segurança operacional, que requer uma ação imediata, a ANAC:	
	(1) poderá tornar a emenda efetiva a emenda às especificações administrativas no dia em que o administrador de programa receber a notificação da ANAC, sem levar em conta o prazo disposto no parágrafo (b)(4) desta seção; e	
	(2) informará ao administrador de programa, na notificação, a condição de emergência e de risco inaceitável à segurança operacional que levou a ANAC a determinar a adoção imediata da emenda às especificações administrativas.	
	91.1019 Inspeções e vistorias	
	(a) A qualquer tempo ou lugar a ANAC poderá realizar inspeções ou vistorias, outras que não uma inspeções em rota, para verificar a conformidade de um administrador de programa segundo esta subparte às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.	
	(b) O administrador de programa deve:	
	(1) disponibilizar para a ANAC, na base principal de operações do administrador ou em outro local aprovado pela ANAC, suas especificações administrativas; e	
	(2) permitir que a ANAC realize qualquer inspeção ou vistoria, outra que não inspeção em rota, para verificar a conformidade às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.	
	(c) Cada pessoa vinculada ao administrador de programa que seja responsável por manter os registros requeridos ou necessários para demonstrar conformidade com esta subparte deve disponibilizar tais registros à ANAC.	

	(d) Sempre que for verificado que um administrador de programa deixou de atender a qualquer requisito necessário à manutenção de suas especificações administrativas, a ANAC aplicará as sanções administrativas cabíveis (multa, suspensão e/ou cassação), após a conclusão do devido processo administrativo sancionatório.	
	(e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das especificações administrativas ou parte delas do administrador de programa.	
	91.1021 Procedimentos formais de aquisição de dados de segurança operacional e de resposta a acidentes ou incidentes	
	(a) Cada administrador de programa deve estabelecer procedimentos internos de reportes anônimos que fomente um ambiente de segurança em que não haja qualquer represália pelo preenchimento do reporte.	
	(b) Cada administrador de programa deve estabelecer procedimentos de resposta a acidentes ou incidentes aéreos.	
	91.1023 Requisitos do manual de operações do programa	
	(a) Cada administrador de programa deve elaborar e manter atualizado um manual de operações do programa que estabeleça procedimentos e políticas aceitáveis pela ANAC. O pessoal de administração, de voo, de solo e de manutenção do administrador de programa deve usar este manual para conduzir operações segundo esta Subparte.	
	(b) Cada administrador de programa deve manter pelo menos uma cópia do manual em sua base principal de operações.	
	(c) Nenhum manual pode contrariar qualquer regulamentação brasileira aplicável ou regulamentação estrangeira aplicável a voos do programa em países estrangeiros, assim como a especificação administrativa do administrador de programa.	
	(d) O administrador de programa deve disponibilizar para seu pessoal de manutenção e operação no solo uma cópia integral do manual ou de partes apropriadas (incluindo emendas e alterações), conforme aplicação, e deve fornecer o manual para:	
	(1) os seus tripulantes; e	
	(2) o inspetores da ANAC designado para o administrador de programa.	
	(e) Cada pessoa vinculada ao administrador de programa a quem o manual ou parte dele tiver sido distribuída segundo o parágrafo (d)(1) desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e alterações a ele fornecidas.	
	(f) Partes apropriadas do manual devem ser transportadas em cada aeronave quando fora da base principal, ressalvada a situação prevista no parágrafo (h) desta seção. Tais partes devem estar disponíveis ao pessoal de voo e de solo.	
	(g) Para os propósitos de atendimento ao parágrafo (d) desta seção, um administrador de programa pode fornecer às pessoas ali listadas todo o manual ou partes dele sob a forma impressa ou qualquer outra forma, aceitável pela ANAC, que possa ser recuperada em língua portuguesa. Se o administrador de programa fornecer seu manual no todo ou em parte de forma diferente da forma impressa, ele deve assegurar-se que existe um dispositivo de leitura compatível, disponível para essas pessoas, que forneça uma imagem legível das informações e instruções de manutenção ou um sistema que seja capaz de recuperar as instruções e informações de manutenção em língua portuguesa.	
	(h) Se um administrador de programa conduzir inspeções e manutenção de aeronaves em instalações específicas onde o programa de inspeção de aeronaves está disponível, esse	

	administrador de programa não precisa assegurar-se que o programa de inspeção de aeronaves esteja a bordo de aeronaves em rota para tais instalações.	
	(i) Administradores dos programas que são também certificados para operar segundo os RBAC nº 121 ou 135 podem ser autorizados a utilizar o manual de operações requerido por aquele RBAC para atender aos requisitos de manual desta subparte desde que:	
	(1) as políticas e procedimentos sejam consistentes para ambas operações; ou	
	(2) quando as políticas e procedimentos forem diferentes, políticas e procedimentos aplicáveis devem ser identificados e utilizados.	
	91.1025 Conteúdo do manual de operações do programa	
	Cada manual de operações do programa deve ter a data da última revisão em cada página revisada. Salvo se de outra forma autorizado pela ANAC, o manual deve incluir:	
	(a) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves;	
	(b) cópias das especificações administrativas do administrador de programa ou informações apropriadas delas extraídas, incluindo área de operações autorizada, categoria e classe (ou tipo) de aeronaves autorizadas, total de tripulantes e tipos de operações autorizadas;	
	(c) procedimentos para atender aos requisitos de notificação de acidentes;	
	(d) procedimentos para assegurar que o piloto em comando seja informado de quando as inspeções de aeronavegabilidade requeridas foram realizadas e que a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço em conformidade com os requisitos de manutenção aplicáveis;	
	(e) procedimentos para informar e registrar irregularidades mecânicas observadas pelo piloto em comando antes, durante e após o término de um voo;	
	(f) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para determinar se irregularidades mecânicas ou defeitos relatados em voos anteriores foram corrigidos ou que a correção de certas irregularidades mecânicas foi postergada;	
	(g) procedimentos para o piloto em comando obter manutenção, manutenção preventiva e atendimento de rampa para a aeronave em locais onde arranjos prévios não foram feitos pelo administrador de programa ou cotista, quando o piloto for autorizado a atuar em nome do operador;	
	(h) procedimentos segundo 91.213 para a liberação e continuação do voo se qualquer item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou inutilizado em rota;	
	(i) procedimentos para reabastecer aeronaves, eliminar contaminação do combustível, proteger contra fogo (incluindo proteção eletrostática), e supervisionar e proteger passageiros durante reabastecimentos;	
	(j) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando durante as informações previstas na seção 91.1035 deste Regulamento;	
	(k) procedimentos para assegurar conformidade com procedimentos de emergência, incluindo uma lista de funções assinaladas a cada categoria de tripulante em conexão com os deveres em uma emergência ou evacuação de emergência;	
	(l) o programa aprovado de inspeções nas aeronaves, quando aplicável;	

	(m) procedimentos para a evacuação de pessoas que possam precisar da assistência de outra pessoa para se movimentar rapidamente para uma saída se ocorrer uma emergência;	
	(n) procedimentos para planejamento de desempenho levando em consideração condições de decolagem, rota e pouso;	
	(o) uma análise do aeródromo de destino aprovada, quando requerida pelo parágrafo 91.1037(c), que inclua os seguintes elementos, com base nos dados de desempenho da aeronave fornecidos pelo fabricante da aeronave para as condições apropriadas da pista:	
	(1) experiência e qualificações do piloto;	
	(2) dados de desempenho da aeronave incluindo procedimentos normais, anormais e de emergência fornecidos pelo fabricante da aeronave;	
	(3) instalações e topografia do aeródromo;	
	(4) condições da pista (incluindo contaminação);	
	(5) informações meteorológicas da área ou aeródromo;	
	(6) margens adicionais apropriadas de segurança da pista, se requerido;	
	(7) equipamentos inoperantes da aeronave;	
	(8) condições ambientais; e	
	(9) outros critérios que afetam o desempenho da aeronave;	
	(p) um sistema adequado (que pode incluir um sistema codificado ou eletrônico) que proporcione a preservação e a recuperação das informações e registros de manutenção requeridos pela seção 91.1113 deste Regulamento, de modo aceitável pela ANAC, e que contenha:	
	(1) uma descrição (ou referencia a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;	
	(2) o nome da pessoa que realizou os trabalhos, se tais trabalhos foram realizados por uma pessoa de fora da organização do administrador de programa; e	
	(3) o nome ou outra identificação positiva do indivíduo que aprovou o trabalho;	
	(q) procedimentos de escala e de localização de voo; e	
	(r) outros procedimentos e instruções sobre a política das operações do programa emitidos pelo administrador de programa ou requeridos pela ANAC.	
	91.1027 Conservação de registros	
	(a) Cada administrador de programa deve conservar em sua principal base de operações, ou em outro local aprovado pela ANAC, e disponibilizar para inspeções ou vistorias pela ANAC, todos os seguintes documentos:	
	(1) as especificações administrativas do administrador de programa;	
	(2) uma lista atualizada das aeronaves utilizadas ou disponíveis para uso em operações segundo esta Subparte, e as operações para as quais cada uma delas é equipada (por exemplo: MNPS, RNP5/10, RVSM);	
	(3) um registro individual de cada piloto usado em operações segundo esta subparte, incluindo as seguintes informações:	
	(i) o nome completo do piloto;	
	(ii) a licença do piloto (por tipo e número) e suas habilitações técnicas;	

	(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhes suficientes para determinar as suas qualificações para pilotar aeronaves segundo esta subparte;	
	(iv) os deveres atuais do piloto e a data em que o piloto foi designado para tais deveres;	
	(v) a data de validade e a classe do CMA do piloto;	
	(vi) a data e o resultado de cada exame de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por esta subparte e o tipo de aeronave voada durante cada exame;	
	(vii) as horas de voo de cada piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 7183, de 05/04/84 (Lei do Aeronauta);	
	(viii) a autorização do piloto como examinador credenciado, se houver;	
	(ix) qualquer ação tomada em relação ao afastamento do piloto do trabalho por desqualificação psicofísica ou profissional; e	
	(x) a data do término satisfatório de cada treinamento inicial, transição, elevação de nível e de diferenças e de cada fase de treinamento periódico requerido por esta subparte;	
	(4) um registro individual de cada comissário de voo utilizado em operações segundo esta subparte, incluindo as seguintes informações:	
	(i) nome completo do comissário de voo; e	
	(ii) data e resultado dos treinamentos requeridos pela seção 91.1063 deste Regulamento, como aplicável; e	
	(5) uma lista atualizada de todos os cotistas e aeronaves associadas. A lista, ou uma referência à sua localização, deve ser incluída nas especificações administrativas e deve conter detalhes suficientes para determinar a cota mínima de cada aeronave.	
	(b) Cada administrador de programa deve conservar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção por pelo menos 6 meses e cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção por pelo menos 12 meses. Quando uma pessoa vinculada não for mais vinculado ou afiliado do administrador de programa ou do cotista, cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção deve ser conservado por pelo menos 12 meses após o afastamento da pessoa.	
	(c) Cada administrador de programa é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duas vias que contenha informações concernentes ao carregamento de uma aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:	
	(1) o número de passageiros;	
	(2) o peso total da aeronave carregada;	
	(3) o peso máximo de decolagem permitido para esse voo;	
	(4) os limites do centro de gravidade;	
	(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com uma programação de carregamento ou outro método aprovado que assegure que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados. Nestes casos, deve ser feita uma anotação no manifesto de que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme uma programação de carregamento ou outro método aprovado;	
	(6) a matrícula da aeronave ou o número do voo;	

	(7) a origem e o destino; e	
	(8) a identificação dos tripulantes e a designação da posição de cada um deles.	
	(d) O piloto em comando de uma aeronave para a qual é requerido que um manifesto de carga seja preparado deve transportar uma cópia desse manifesto na aeronave até seu destino. O administrador de programa deve conservar cópias dos manifestos de carga por pelo menos 30 dias em sua base principal de operações ou em qualquer outra localidade utilizada por ele e aprovada pela ANAC.	
	(e) Cada administrador de programa é responsável pelo fornecimento de uma declaração escrita especificando o nome da entidade com controle operacional de um voo e o RBAC segundo o qual o voo está sendo operado. O piloto em comando da aeronave deve ter consigo uma cópia desse documento até o destino do voo. O administrador de programa deve conservar uma cópia do documento por pelo menos 30 dias em sua base principal de operações ou em outra localidade utilizada por ele e aprovada pela ANAC.	
	(f) Os registros podem ser conservados em papel ou outra forma aceitável pela ANAC.	
	(g) Administradores dos programas que também são certificados para operar segundo o RBAC nº 121 ou 135 podem atender aos requisitos desta seção e da seção 91.1113 deste Regulamento quanto a conservação de registros, com registros mantidos para atender plenamente os requisitos equivalentes do RBAC nº 121 ou 135.	
	91.1029 Requisitos de escala e de localização de voos	
	(a) Cada administrador de programa deve estabelecer e utilizar um sistema adequado para escalar e liberar aeronaves do programa.	
	(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada administrador de programa deve possuir procedimentos adequados estabelecidos para localizar cada voo, para o qual não foi apresentado um plano de voo aos órgãos de tráfego aéreo, que:	
	(1) proporcione ao administrador de programa pelo menos as informações requeridas a serem incluídas em um plano para voo VFR;	
	(2) forneça dados para uma notificação às organizações de busca e salvamento, em tempo útil, se uma aeronave estiver atrasada ou perdida; e	
	(3) proporcione ao administrador de programa a localização, data e hora estimada para restabelecimento de comunicações de rádio ou telefônicas caso o voo opere em áreas onde as comunicações não podem ser mantidas.	
	(c) As informações sobre localização de voo devem ser mantidas na base principal de operações do administrador de programa ou em outro local designado pelo administrador de programa nos procedimentos de localização de voo, até o término do voo.	
	(d) Os requisitos de localização de voo do parágrafo (b) desta seção não se aplicam a voos para os quais foi preenchido plano de voo e esse plano de voo for cancelado dentro de 25 milhas marítimas do aeródromo de destino.	
	91.1031 Piloto em comando ou segundo em comando: designação requerida	
	(a) Cada administrador de programa deve designar:	
	(1) um piloto em comando para cada voo do programa; e	
	(2) um piloto segundo em comando para cada voo do programa que requeira dois pilotos.	
	(b) O piloto em comando, como designado pelo administrador de programa, deve permanecer como piloto em comando durante todo o tempo de duração do voo.	

	91.1033 Informações operacionais requeridas	
	(a) Cada administrador de programa deve, para todas as operações do programa, prover os seguintes documentos, em forma apropriada e atualizada, em local acessível aos pilotos em seus postos de trabalho, e os pilotos devem utilizá-los:	
	(1) uma lista de verificações da cabine;	
	(2) para aeronaves multimotoras ou para aeronaves com trem de pouso retrátil, uma lista de verificações da cabine de emergência contendo os procedimentos requeridos pelo parágrafo (c) desta seção, como apropriado;	
	(3) pelo menos um conjunto de cartas aeronáuticas pertinentes; e	
	(4) para operações IFR, pelo menos um conjunto pertinente de cartas de navegação em rota, de áreas terminais e de procedimentos de aproximação por instrumentos.	
	(b) Cada lista de verificações de cabine requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção deve conter os seguintes procedimentos:	
	(1) antes da partida dos motores;	
	(2) antes da decolagem;	
	(3) cruzeiro;	
	(4) antes do pouso;	
	(5) após o pouso; e	
	(6) parada dos motores.	
	(c) Cada lista de verificações de cabine de emergência requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção deve conter os seguintes procedimentos, como apropriado:	
	(1) operação de emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânico;	
	(2) operação em emergência dos instrumentos e controles;	
	(3) procedimentos para motor inoperante; e	
	(4) qualquer outro procedimento de emergência necessário para a segurança.	
	91.1035 Avisos aos passageiros	
	(a) Antes de cada decolagem o piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros em um voo do programa deve assegurar-se que todos os passageiros receberam instruções verbais sobre:	
	(1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que é proibido fumar nos lavatórios, e que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes;	
	(2) uso de cintos de segurança, cintos de ombro e sistemas de retenção de crianças: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob que condições é necessário colocar e ajustar cintos de segurança e, se instalados, cintos de ombro e, se estiverem sendo transportadas crianças, o uso apropriado de sistemas de retenção de crianças, se disponíveis. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e/ou às instruções dos tripulantes sobre tais itens;	

	(3) colocação do encosto dos assentos na posição vertical antes da decolagem e do pouso;	
	(4) localização e meios de abertura da porta de entrada de passageiros e das saídas de emergência;	
	(5) localização dos equipamentos de sobrevivência;	
	(6) procedimento para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.509 deste Regulamento;	
	(7) uso normal e em emergência do equipamento de oxigênio instalado na aeronave; e	
	(8) localização e operação dos extintores de incêndio.	
	(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando de uma aeronave em um voo do programa deve assegurar-se que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída se ocorrer uma emergência e que o atendente dessa pessoa, se houver, recebeu instruções sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa à qual tais instruções tenham sido dadas em uma etapa prévia do mesmo voo na mesma aeronave.	
	(c) Antes de cada decolagem o piloto em comando deve avisar aos passageiros o nome da entidade no controle operacional do voo.	
	(d) As instruções orais requeridas pelos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando ou por outro tripulante.	
	(e) As instruções orais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser providas por meio da reprodução de gravação em dispositivo aprovado que seja audível para cada passageiro sob níveis normais de ruído.	
	(f) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser suplementadas por cartões impressos que devem ser transportados na aeronave em locais convenientes para uso de cada passageiro. Os cartões devem:	
	(1) ser apropriados à aeronave na qual serão utilizados;	
	(2) conter um diagrama e o método de operar as saídas de emergência; e	
	(3) conter outras instruções necessárias para o uso do equipamento de emergência a bordo da aeronave.	
	91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e de alternativa	
	(a) É vedado ao administrador de programa permitir a decolagem de um avião categoria transporte com motores a turbina para um voo do programa com um peso que (considerando consumo normal de combustível e óleo no voo para o aeródromo de destino ou de alternativa) na chegada possa exceder o peso de pouso previsto no manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino ou de alternativa e a temperatura ambiente esperada no horário estimado de pouso.	
	(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitida a decolagem de um avião categoria transporte com motores a turbina para um voo do programa se o seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 60% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião	

	passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:	
	(1) o avião pouso na pista mais favorável e na direção mais favorável, com ar calmo; e	
	(2) o avião pouso na pista mais favorável considerando a provável velocidade e direção do vento, as características de manuseio no solo do avião e outras condições como auxílios à aproximação e terreno.	
	(c) Um administrador de programa ou outra pessoa voando um grande avião categoria transporte com motores a turbina em um voo do programa pode permitir a decolagem desse avião com um peso superior ao permitido pelo parágrafo (b) desta seção se:	
	(1) a operação for conduzida de acordo com uma análise de aeródromo de destino aprovada no manual de operações do programa dessa pessoa, contendo todos os elementos listados no parágrafo 91.1025(o) deste Regulamento;	
	(2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 80% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:	
	(i) o avião pouso na pista mais favorável e na direção mais favorável, com ar calmo; e	
	(ii) o avião pouso na pista mais favorável considerando a provável velocidade e direção do vento, as características de manuseio no solo do avião e outras condições como auxílios à aproximação e terreno; e	
	(3) a operação for autorizada pelas especificações administrativas.	
	(d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, possa executar um pouso completo em 80% do comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.	
	(e) Somente é permitido decolar um avião com motor à reação quando apropriadas informações ou previsões meteorológicas, ou qualquer combinação delas, indicarem que as pistas no aeródromo de destino podem estar molhadas ou escorregadias no horário de chegada, se o comprimento efetivo da pista no aeródromo de destino for pelo menos 115% do comprimento de pista requerido nos parágrafos (b) e (c) desta seção, ou então se uma distância menor de pouso (não inferior à requerida pelos parágrafos (b) ou (c) desta seção) tiver sido aprovada para o modelo e tipo específico, baseando-se na demonstração de técnicas reais de pouso em pistas molhadas, e incluída no manual de voo aprovado da aeronave.	
	91.1039 Decolagem IFR; mínimos de aproximação e de pouso	
	(a) Somente é permitido a um piloto em uma aeronave do programa operando um voo do programa iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos se:	
	(1) nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa exista uma estação meteorológica operada pelo Comando da Aeronáutica ou por outro órgão aceito pela ANAC; e	

	(2) a última informação meteorológica emitida por esta estação inclua um ajuste de altímetro local para o aeródromo de destino. Se não houver ajuste de altímetro local no aeródromo de destino, o piloto pode obter o valor atualizado desse ajuste de altímetro por meio de uma fonte indicada pela estação designada na carta de aproximação do aeródromo de destino.	
	(b) Para fins de planejamento de voo, se o aeródromo de destino não possuir uma estação meteorológica como descrita do parágrafo (a)(1) desta seção, o piloto deve indicar como aeródromo de alternativa um aeródromo que possua uma estação meteorológica que atenda àqueles critérios.	
	(c) A altitude de decisão (DA) ou MDA e a visibilidade mínimas para pouso previstas nas cartas de aproximação sendo utilizada ou nas especificações administrativas do administrador de programa devem ser acrescidas de 100 pés e 800m (1/2 milha) respectivamente, mas sem exceder os mínimos de teto e visibilidade para o aeródromo quando utilizado como aeródromo de alternativa, para cada piloto em comando que não tenha operado pelo menos 100 horas como piloto em comando no tipo de aeronave.	
	(d) Somente é permitido decolar uma aeronave em IFR de um aeródromo onde as condições meteorológicas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para decolagem, mas estão abaixo dos mínimos autorizados para pouso, se houver um aeródromo de alternativa dentro do raio de 1 hora de voo (com velocidade normal de cruzeiro e ar calmo) do aeródromo de partida.	
	(e) Todo piloto realizando uma decolagem ou uma aproximação e pouso em IFR em um aeródromo deve atender aos procedimentos de aproximação por instrumentos aplicáveis e aos mínimos meteorológicos para decolagem e pouso estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo. Adicionalmente, nenhum piloto pode decolar desse aeródromo quando a visibilidade for menor que 600 pés.	
	91.1041 Voos de avaliação operacional e testes de validação	
	(a) O administrador de programa somente pode permitir a operação de uma aeronave a reação ou uma aeronave para a qual os requisitos de certificação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR (se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada em operações segundo este Regulamento) se em adição aos ensaios de certificação, voos de avaliação operacional, aceitáveis pela ANAC, tenham sido voados pelo detentor de certificado:	
	(1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados;	
	(2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, simulados ou reais, se voos IFR forem autorizados; e	
	(3) aproximações um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC.	
	(b) [Reservado].	
	(c) O administrador de programa não pode transportar passageiros em uma aeronave durante os voos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados pela ANAC para observar a avaliação. Entretanto, é autorizado o treinamento de pilotos nesses voos.	

	(d) Os testes de validação são requeridos para determinar se um administrador de programa é capaz de conduzir operações com segurança e em conformidade com os padrões regulatórios aplicáveis. Os testes de validação são requeridos para as seguintes autorizações:	
	(1) a adição de uma aeronave para a qual são requeridos dois pilotos para operações VFR ou um avião com motor à reação, se essa aeronave ou uma aeronave do mesmo projeto ou projeto similar não tiver sido previamente demonstrada ou validada em operações segundo este Regulamento;	
	(2) operações fora do espaço aéreo brasileiro;	
	(3) navegação fora de aerovia; e	
	(4) desempenho especial ou autorizações operacionais.	
	(e) Os testes de validação devem ser realizados com métodos de aceitáveis pela ANAC. Voos reais podem não ser requeridos quando o solicitante puder mostrar competência e conformidade com regulamentação apropriada sem conduzir um voo.	
	(f) Voos de avaliação operacional e testes de validação podem ser conduzidos simultaneamente quando apropriado.	
	(g) A ANAC pode autorizar condições especiais para as avaliações e testes regidos por esta seção se considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a conformidade total com esta seção.	
	91.1043 [Reservado]	
	91.1045 Requisitos de equipamentos adicionais	
	Somente é permitido operar uma aeronave do programa se a aeronave estiver equipada com:	
	(a) aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos ou uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 libras):	
	(1) um gravador de voz na cabine como requerido pela seção 121.359 do RBAC nº 121, como aplicável para aviões especificados naquela seção;	
	(2) um gravador de dados de voo como requerido pela seção 121.343 ou 121.344 do RBAC nº 121, como aplicável aos aviões especificados naquela seção;	
	(3) um sistema de percepção e alarme de proximidade do solo como requerido pela seção 121.354 do RBAC nº 121, como aplicável aos aviões especificados naquela seção;	
	(4) um ACAS como requerido pela seção 91.221 deste Regulamento, como aplicável aos aviões especificados naquela seção; e	
	(5) um radar meteorológico de bordo como requerido pela seção 121.357 do RBAC nº 121, como aplicável aos aviões especificados naquela seção;	
	(b) aviões tendo uma configuração para passageiros de 30 assentos ou menos, excluindo cada tripulante, e capacidade de carga paga de 3400 kg (7500 libras) ou menos, e qualquer helicóptero (como aplicável):	
	(1) um gravador de voz na cabine como requerido pela seção 135.151 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;	
	(2) um gravador de dados de voo como requerido pela seção 135.152 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;	
	(3) um sistema de percepção e alarme de proximidade do solo como requerido pela seção 135.154 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;	

	(4) um ACAS como requerido pela seção 91.221 deste Regulamento, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção; e	
	(5) como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção:	
	(i) um equipamento de detecção de trovoadas como requerido pela seção 135.173 do RBAC nº 135; ou	
	(ii) um radar meteorológico de bordo como requerido pela seção 135.175 do RBAC nº 135.	
	91.1047 Programa de educação para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas	
	(a) Cada administrador de programa deve prover a cada uma das pessoas a ele vinculada desempenhando atividades de risco à segurança operacional (ARSO), em qualquer das funções listadas no parágrafo 120.1(b) do RBAC nº 120, informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas.	
	(b) Somente é permitido ao administrador de programa utilizar uma pessoa a ele vinculada para desempenhar funções ARSO se ele recebeu informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas.	
	(c) O administrador de programa deve divulgar aos seus cotistas e potenciais cotistas a existência de um programa de exames toxicológicos de substâncias psicoativas (ETSP). Se o administrador de programa implementou um programa de ETSP da empresa, a divulgação do administrador de programa deve incluir o seguinte:	
	(1) informações relativas ao rol de substâncias psicoativas a serem testadas;	
	(2) as categorias de ARSO abrangidas pelo programa e os tipos de ETSP realizados (prévio, aleatório, pós-acidente, baseado em suspeita justificada, retorno ao serviço ou de acompanhamento, nos termos da seção 120.339 do RBAC nº 120); e	
	(3) o grau de adequação do programa de ETSP da empresa do administrador de programa ao RBAC nº 120, referente às informações listadas nos parágrafos (c)(1) e (c)(2) desta seção.	
	(d) Se uma aeronave do programa for operada em um voo do programa em um aeródromo no qual não esteja disponível pessoal de manutenção sujeito aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção e uma manutenção de emergência for necessária, o administrador de programa pode utilizar pessoas que não atendam os requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção para prover essa manutenção sob as seguintes condições:	
	(1) o administrador de programa deve notificar a ANAC em até 10 dias após a ocorrência. O administrador de programa deve manter cópias dessas notificações por até 2 anos após o evento; e	
	(2) a aeronave deve ser reinspecionada pelo pessoal de manutenção que atenda aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção no próximo aeródromo onde tal pessoal de manutenção estiver disponível.	
	(e) Para os propósitos desta seção, manutenção de emergência significa aquela manutenção que:	
	(1) não esteja programada; e	
	(2) se faz necessária por uma condição da aeronave não conhecida antes da decolagem para aquela localização.	

	(f) Um programa de educação para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas conduzido de acordo com o RBAC nº 120 pode ser utilizado para satisfazer os requisitos expostos nos parágrafos (a) e (b) desta seção.	
	91.1049 Pessoal	
	(a) O administrador de programa e o cotista devem utilizar nas operações do programa e nas aeronaves do programa tripulantes que atendam o disposto na seção 91.1053 deste Regulamento. O administrador de programa deve manter controle sobre esses tripulantes.	
	(b) O administrador de programa deve contratar (direta ou indiretamente) um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:	
	(1) número de aeronaves do programa;	
	(2) os tempos de jornada, de voo, de repouso e de folga previstos na Lei do Aeronauta;	
	(3) férias;	
	(4) eficiência operacional;	
	(5) treinamento; e	
	(6) operações com um só piloto, se autorizadas segundo o parágrafo (d) desta seção.	
	(c) O administrador de programa deve publicar as escalas de serviço dos tripulantes com antecedência suficiente para atender a Lei do Aeronauta.	
	(d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo se de outro modo autorizado pela ANAC.	
	(e) O administrador de programa deve assegurar-se de que haja pessoal treinado e qualificado em serviço, disponível, para programar ou liberar voos durante as horas em que a aeronave do programa estiver disponível para operações do programa.	
	91.1051 Verificação de antecedentes de segurança de piloto	
	No máximo 90 dias antes de um indivíduo começar a trabalhar como piloto, o administrador de programa deve requerer dele as seguintes informações:	
	(a) registros da ANAC referentes a:	
	(1) licença e habilitações associadas válidas;	
	(2) classe e validade do certificado médico aeronáutico; e	
	(3) sumário de ações legais resultantes de violações verificadas pela ANAC; e	
	(b) registros de todos os empregadores prévios onde o candidato trabalhou como piloto durante os cinco anos que precedem a data do requerimento de emprego. Se alguma dessas empresas estiver falida, os registros devem ser requeridos aos administradores da massa falida. Se um empregador prévio não puder ser encontrado, deve ser documentado que foram feitos todos os esforços possíveis pra obter os registros. Os registros dos empregadores prévios devem incluir, como aplicável:	
	(1) os registros como membro de tripulação;	
	(2) os registros referentes ao programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil, se houver;	

	(3) [reservado];	
	(4) os registros de requerente que incluam as licenças, habilitações, experiência aeronáutica, e classe e validade do certificado médico aeronáutico.	
	91.1053 Experiência como tripulante	
	(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode atuar como tripulante em uma aeronave do programa em operações do programa segundo esta subparte se esta pessoa atender aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 61 e do RBHA 63 e possuir a seguinte experiência e habilitações:	
	(1) tempo total de voo para todos os pilotos:	
	(i) piloto em comando: um mínimo de 1500 horas; e	
	(ii) segundo em comando: um mínimo de 500 horas;	
	(2) para aviões multimotores com motores a turbina, as seguintes licenças e habilitações emitidas pela ANAC:	
	(i) piloto em comando: licença de piloto de linha aérea e as habilitações de tipo aplicáveis;	
	(ii) segundo em comando: licença de piloto comercial, habilitação IFR e habilitações de tipo aplicáveis; e	
	(iii) comissário de voo (se requerido ou utilizado): licença de comissário de voo e habilitações de tipo aplicáveis; e	
	(3) para todas as demais aeronaves, as seguintes licenças e habilitações emitidas pela ANAC:	
	(i) piloto em comando: licença de piloto comercial, habilitação IFR e habilitações de classe ou tipo, conforme aplicável;	
	(ii) segundo em comando: licença de piloto comercial, habilitação IFR e habilitações de classe ou tipo, conforme aplicável; e	
	(iii) comissário de voo (se requerido ou utilizado): licença de comissário de voo e habilitações de tipo.	
	(b) A ANAC pode autorizar condições alternativas ao parágrafo (a)(1) desta seção se for determinado durante a emissão das especificações administrativas do administrador de programa que os tripulantes possuem experiência comparável e podem desempenhar efetivamente as tarefas associadas à sua posição de acordo com os requisitos dos RBAC aplicáveis. As autorizações segundo este parágrafo podem ser emitidas após considerações sobre o tamanho e os objetivos da operação, as qualificações do pessoal indicado e as circunstâncias listadas nos parágrafos 91.1055(b)(1) até (b)(5). A ANAC pode, a qualquer tempo, revogar uma autorização emitida segundo este parágrafo, caso entenda que haja uma condição inaceitável de risco à segurança operacional.	
	91.1055 Limitações operacionais do piloto e requisitos da tripulação de voo	
	(a) Se o piloto segundo em comando de uma aeronave de asa fixa do programa possuir menos de 100 horas de tempo de voo como segundo em comando voando no modelo de aeronave, se uma habilitação de tipo for requerida para a aeronave, e se o piloto em comando não for credenciado como examinador para aquela aeronave, esse piloto em comando deve realizar todas as decolagens e pousos em qualquer das seguintes situações:	
	(1) pousos no aeródromo de destino quando uma análise de aeródromo de destino for requerida pelo parágrafo 91.1037(c) deste Regulamento; e	

	(2) em qualquer das seguintes condições:	
	(i) a visibilidade predominante no aeródromo for de 1200 metros (¾ de milha) ou menos;	
	(ii) o alcance visual na pista (<i>runway visual range</i> – RVR) da pista a ser utilizada for de 1200 metros (4000 pés) ou menos;	
	(iii) a pista a ser utilizada tem água, neve, lama, gelo ou contaminação similar que possa afetar adversamente o desempenho da aeronave;	
	(iv) a ação dos freios na pista a ser utilizada tiver sido reportada como menor do que “boa”;	
	(v) a componente de vento de través na pista a ser utilizada estiver acima de 15 nós;	
	(vi) for informado sobre tesouras de vento nas vizinhanças do aeródromo; ou	
	(vii) qualquer outra condição na qual o piloto em comando considerar ser prudente exercer sua autoridade como piloto em comando.	
	(b) O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se para o modelo de aeronave, caso seja para ela requerida uma habilitação de tipo, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, respectivamente, como primeiro em comando ou segundo em comando. A ANAC pode, por solicitação do administrador de programa, autorizar condições alternativas a este parágrafo por uma emenda apropriada às especificações administrativas em qualquer uma das seguintes circunstâncias:	
	(1) um novo administrador de programa não consegue empregar nenhum piloto que atenda às exigências mínimas deste parágrafo;	
	(2) um administrador de programa já existente adiciona à sua frota um novo tipo de aeronave não utilizado anteriormente em suas operações; ou	
	(3) um administrador de programa já existente estabelece uma nova base para a qual designa pilotos que deverão habilitar-se para a aeronave operada dessa base.	
	(c) É vedado designar uma pessoa como piloto em comando em operações do programa para mais de dois tipos de aeronave que requerem habilitações de tipo diferentes.	
	91.1063 Exames e treinamentos: aplicabilidade e termos utilizados	
	(a) As seções 91.1065 até 91.1107:	
	(1) estabelecem as avaliações e exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de examinadores credenciados em operações segundo esta subparte;	
	(2) estabelecem os requisitos para elaborar e manter um programa de treinamento aprovado para tripulantes, examinadores credenciados, instrutores e pessoal operacional empregado ou utilizado pelo administrador de programa em operações do programa;	
	(3) estabelecem os requisitos para qualificação, aprovação e utilização de FSTD na condução de um programa de treinamento aprovado; e	
	(4) permitem que o pessoal autorizado de um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) certificado ou validado segundo o RBAC nº 142, que atenda aos requisitos da seção 91.1075 deste Regulamento, conduza treinamento, avaliações e exames sob contrato ou outro tipo de acordo para aquelas pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	
	(b) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes N e O do RBAC nº 121 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 121.434 do RBAC nº 121.	

	(c) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes G e H do RBAC nº 135 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 135.244 do RBAC nº 135.	
	(d) Para os propósitos desta subparte, aplicam-se os termos e definições da seção 142.3 do RBAC nº 142:	
	(e) Para os efeitos desta subparte, <i>examinador credenciado</i> significa uma pessoa credenciada pela ANAC segundo este Regulamento, vinculada a um programa e autorizada a conduzir exames de proficiência ou competência em equipamentos de treinamento, para efeito de obtenção ou revalidação de habilitação e qualificação de aeronautas e DOV, conforme aprovado nas especificações administrativas do administrador de programa.	
	91.1065 Requisitos de exame inicial e periódico de piloto	
	(a) O administrador de programa somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame oral ou escrito (ou uma combinação dos dois), aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, sobre o conhecimento do piloto nas seguintes áreas:	
	(1) as apropriadas provisões deste Regulamento, do RBAC nº 61, as especificações administrativas e o manual de operações do administrador de programa;	
	(2) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o grupo motopropulsor da aeronave, os principais componentes e sistemas, os principais equipamentos, desempenho e limitações operacionais, procedimentos operacionais normais e de emergência e o conteúdo do manual de operações aceito ou equivalente, como aplicável;	
	(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para decolagem, pouso e operação em rota;	
	(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou autorização do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximações por instrumentos;	
	(5) procedimentos de controle de tráfego aéreo, incluindo procedimentos IFR quando aplicável;	
	(6) meteorologia em geral, incluindo os princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas e tesouras de vento e, se apropriado para as operações do administrador de programa, meteorologia de grandes altitudes;	
	(7) procedimentos para:	
	(i) reconhecer e evitar situações meteorológicas severas;	
	(ii) sair de situações meteorológicas severas em caso de entradas inadvertidas, incluindo tesouras de vento em baixas altitudes (exceto os pilotos de helicóptero que não precisam ser testados quanto ao escape de tesouras de vento em baixas altitudes); e	
	(iii) operar dentro ou próximo a trovoadas (incluindo melhores altitudes de penetração), ar turbulento (incluindo turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas; e	
	(8) novos equipamentos, procedimentos ou técnicas, como apropriado.	

	(b) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver passado em um exame de competência aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, na classe ou tipo da aeronave, segundo definido no RBAC nº 61, conforme aplicável, visando verificar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronave. A extensão do exame de competência será determinada pelo inspetor da ANAC ou pelo examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida.	
	(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido pela seção 91.1069 deste Regulamento pode ser substituído pelo exame de competência requerido por esta seção para o tipo de aeronave utilizada no exame.	
	(d) Para os propósitos desta subparte, a execução competente de um procedimento ou manobra por uma pessoa a ser utilizada como piloto requer que o piloto domine plenamente a aeronave, sem restar dúvidas quanto à execução bem sucedida da manobra.	
	(e) O inspetor da ANAC ou o examinador credenciado certificará a competência de cada piloto que for aprovado nos exames de conhecimento e de voo nos registros do piloto do administrador de programa.	
	(f) Um exame de competência requerido pode ser conduzido todo, ou em parte, em um dispositivo de simulação para treinamento de voo (FSTD) aprovado pela ANAC.	
	(g) É vedado simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação transportando passageiros.	
	91.1067 Requisitos de exame inicial e periódico de comissários de voo	
	O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um comissário de voo e uma pessoa somente pode trabalhar como comissário de voo se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, o administrador de programa tiver verificado, por meio de apropriado exame inicial e periódico, que essa pessoa possui conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:	
	(a) autoridade do piloto em comando;	
	(b) tratamento com os passageiros, incluindo procedimentos que devem ser seguidos para prestação de assistência adequada a passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) e para lidar com pessoas perturbadas ou outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;	
	(c) atribuições, funções e responsabilidades dos tripulantes durante amerissagem e evacuação de pessoas que possam necessitar de assistência de uma outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída em uma emergência;	
	(d) instruções aos passageiros;	
	(e) localização e operação de extintores de incêndio portáteis e outros itens de equipamento de emergência;	
	(f) uso apropriado dos equipamentos e controles da cabine;	
	(g) localização e operação do equipamento de oxigênio para os passageiros;	

	(h) localização e operação de todas as saídas normais e de emergência, incluindo rampas de evacuação e cordas de escape; e	
	(i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída em uma emergência, como estabelecido pelo manual de operações do administrador de programa.	
	91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em IFR	
	(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto em comando e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando em uma aeronave voando IFR se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver sido aprovado em um exame de proficiência em voo IFR segundo esta seção aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.	
	(b) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto como segundo em comando e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto como segundo em comando em uma aeronave voando IFR se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver sido aprovado em um exame de proficiência em voo IFR segundo esta seção aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.	
	(c) Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. O procedimento de aproximação por instrumentos deve incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento de aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de procedimento de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para esse procedimento.	
	(d) Os exames de proficiência em instrumentos requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção consistem em um exame oral ou escrito do equipamento (ou uma combinação dos dois) e um exame em voo sob condições IFR reais ou simuladas. O exame do equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico como apropriado. O exame em voo deve incluir navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações padrão por instrumentos envolvendo as facilidades de navegação que o piloto está autorizado a utilizar.	
	(e) Cada piloto realizando um exame de proficiência em IFR deve demonstrar o padrão de competência requerido pelo parágrafo 91.1065(d) deste Regulamento. Adicionalmente:	
	(1) o exame de proficiência em instrumentos deve:	
	(i) para um piloto em comando de uma aeronave que requeira que o piloto em comando possua uma licença de PLA, incluir procedimentos e manobras para uma licença PLA no particular tipo de aeronave, se apropriado; e	
	(ii) para um piloto em comando de um helicóptero ou um segundo em comando de qualquer aeronave que requeira que o segundo em comando possua uma licença de PC,	

	incluir procedimentos e manobras para uma licença PC com habilitação IFR e, se requerido, para a apropriada habilitação de tipo; e	
	(2) o exame de proficiência em IFR deve ser aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.	
	(f) Se o piloto for designado para pilotar apenas um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.	
	(g) Se o piloto em comando for designado para pilotar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve realizar o exame de proficiência em IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave para o qual é designado, de modo rotativo, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.	
	(h) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve primeiro realizar o exame de proficiência em IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora e, a cada exame seguinte, alternar a realização do exame em aeronave monomotora e multimotora, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.	
	(i) Todo ou parte de um exame em voo requerido pode ser realizado em um FSTD aprovado pela ANAC.	
	91.1071 Tripulantes: padrões para aceitação de exames	
	(a) Se um tripulante para o qual é requerido a realização de um exame oral ou escrito ou um exame em voo segundo esta subparte completar o exame em um mês anterior ou posterior ao mês no qual ele seria requerido, esse tripulante é considerado como tendo completado o exame no mês requerido.	
	(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, a pessoa aplicando o exame pode dar treinamento adicional ao piloto no transcorrer do exame. Além de exigir a repetição da manobra mal sucedida, a pessoa aplicando o exame pode exigir que o piloto sendo examinado repita quaisquer outras manobras que ele considere necessárias para determinar a proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para a pessoa conduzindo o exame, o administrador de programa não pode utilizar esse piloto, nem o piloto pode servir com membro de uma tripulação de voo sob esta subparte, até que consiga completar satisfatoriamente um novo exame, o qual se fará após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática. Se o piloto que demonstrou desempenho insatisfatório for vinculado como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119, ele deve notificar a esse detentor de certificado sobre o seu desempenho insatisfatório.	
	91.1073 Programa de treinamento: geral	
	(a) Cada administrador de programa deve possuir um programa de treinamento e deve:	
	(1) estabelecer, obter a apropriada aprovação inicial e final e prover um programa de treinamento que atenda a esta subparte e que assegure que cada tripulante, incluindo cada comissário de voo (caso eles sejam utilizados), instrutor de voo, examinador credenciado e cada pessoa designada para transportar e manusear artigos perigosos, seja adequadamente treinada para o desempenho de suas atribuições;	
	(2) prover adequadas instalações de treinamento de solo e de voo, e instrutores de solo adequadamente qualificados para os treinamentos requeridos por esta subparte;	

	(3) para cada tipo de aeronave utilizada e, se aplicável, para cada variante particular de cada tipo, prover e manter atualizado os apropriados materiais de treinamento, provas, formulários, instruções e procedimentos para utilização na condução do treinamento e dos exames requeridos por esta subparte; e	
	(4) dispor de um número suficiente de instrutores de voo e examinadores credenciados para conduzir os treinamentos, exames em voo e os cursos de treinamento em simulador permitidos por esta subparte.	
	(b) Sempre que um tripulante ao qual seja requerido realizar um treinamento periódico segundo esta subparte completar o treinamento em um mês anterior ou posterior ao mês no qual ele seria requerido, esse tripulante é considerado como tendo completado o treinamento no mês requerido.	
	(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador credenciado que seja responsável por um assunto particular de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame em voo ou exame de competência segundo esta subparte, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador credenciado envolvido na conclusão desse treinamento ou exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo for feita por meio de um sistema computadorizado de conservação de registros, o instrutor, supervisor ou examinador credenciado que inseriu os dados deve ser identificada no registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura do instrutor, supervisor ou examinador credenciado.	
	(d) Assuntos de treinamento aplicáveis a mais de uma aeronave ou função de tripulante e que tenham sido satisfatoriamente completados durante treinamentos prévios conduzidos pelo administrador de programa para outra aeronave ou outra função de tripulante, não precisam ser repetidos nos treinamentos subsequentes que não sejam treinamentos periódicos.	
	(e) FSTD aprovados pela ANAC podem ser utilizados nos programas de treinamento do administrador de programa.	
	(f) Cada administrador de programa é responsável pelo estabelecimento de práticas de gerenciamento de tripulações seguras e eficientes para todas as fases de voo das operações do programa, incluindo treinamento de CRM para todos os tripulantes utilizados nessas operações.	
	(g) Se um simulador de voo tiver sido aprovado pela ANAC para utilização no programa de treinamento do administrador de programa, o administrador de programa deve assegurar que cada piloto complete anualmente pelo menos uma seção de treinamento de voo no simulador aprovado. A seção de treinamento pode ser parte do treinamento em voo de qualquer dos treinamentos ou exames requeridos por esta subparte, incluindo treinamento inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação, de diferenças, periódico ou especial, ou exame de competência ou de proficiência em IFR. Se não houver simulador aprovado para um tipo de aeronave em operação, então todo o treinamento e exames em voo devem ser realizados nessa aeronave.	
	91.1075 Programa de treinamento: regras especiais	
	Além do administrador de programa, somente os seguintes entes são elegíveis segundo esta subparte para conduzir treinamento e exames sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte:	
	(a) outro administrador de programa operando segundo esta subparte;	

	(b) um CTAC certificado segundo o RBAC nº 142 para conduzir treinamentos e exames requeridos por esta subparte se este CTAC:	
	(1) for detentor de especificações de treinamento emitidas segundo o RBAC nº 142;	
	(2) possuir instalações, equipamentos de treinamento e material didático atendendo aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 142;	
	(3) possuir currículos, segmentos de currículo e partes de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis aos cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e	
	(4) possuir suficientes instrutores e examinadores credenciados qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 91.1089 até 91.1095 deste Regulamento para conduzir treinamentos e exames para pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte;	
	(c) um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando segundo o RBAC nº 121 ou 135; ou	
	(d) Se autorizado pela ANAC, um CTAC não certificado segundo o RBAC nº 142.	
	91.1077 Programa de treinamento e revisões: aceitação inicial e aprovação final	
	(a) Para obter aceitação inicial e aprovação final de uma proposta de programa de treinamento, ou de uma proposta de revisão de um programa de treinamento aprovado, cada administrador de programa deve submeter à ANAC:	
	(1) um resumo da proposta de currículo ou proposta de revisão, que possua informações suficientes para uma avaliação preliminar do programa de treinamento; e	
	(2) informações adicionais que a ANAC considere relevantes.	
	(b) Se a proposta de programa de treinamento ou a proposta de sua revisão atender a esta subparte, a ANAC emitirá a aceitação inicial por escrito, autorizando o administrador de programa a conduzir o treinamento segundo o programa de treinamento aceito. Após uma avaliação da eficácia desse programa de treinamento aceito, a ANAC informará ao administrador de programa as eventuais deficiências, que então deverão ser sanadas.	
	(c) A ANAC concederá a aprovação final da proposta de programa de treinamento ou de sua revisão se o administrador de programa demonstrar que o treinamento conduzido segundo a aprovação inicial aceita de acordo com o parágrafo (b) desta seção garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente estará adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.	
	(d) Sempre que a ANAC considerar que são necessárias revisões em um programa de treinamento já com a aprovação final, com o fim de manter a sua adequabilidade, o administrador de programa deve fazer todas as modificações consideradas necessárias após ser notificado pela ANAC. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação, o administrador de programa pode submeter pedido de reconsideração e, neste caso, a vigência das modificações ficará pendente de decisão final da ANAC. Entretanto, se a ANAC considerar, de forma justificada, que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata para eliminação de risco inaceitável à segurança operacional, ela pode determinar uma revisão com efetividade imediata.	
	91.1079 Programa de treinamento; currículo	
	(a) Cada administrador de programa deve elaborar e manter atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada tripulante requerido para cada tipo de aeronave. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.	
	(b) Cada currículo do programa de treinamento deve conter o seguinte:	

	(1) uma lista dos principais assuntos do treinamento de solo, incluindo assuntos de emergências, que serão ministrados;	
	(2) uma lista de todos os FSTD, "mockups", treinadores de sistemas, treinadores de procedimentos e outros auxílios de instrução que o administrador de programa pretenda utilizar; e	
	(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergências que serão executados em cada fase do treinamento ou dos exames em voo, indicando as manobras, procedimentos e funções que devem ser desempenhadas na aeronave durante as partes em voo do treinamento e dos exames.	
	91.1081 Requisitos de treinamento de tripulantes	
	(a) Cada administrador de programa deve incluir em seu programa de treinamento o seguinte treinamento de solo inicial e de transição, como apropriado às funções e atribuições do tripulante:	
	(1) doutrinação básica de solo para tripulantes recém-contratados, incluindo instrução de pelo menos o seguinte:	
	(i) atribuições e responsabilidades do tripulante, como aplicável;	
	(ii) as apropriadas provisões dos RBAC;	
	(iii) o conteúdo das especificações administrativas do administrador de programa (não obrigatório para comissários de voo);	
	(iv) partes apropriadas do manual de operações do administrador de programa;	
	(v) para comissários de voo, noções básicas sobre aeronaves e teoria do voo;	
	(vi) a segurança do transporte de artigos perigosos por via aérea;	
	(vii) o sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO), se aplicável;	
	(viii) segurança da aviação civil (AVSEC); e	
	(ix) fatores humanos e CRM;	
	(2) o treinamento de solo inicial e de transição previsto nas seções 91.1101 e 91.1105 deste Regulamento, como aplicável; e	
	(3) o treinamento de emergências previsto na 91.1083 deste Regulamento.	
	(b) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento de voo inicial e de transição previsto na seção 91.1103 deste Regulamento, como aplicável.	
	(c) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento periódico de solo e de voo previsto na seção 91.1107 deste Regulamento.	
	(d) Pode ser incluído no programa de treinamento o treinamento de elevação de nível previsto nas seções 91.1101 e 91.1103 deste Regulamento para um particular tipo de aeronave, visando promover tripulantes que tenham sido habilitados e trabalham como segundo em comando no referido tipo de aeronave.	
	(e) Em adição ao treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico, cada programa de treinamento deve prover treinamento de solo e de voo, instrução e prática necessários para assegurar que cada tripulante:	
	(1) permaneça adequadamente treinado e permanentemente proficiente para cada tipo de aeronave, função a bordo e espécie de operação em que o tripulante trabalha; e	
	(2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nas aeronaves.	

	91.1083 Treinamento de emergência; tripulantes	
	(a) Cada programa de treinamento deve prover treinamento de emergências segundo esta seção para cada tipo, modelo e configuração de aeronave, cada tripulante e cada espécie de operação conduzida, como apropriado para cada tripulante e para o administrador de programa.	
	(b) O treinamento de emergências deve ser anual e deve prover o seguinte:	
	(1) instruções sobre procedimentos e atribuições em emergências, incluindo coordenação da tripulação;	
	(2) instrução individual sobre a localização, funcionamento e operação dos equipamentos de emergência, incluindo:	
	(i) equipamentos utilizados em pouso n'água e em evacuação de emergência;	
	(ii) equipamentos de primeiros socorros e sua apropriada utilização; e	
	(iii) extintores de incêndio portáteis, com ênfase no tipo de agente extintor a ser usado nas diferentes classes de fogo;	
	(3) instruções sobre procedimentos em situação de emergência, incluindo:	
	(i) descompressão rápida;	
	(ii) fogo a bordo em voo e no solo e procedimentos de controle de fumaça, com ênfase no equipamento elétrico e correspondentes disjuntores localizados no interior da aeronave;	
	(iii) pouso n'água e evacuação;	
	(iv) enfermidades, contusões ou outras situações anormais envolvendo passageiros ou tripulantes; e	
	(v) interferência ilícita e outras situações não usuais; e	
	(4) revisão e discussão de acidentes e incidentes já ocorridos envolvendo situações reais de emergência.	
	(c) Cada tripulante deve executar pelo menos os seguintes exercícios de emergência, utilizando os adequados procedimentos e equipamentos de emergência, salvo se a ANAC considerar que, para um particular exercício, o tripulante pode ser adequadamente treinado por demonstração em:	
	(1) pouso n'água, se aplicável;	
	(2) evacuação em emergência;	
	(3) extinção de fogo e controle de fumaça;	
	(4) operação e utilização das saídas de emergência, incluindo abertura e utilização das escorregadeiras de evacuação, se aplicável;	
	(5) uso do oxigênio para tripulantes e passageiros;	
	(6) remoção dos botes salva-vidas da aeronave e inflagem dos mesmos, utilização de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e	
	(7) colocação e inflagem dos coletes salva-vidas e utilização de outros equipamentos de flutuação, se aplicável.	
	(d) Tripulantes que voam em operações acima de 25.000 pés de altitude devem receber instruções sobre:	
	(1) problemas respiratórios;	

	(2) hipóxia;	
	(3) duração da consciência, em altitude, sem oxigênio suplementar;	
	(4) expansão dos gases;	
	(5) formação de bolhas gasosas no sangue; e	
	(6) fenômeno físico e incidentes da descompressão.	
	91.1085 Treinamento em artigos perigosos	
	(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode desempenhar tarefas e responsabilidades sobre o manuseio e o transporte de artigos perigosos se essa pessoa tiver recebido treinamento para reconhecer, manusear ou recusar o transporte de artigos perigosos.	
	91.1087 Aprovação de FSTD	
	(a) Cursos de treinamento utilizando FSTD podem ser incluídos no programa de treinamento do administrador de programa, desde que aprovados pela ANAC.	
	(b) Cada FSTD a ser utilizado em um curso de treinamento ou em exames requeridos por esta subparte deve:	
	(1) ser especificamente aprovado para:	
	(i) o administrador de programa; e	
	(ii) a particular manobra, procedimento e função de tripulante envolvida;	
	(2) manter o desempenho funcional e outras características que são requeridas para aprovação;	
	(3) adicionalmente, no caso de simulador de voo:	
	(i) ser aprovado para o tipo de aeronave e, se aplicável, para a particular variação do tipo na qual o treinamento ou exame será conduzido;	
	(ii) ser modificado para manter conformidade com qualquer modificação da aeronave a ser simulada que mude o desempenho, o funcionamento ou outras características requeridas para aprovação;	
	(4) antes do início de cada dia de trabalho, ser submetido a um pré-voo funcional; e	
	(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas. Tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada seção de treinamento ou de exame.	
	(c) Um particular FSTD pode ser utilizado por mais de um administrador de programa.	
	(d) Na concessão da aceitação inicial e aprovação final de um programa de treinamento (ou revisões do mesmo) a ANAC considerará os dispositivos, métodos e procedimentos listados no currículo do administrador de programa requerido pela seção 91.1079 deste Regulamento.	
	91.1089 Qualificações: examinador credenciado em aeronave e em FSTD	
	(a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1093 deste Regulamento:	
	(1) um <i>examinador credenciado em aeronave</i> é um examinador credenciado autorizado a conduzir exames em voo em uma aeronave ou em um FSTD para um particular tipo de aeronave;	

	(2) um <i>examinador credenciado em FSTD</i> é um examinador credenciado autorizado a conduzir exames em voo, mas somente em FSTD para um particular tipo de aeronave; e	
	(3) <i>examinadores credenciados em aeronave e em FSTD</i> são examinadores que desempenham as funções descritas nos parágrafos 91.1073(a)(4) e (c) deste Regulamento.	
	(b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como examinador credenciado em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:	
	(1) possuir uma licença de piloto e as adequadas habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo esta subparte;	
	(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;	
	(3) tiver completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;	
	(4) tiver completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis requeridos pela seção 91.1093 deste Regulamento;	
	(5) possuir um CMA válido e adequado para trabalhar como piloto em operações segundo esta subparte; e	
	(6) tiver sido aprovado pela ANAC como examinador credenciado em aeronave.	
	(c) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como examinador credenciado em FSTD em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, em relação ao tipo de aeronave envolvida, essa pessoa atender às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:	
	(1) possuir a licença e as habilitações requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte, não necessitando possuir um CMA válido;	
	(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;	
	(3) tiver completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;	
	(4) tiver completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis requeridos pela seção 91.1093 deste Regulamento; e	
	(5) tiver sido aprovado pela ANAC como examinador credenciado em simulador.	
	(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4) desta seção, como aplicáveis, deve ser anotado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo administrador de programa.	
	(e) O examinador credenciado que não possuir um CMA válido pode exercer as funções de examinador credenciado em FSTD, mas não pode trabalhar como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.	
	(f) Um examinador credenciado em FSTD deve:	

	(1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer exame por ele conduzido em um FSTD; ou	
	(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido pelo programa e que deve preceder qualquer exame por ele conduzido em um FSTD.	
	(g) Os segmentos de voo ou o programa aprovado de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se forem completados no mês anterior ou posterior ao mês requerido.	
	91.1091 Qualificações: instrutor de voo em aeronave e em FSTD	
	(a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1095:	
	(1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo em uma aeronave ou em um FSTD para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave;	
	(2) um instrutor de voo em FSTD é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo, mas somente em FSTD para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; e	
	(3) instrutores de voo em aeronave e em FSTD são instrutores que desempenham as funções descritas nos parágrafos 91.1073(a)(4) e (c) deste Regulamento.	
	(b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave envolvido, essa pessoa:	
	(1) possuir uma licença de piloto e as adequadas habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo os RBAC nº 121 ou 135;	
	(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;	
	(3) tiver completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;	
	(4) tiver completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis requeridos pela seção 91.1095 deste Regulamento; e	
	(5) possuir um CMA válido e adequado para trabalhar como piloto em operações segundo esta subparte.	
	(c) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em FSTD em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, em relação ao tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida, essa pessoa atender às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:	
	(1) possuir a licença e as habilitações requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo os RBAC nº 121 ou 135, não necessitando possuir um CMA válido;	
	(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;	
	(3) tiver completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte; e	

	(4) tiver completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis requeridos pela seção 91.1095 deste Regulamento.	
	(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4) desta seção, como aplicáveis, deve ser anotado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo administrador de programa.	
	(e) O instrutor de voo que não possuir um CMA válido pode exercer as funções de instrutor de voo em FSTD, mas não pode trabalhar como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.	
	(f) Um instrutor de voo em FSTD deve:	
	(1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer instrução por ele conduzida em um FSTD; ou	
	(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido pelo programa e que deve preceder qualquer instrução por ele conduzida em um FSTD.	
	(g) Os segmentos de voo ou o programa aprovado de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se forem completados no mês anterior ou posterior ao mês requerido.	
	91.1093 Treinamento inicial, de transição e exames: examinador credenciado em aeronave e em FSTD	
	(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como examinador credenciado se:	
	(1) essa pessoa tiver completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para examinador credenciado; e	
	(2) dentro dos 24 meses precedentes essa pessoa tiver conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um inspetor da ANAC ou de um examinador credenciado vinculado ao administrador de programa. O exame sob observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave ou em um FSTD.	
	(b) O exame sob observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês anterior ou posterior ao mês requerido.	
	(c) O treinamento de solo inicial para examinadores credenciados deve incluir:	
	(1) atribuições, responsabilidades e funções de um examinador credenciado;	
	(2) as provisões aplicáveis deste Regulamento, dos regulamentos aeronáuticos e das políticas e procedimentos do administrador de programa;	
	(3) métodos, procedimentos e técnicas apropriadas para conduzir os exames requeridos;	
	(4) avaliação adequada do desempenho de um piloto, incluindo a identificação de:	
	(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	
	(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança;	
	(5) ações corretivas apropriadas no caso de exames insatisfatórios; e	
	(6) métodos, procedimentos e limitações aprovadas para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave.	

	(d) O treinamento de solo de transição para um examinador credenciado deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis à aeronave na qual o examinador credenciado está em transição.	
	(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador credenciado em aeronave deve incluir:	
	(1) as medidas de segurança para situações de emergência que possam ocorrer durante um exame;	
	(2) os resultados potenciais de medidas de segurança não tomadas, tomadas fora de tempo ou impróprias durante um exame;	
	(3) treinamento e prática na condução de exames em voo a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, verificando a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar a competência na condução de exames em voo para pilotos requeridos por esta subparte; e	
	(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos de pilotagem, em situações de emergência que possam se desenvolver durante o exame.	
	(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos no todo ou em parte em voo em aeronave ou em FSTD, como apropriado.	
	(g) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador credenciado em FSTD deve incluir:	
	(1) treinamento e prática na condução de exames em voo verificando a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar competência na condução dos exames em voo requeridos por esta subparte. Este treinamento e prática deve ser realizado em um FSTD; e	
	(2) treinamento na operação de FSTD para assegurar competência na condução dos exames em voo requeridos por esta subparte.	
	91.1095 Treinamento inicial, de transição e exames: instrutor de voo em aeronave e em FSTD	
	(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo se:	
	(1) essa pessoa tiver completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para instrutor de voo; e	
	(2) dentro dos 24 meses precedentes essa pessoa tiver conduzido satisfatoriamente uma instrução sob observação de um inspetor da ANAC ou de um examinador credenciado vinculado ao administrador de programa. A instrução sob observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave ou em um FSTD.	
	(b) O exame sob observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês anterior ou posterior ao mês requerido.	
	(c) O treinamento de solo inicial para instrutores de voo deve incluir:	
	(1) atribuições, responsabilidades e funções de um instrutor de voo;	
	(2) as provisões aplicáveis deste Regulamento, dos regulamentos aeronáuticos e das políticas e procedimentos do administrador de programa;	
	(3) métodos, procedimentos e técnicas apropriadas para conduzir as instruções requeridas;	
	(4) avaliação adequada do desempenho de um piloto, incluindo a identificação de:	

	(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	
	(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança;	
	(5) ações corretivas apropriadas no caso de instruções insatisfatórias;	
	(6) métodos, procedimentos e limitações aprovadas para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave; e	
	(7) exceto para detentores de uma licença de instrutor de voo:	
	(i) os princípios fundamentais do processo ensino-aprendizado;	
	(ii) métodos e procedimentos de ensino; e	
	(iii) o relacionamento instrutor-estudante.	
	(d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo, classe ou categoria de aeronave na qual o instrutor de voo está em transição.	
	(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um instrutor de voo em aeronave deve incluir:	
	(1) as medidas de segurança para situações de emergência que possam ocorrer durante uma instrução;	
	(2) os resultados potenciais de medidas de segurança tomadas fora de tempo ou impróprias durante uma instrução;	
	(3) treinamento e prática na condução de instrução em voo a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, na instrução dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar a competência na condução de instruções de voo requeridas por esta subparte; e	
	(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos de pilotagem, em situações de emergência que possam se desenvolver durante a instrução.	
	(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos no todo ou em parte em voo em aeronave ou em FSTD, como apropriado.	
	(g) O treinamento de voo inicial e de transição para um instrutor de voo em FSTD deve incluir:	
	(1) treinamento e prática na condução de instrução dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar competência na condução das instruções de voo requeridos por esta subparte. Este treinamento e prática deve ser realizado em um FSTD; e	
	(2) treinamento na operação de FSTD para assegurar competência na condução das instruções de voo requeridas por esta subparte.	
	91.1097 Programas de treinamento. Pilotos e comissários de voo	
	(a) Cada administrador de programa deve estabelecer e manter um programa de treinamento de pilotos aprovado, e cada administrador de programa que utiliza comissários de voo deve estabelecer e manter um programa de treinamento de comissários de voo aprovado, que sejam apropriados às operações em que cada piloto e cada comissário de voo forem designados e que assegure que eles estejam adequadamente treinados para atender aos requisitos aplicáveis de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 91.1065 até 91.1071 deste Regulamento.	

	(b) Cada administrador de programa que seja requerido possuir um programa de treinamento segundo o parágrafo (a) desta seção deve incluir nesse programa os currículos de treinamento de solo e de voo para:	
	(1) treinamento inicial;	
	(2) treinamento de transição;	
	(3) treinamento de elevação de nível;	
	(4) treinamento de diferenças;	
	(5) treinamento periódico;	
	(6) treinamento de requalificação; e	
	(7) treinamento especial, caso aplicável.	
	(c) Cada administrador de programa deve prover materiais de estudo apropriados e atualizados para utilização de cada piloto e cada comissário de voo.	
	(d) O administrador de programa deve fornecer à ANAC cópias dos programas de treinamento de pilotos e comissários de voo, assim como de suas modificações e acréscimos. Se o administrador de programa utilizar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, utilizadas nestas instalações, também deve ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.	
	(e) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.	
	91.1099 Requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes	
	(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar com tripulante em operações segundo esta subparte se essa pessoa tiver completado as apropriadas fases de treinamento inicial ou periódico do programa de treinamento estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês da execução da função.	
	91.1101 Pilotos: treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível	
	(a) O treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível para pilotos deve incluir instrução sobre pelo menos os seguintes assuntos, como aplicável às suas atribuições:	
	(1) assuntos gerais:	
	(i) procedimentos do administrador de programa para liberação e localização de voos;	
	(ii) princípios e métodos para determinar peso e balanceamento e limitações de pista para decolagem e pouso;	
	(iii) conhecimentos de meteorologia suficiente de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;	
	(iv) sistemas de controle de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia;	
	(v) navegação e utilização de facilidades de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;	

	(vi) procedimentos de comunicações normais e de emergência;	
	(vii) familiarização com referências visuais antes e durante a descida abaixo da altitude/altura de decisão (DA/DH) ou da MDA em aproximação por instrumento; e	
	(viii) outras instruções necessárias para assegurar a competência do piloto;	
	(2) para cada tipo de aeronave:	
	(i) descrição geral;	
	(ii) características de desempenho;	
	(iii) sistema motopropulsor;	
	(iv) componentes principais;	
	(v) sistemas principais da aeronave (controles de voo, elétrico, hidráulico, etc.), outros sistemas se aplicável, princípios de operação normal, anormal e de emergência e procedimentos e limitações apropriadas;	
	(vi) conhecimentos e procedimentos para:	
	(A) reconhecer e evitar condições atmosféricas severas;	
	(B) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso das mesmas serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto para pilotos de helicóptero não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);	
	(C) operar dentro ou perto de tempestades (incluindo melhor altitude de penetração), ar turbulento (inclusive turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas; e	
	(D) operar aviões durante condições de gelo no solo (isto é, a qualquer tempo em que as condições são tais que geada, gelo ou neve podem razoavelmente ser esperadas aderirem à avião), se o administrador de programa pretende autorizar decolagens em condições de gelo no solo, incluindo:	
	(1) o uso de tempo de atuação quando usando fluido descongelante/anticongelante;	
	(2) procedimentos de degelo/antigelo para o avião, incluindo procedimentos e responsabilidades para inspeções e verificações;	
	(3) comunicações;	
	(4) contaminação da superfície da aeronave (aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de área crítica, conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho do avião e as características de voo;	
	(5) tipos e características de fluidos descongelantes/anticongelantes, se usados pelo administrador de programa;	
	(6) procedimentos de inspeção pré-voo para condições de baixas temperaturas; e	
	(7) técnicas para reconhecimento de contaminação no avião;	
	(vii) limitações operacionais;	
	(viii) controle de cruzeiro e de consumo de combustível;	
	(ix) planejamento de voo;	
	(x) cada procedimento normal e de emergência; e	

	(xi) o manual de voo aprovado da aeronave para a aeronave ou as apropriadas partes do AOM do administrador de programa.	
	(b) O treinamento de solo de transição e de elevação de nível para pilotos pode ser reduzido de acordo com o parágrafo 91.1073(d) deste Regulamento.	
	91.1103 Treinamento de voo inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação e de diferenças para pilotos	
	(a) O treinamento de voo inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.	
	(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em voo em aeronave, exceto quanto a manobras e procedimentos que possam ser realizados em FSTD, como autorizado por esta subparte.	
	(c) Se o programa de treinamento aprovado do administrador de programa incluir um curso de treinamento utilizando um FSTD, cada piloto deve completar satisfatoriamente:	
	(1) treinamento e prática no FSTD pelo menos das manobras e procedimentos que esta subparte permite serem executadas em FSTD; e	
	(2) um exame em voo na aeronave ou um exame no FSTD para o nível de proficiência de piloto em comando ou segundo em comando, como aplicável, pelo menos nas manobras e procedimentos que podem ser realizadas em FSTD.	
	(d) O administrador de programa pode optar por um programa de treinamento inicial para pilotos realizado basicamente em simulador de voo (FFS) se:	
	(1) o programa atender ao disposto no parágrafo (a) desta seção e demais dispositivos aplicáveis desta subparte;	
	(2) ao término do treinamento, o piloto for aprovado em exame de voo no FFS conduzido por um inspetor da ANAC ou examinador credenciado;	
	(3) caso o treinamento seja conduzido em FFS nível C, após o exame previsto no parágrafo (d)(2) desta seção, o piloto realizar, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este parágrafo não se aplica a exames conduzidos em simulador nível D; e	
	(4) se o treinamento for conduzido em simulador nível B, além do previsto no parágrafo (d)(3) desta seção, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no simulador de voo nível B. O exame previsto em no parágrafo 91.1065(b) ou (c) deste Regulamento deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.	
	91.1105 Comissários de voo: treinamento de solo inicial e de transição	
	(a) O treinamento de solo inicial e de transição para comissários de voo deve incluir instrução sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	
	(1) assuntos gerais:	
	(i) a autoridade do piloto em comando;	
	(ii) tratamento com os passageiros, incluindo procedimentos que devem ser seguidos para prestação de assistência adequada a PNAE e para lidar com pessoas perturbadas ou outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança; e	
	(2) para cada tipo de aeronave:	

	(i) descrição geral da aeronave, enfatizando as características físicas que podem servir como orientação em pousos n'água, evacuações e outras emergências em voo, incluindo os deveres associados;	
	(ii) o uso dos sistemas de avisos aos passageiros e de intercomunicação dos tripulantes, incluindo os procedimentos de emergência nos casos de tentativa de sequestro ou outras situações não usuais;	
	(iii) utilização adequada dos equipamentos de <i>galley</i> e dos controles dos sistemas de condicionamento e de ventilação da cabine dos passageiros; e	
	(iv) conhecimento, localização e operação dos equipamentos e sistemas de segurança de voo e de emergência.	
	(b) O treinamento de transição para comissários de voo pode ser reduzido de acordo com o parágrafo 91.1073(d) deste Regulamento.	
	(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. Esse exame deve ser conduzido por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.	
	91.1107 Treinamentos periódicos	
	(a) Cada administrador de programa deve assegurar-se de que cada tripulante receba treinamento periódico, esteja adequadamente treinado e mantenha sua proficiência com respeito ao tipo de aeronave e às funções exercidas. O treinamento periódico deve ser anual.	
	(b) O treinamento de solo periódico para tripulantes deve incluir, pelo menos, o seguinte:	
	(1) uma avaliação oral, ou escrita, para determinar o conhecimento do tripulante sobre a aeronave e sobre a função a bordo envolvida; e	
	(2) as instruções necessárias sobre os assuntos requeridos por esta subparte para treinamento de solo inicial, como apropriado, incluindo treinamento de tesouras de vento de baixa altitude e treinamento em operações no solo durante condições de gelo, como estabelecido nas seções 91.1097 e descrito na seção 91.1101 deste Regulamento, assim como treinamentos de emergências.	
	(c) O treinamento periódico de voo para pilotos deve incluir pelo menos o treinamento em voo ou FSTD aprovado pela ANAC das manobras e procedimentos previstos nesta subparte, sendo encerrado pela realização satisfatória do exame requerido pela seção 91.1065 deste Regulamento.	
	91.1109 Manutenção das aeronaves: programa de inspeção	
	(a) Cada administrador de programa deve estabelecer um programa de inspeção de aeronaves para cada marca e modelo de aeronave do programa e assegurar-se de que cada aeronave é inspecionada de acordo com esse programa de inspeções.	
	(b) O programa de inspeções deve ser escrito e deve incluir pelo menos:	
	(1) instruções e procedimentos para a condução de inspeções para a particular marca e modelo de aeronave, incluindo os testes e verificações necessárias. As instruções e procedimentos devem descrever em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores, e equipamentos, incluindo equipamentos de sobrevivência e de emergência que requeiram ser inspecionados;	

	(2) uma programação para execução das inspeções que devem ser realizadas segundo o programa de inspeções expressa em termos de tempo em serviço, tempo calendário, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos; e	
	(3) o nome e endereço da pessoa responsável pela programação das inspeções requeridas pelo programa de inspeções. Uma cópia do programa de inspeções deve estar disponível para a pessoa realizando inspeções na aeronave e, se requerido, para a ANAC.	
	(c) Cada pessoa desejando estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado segundo esta seção deve submeter o programa à ANAC. Um programa de inspeções deve ser derivado de um dos seguintes programas:	
	(1) um programa de inspeções atual recomendado pelo fabricante da aeronave, dos motores, das hélices, dos componentes e dos equipamentos de sobrevivência e de emergência;	
	(2) um programa de inspeções que seja parte de um programa de manutenção da aeronavegabilidade continuada correntemente em uso por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando aeronaves da mesma marca e modelo segundo o RBAC nº 121 ou 135;	
	(3) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 135.419 e correntemente em uso segundo o RBAC nº 135 por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC nº 119;	
	(4) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 125.247 do RBAC nº 125 e correntemente em uso segundo o RBAC nº 125; ou	
	(5) um programa de inspeções que seja parte do programa de manutenção da aeronavegabilidade continuada do administrador de programa segundo as seções 91.1411 até 91.1443 deste Regulamento.	
	(d) A ANAC pode requerer a revisão de um programa de inspeções aprovado segundo esta seção de acordo com as provisões da seção 91.415 deste Regulamento.	
	91.1111 Treinamento de manutenção	
	O administrador de programa deve assegurar-se de que todos os empregados que são responsáveis pela manutenção relacionada à aeronave do programa foram submetidos ao apropriado treinamento inicial e ao treinamento periódico anual e que são competentes para desempenhar suas funções.	
	91.1113 Conservação de registros	
	Cada administrador de programa deve conservar (utilizando o sistema especificado no manual requerido pela seção 91.1025 deste Regulamento) os registros especificados no parágrafo 91.417(a) pelos períodos especificados no parágrafo 91.417(b) deste Regulamento.	
	91.1115 Instrumentos e equipamentos inoperantes	
	(a) Somente é permitido decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados se as seguintes condições forem atendidas:	
	(1) deve existir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para a aeronave;	
	(2) deve haver uma carta da ANAC autorizando operações de acordo com a MEL aprovada. A tripulação de voo deve ter acesso direto antes de cada voo a todas as informações contidas na MEL aprovada por meio de documentação impressa ou outros meios aprovados nas especificações administrativas do administrador de programa e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações	

	administrativas constitui uma modificação aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova certificação;	
	(3) a MEL aprovada deve:	
	(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção; e	
	(ii) prover procedimentos para a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condição inoperante;	
	(4) registros identificando os equipamentos e instrumentos inoperantes e as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção devem estar disponíveis para conhecimento do piloto; e	
	(5) a aeronave deve ser operada de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas especificações administrativas autorizando o seu uso.	
	(b) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:	
	(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente ou de qualquer outra maneira requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo as quais a aeronave recebeu certificação de tipo e que sejam essenciais para a operação segura sob todas as condições de operação;	
	(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade requeira estejam em condições de funcionamento, exceto se a própria diretriz de aeronavegabilidade der outra orientação; e	
	(3) os instrumentos e equipamentos requeridos por este Regulamento para operações específicas.	
	(c) Ressalvado os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC nº 21.	
	(d) Uma pessoa autorizada a utilizar uma MEL aprovada emitida para uma específica aeronave operando segundo os RBAC nº 121, 125 ou 135 deve utilizar essa MEL para cumprir esta seção.	
	91.1411 Utilização de um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada por um programa de propriedade compartilhada	
	Aeronaves do programa de propriedade compartilhada podem ser mantidas segundo um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada (<i>Continuous Airworthiness Maintenance Program – CAMP</i>) conforme as seções 91.1413 até 91.1443 deste Regulamento. O administrador de programa que optar por manter as aeronaves do programa utilizando um CAMP deve atender às seções 91.1413 até 91.1443 deste Regulamento.	
	91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade	
	(a) Para a aeronave mantida segundo um CAMP, cada administrador de programa é responsável pelo seguinte:	
	(1) manutenção da aeronavegabilidade das aeronaves do programa, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes;	
	(2) manutenção de suas aeronaves de acordo com os requisitos dos RBAC nº aplicáveis; e	
	(3) reparação de defeitos que possam ocorrer entre as manutenções programadas regulares requeridas pelo RBAC nº 43.	

	(b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP deve:	
	(1) empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção deve ser um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitação em célula e motores e deve ser responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe;	
	(2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe deve ser um MMA com habilitação em célula e motores e deve ser o responsável geral pelos aspectos de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e	
	(3) possuir pessoal para realizar a manutenção das aeronaves do programa, incluindo células, motores, hélices, rotores, componentes, equipamentos de emergência e peças, segundo seu manual e os RBAC, ou fazer arranjos com outra pessoa para a execução da manutenção. Entretanto, o administrador de programa deve assegurar-se de que qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificação que seja realizada por outra pessoa seja feita segundo o manual de operações do administrador de programa.	
	91.1415 CAMP: relatórios de confiabilidade mecânica	
	(a) Cada administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP deve reportar a ocorrência ou detecção de cada falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave no que diz respeito a:	
	(1) fogo durante o voo e se o sistema de alarme de fogo correspondente funcionou apropriadamente;	
	(2) fogo durante o voo não protegido por sistema de alarme de fogo relacionado;	
	(3) falso alarme de fogo em voo;	
	(4) um sistema de escapamento do motor que tenha causado danos, em voo, ao motor, estruturas adjacentes, equipamentos ou componentes;	
	(5) um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gases tóxicos no compartimento dos tripulantes ou dos passageiros, em voo;	
	(6) corte do motor, em voo, por apagamento do mesmo;	
	(7) corte do motor, em voo, devido a danos externos observados no motor ou na estrutura do avião;	
	(8) corte do motor, em voo, devido à ingestão de objetos estranhos ou gelo;	
	(9) corte de mais de um motor, em voo;	
	(10) embandeiramento de hélice ou ocorrência de sobrevelocidade incontrolável da mesma, em voo;	
	(11) problemas no sistema de combustível, em voo, afetando o fluxo de combustível para os motores ou causando vazamentos perigosos;	
	(12) recolhimento ou baixamento de trem de pouso, ou acionamento das portas do mesmo, não comandados, em voo;	
	(13) falha de componente do sistema de freios que resulte em impossibilidade ou dificuldade de frear o avião no solo;	
	(14) danos de estrutura que requeiram grandes reparos;	

	(15) rachaduras, deformações permanentes, ou corrosão da estrutura que não sejam cobertas por instruções do fabricante aprovadas; e	
	(16) falhas de sistemas ou componentes da aeronave que exijam ações de emergência em voo (exceto corte de motor).	
	(b) Para os propósitos desta seção, "em voo" significa o período em que a aeronave deixa a superfície da terra na decolagem até o momento em que ela toca na superfície no pouso.	
	(c) Em adição aos relatórios referidos pelo parágrafo (a) desta seção, cada administrador de programa deve relatar qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito ocorrido ou detectado em cada aeronave que, na opinião do administrador de programa, possa afetar ou tenha afetado a segurança de voo da aeronave.	
	(d) Cada administrador de programa deve apresentar cada relatório requerido por esta seção, cobrindo o período de 24 horas com início às 9 horas local de cada dia até as 9 horas local do dia seguinte, para a ANAC. Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado à ANAC dentro das 96 horas seguintes ao período relatado, descontadas as horas de dias não úteis. Para aeronaves operando em áreas remotas, o relatório pode ser apresentado até 24 horas após a aeronave regressar à sua base de operações. Cada detentor de certificado deve conservar os dados que deram origem a um relatório, à disposição da ANAC, por um período mínimo de 30 dias. Uma cópia de tal relatório deve ser apresentada ao detentor do projeto de tipo dentro do mesmo prazo.	
	(e) Cada administrador de programa pode transmitir o relatório da maneira e da forma que lhe for mais conveniente em função de seu sistema de comunicações e de seus procedimentos aprovados. Entretanto, cada relatório deve conter, pelo menos:	
	(1) o tipo e matrícula da aeronave;	
	(2) o nome do administrador de programa;	
	(3) a data;	
	(4) a natureza da falha, mau funcionamento ou defeito;	
	(5) a identificação da peça e sistema envolvido, incluindo informações disponíveis referente ao conjunto maior e tempo desde a última revisão geral, se conhecido;	
	(6) causa aparente da falha, mau funcionamento ou defeito (desgaste, trinca, deficiência de projeto, erro de montagem, etc.); e	
	(7) outras informações pertinentes necessárias para maiores esclarecimentos sobre identificação, determinação de gravidade ou ações corretivas.	
	(f) O administrador de programa que seja também detentor de certificado de tipo, de certificado de suplementar tipo ou de certificado de partes ou componentes da aeronave envolvida no incidente e que tenha remetido ao órgão certificador os relatórios requeridos pela seção 21.3 do RBAC nº 21 deve enviar cópias dos mesmos à ANAC, para fins informativos.	
	(g) É vedado a alguém eximir-se da responsabilidade do envio dos relatórios requeridos por esta seção sob a alegação de não possuir todas as informações aqui requeridas.	
	(h) Quando um administrador de programa obtiver informações adicionais do fabricante ou de outras fontes relativas aos relatórios requeridos por esta seção ele deve, tão cedo quanto possível, remetê-las à ANAC sob a forma de suplemento ao relatório original, referenciando-se ao número e a data deste último.	

	91.1417 CAMP: relatório sumário de interrupção mecânica	
	O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP deve enviar à ANAC, dentro dos 10 primeiros dias do mês seguinte, um relatório sumário das seguintes ocorrências com aeronaves multimotores no mês anterior:	
	(a) cada interrupção de voo, mudança não prevista de aeronave em rota, pouso não previsto, desvio de rota ou pouso não previsto causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas ou por mau funcionamento que não requerem relatório segundo a seção 91.1415; e	
	(b) o número de embandeiramentos de hélice em voo, listado por tipo de hélice, motor e aeronave na qual estava instalada. Embandeiramentos para treinamento, demonstração ou verificações em voo não precisam ser relatados.	
	91.1423 CAMP: organização da manutenção	
	(a) O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP que tenha seu pessoal executando qualquer manutenção (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações ou reparos e cada pessoa por ele contratada para executar quaisquer serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.	
	(b) O administrador de programa que possua pessoal para executar qualquer inspeção requerida por seu manual de acordo com os parágrafos 91.1427(b)(2) ou (3) deste Regulamento (nesta subparte designada como inspeção obrigatória), e cada pessoa por ele contratada para executar tais serviços deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.	
	(c) Cada pessoa executando inspeções obrigatórias além de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos deve organizar a execução dessas funções de modo a separar os serviços de inspeções obrigatórias dos demais serviços. Essa separação deve ser feita abaixo do nível de controle administrativo no qual a responsabilidade geral das funções de inspeções obrigatórias e as outras funções de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos são exercidas.	
	91.1425 CAMP: programas de manutenção preventiva e modificações	
	O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que:	
	(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos executadas por ele ou por outras pessoas sejam realizadas de acordo com o estipulado em seu manual;	
	(b) exista pessoal habilitado e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada dos serviços; e	
	(c) cada aeronave liberada para voo esteja aeronavegável e tenha sido adequadamente mantida segundo esta subparte.	
	91.1427 CAMP: requisitos do manual	
	(a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve incluir em seu manual de operações um organograma ou uma descrição da sua organização, como requerido pela seção 91.1423 deste Regulamento, e uma lista de outras pessoas com as quais tem contrato para a execução de qualquer inspeção obrigatória ou manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, incluindo uma descrição geral desses trabalhos.	

	(b) O manual de operações do administrador de programa deve conter os programas requeridos pela seção 91.1425 deste Regulamento e que devem ser cumpridos na execução dos trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em todas as aeronaves do administrador de programa, inclusive células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, devendo incluir, pelo menos, o seguinte:	
	(1) os métodos para executar manutenção rotineira e não rotineira (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos;	
	(2) a designação de itens de manutenção ou de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo, pelo menos, aqueles que poderiam resultar em falhas, mau funcionamento e defeitos degradando a segurança de operação da aeronave se não forem adequadamente executados ou se forem usadas peças ou materiais impróprios;	
	(3) métodos de execução de inspeções obrigatórias e a designação, pelo título ocupacional, da pessoa autorizada a realizar cada inspeção obrigatória;	
	(4) procedimentos para a reinspeção de trabalhos realizados em consequência de defeitos encontrados em inspeções obrigatórias anteriores;	
	(5) procedimentos, padrões e limites necessários à execução de inspeções obrigatórias, à aceitação ou rejeição de itens inspecionados e à inspeção e calibração periódica de ferramentas de precisão, dispositivos de medida e equipamentos de teste;	
	(6) procedimentos que assegurem que todas as inspeções obrigatórias foram realizadas;	
	(7) instruções para evitar que qualquer pessoa que tenha realizado um trabalho realize qualquer inspeção obrigatória requerida para esse trabalho;	
	(8) instruções e procedimentos que evitem que uma decisão de um inspetor, relativa a qualquer inspeção obrigatória, seja desconsiderada por uma pessoa que não seja do nível de supervisão da equipe de inspeção envolvida ou do nível de controle administrativo que tem a responsabilidade geral sobre as atividades de inspeção (ou de inspeção e manutenção conforme a organização do detentor de certificado); e	
	(9) procedimentos que assegurem que trabalhos em inspeções obrigatórias ou trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, interrompidos por motivo de troca de equipe de turno de trabalho ou por outro motivo qualquer, sejam adequadamente finalizados antes de a aeronave ser liberada para retorno ao voo.	
	(c) O administrador de programa deve estabelecer em seu manual um sistema (que pode incluir um sistema eletrônico ou codificado) que permita a conservação das seguintes informações:	
	(1) a descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;	
	(2) o nome da pessoa que realizou o trabalho, caso essa pessoa tenha executado o trabalho sob regime de contrato de serviço; e	
	(3) o nome ou outra identificação positiva da pessoa que aprovou o trabalho.	
	(d) Para os propósitos desta subparte, o administrador de programa deve preparar a parte de seu manual contendo informações e instruções de manutenção, no todo ou em parte, em um formato aceitável para a ANAC, que seja recuperável em língua portuguesa.	
	91.1429 CAMP: pessoal para inspeções obrigatórias	
	(a) O administrador de programa que mantenha uma aeronave do programa segundo um CAMP somente é permitido utilizar uma pessoa para executar inspeções obrigatórias se	

	essa pessoa executando a inspeção for adequadamente habilitada e apropriadamente treinada, qualificada e autorizada a fazê-lo.	
	(b) Somente é permitido a uma pessoa executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa, ao executar a inspeção, estiver sob supervisão e controle de uma equipe de inspeção obrigatória.	
	(c) É vedado a uma pessoa executar uma inspeção obrigatória caso ela tenha executado qualquer item do trabalho a ser inspecionado.	
	(d) O administrador de programa deve manter ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas habilitadas que foram treinadas, qualificadas e autorizadas a executar tais inspeções. Cada pessoa deve ser identificada por nome, título ocupacional, nº do certificado ou do registro emitido pela ANAC e pelas inspeções que está autorizada a fazer. O administrador de programa (ou as pessoas por ele contratadas para executar inspeções obrigatórias) deve fornecer instruções escritas a cada uma dessas pessoas, descrevendo a extensão de sua autoridade e responsabilidade e de suas limitações nas inspeções. Essa lista deve ser disponibilizada aos inspetores da ANAC sempre que solicitado.	
	91.1431 CAMP: acompanhamento e análise continuada	
	(a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.	
	(b) Sempre que a ANAC julgar que em qualquer dos programas referidos no parágrafo (a) desta seção os procedimentos e padrões especificados não atendem aos requisitos deste Regulamento, o administrador de programa envolvido deve, após receber a notificação por escrito da ANAC, realizar as modificações determinadas.	
	(c) O administrador de programa pode solicitar à ANAC reconsideração sobre as modificações determinadas até 30 dias após receber a notificação por escrito. Exceto em casos de emergência que requeiram ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, o pedido de reconsideração suspende o prazo de cumprimento da alteração até a decisão final da ANAC sobre a solicitação de reconsideração.	
	91.1433 CAMP: programa de treinamento de manutenção e de manutenção preventiva	
	O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP, ou pessoa executando trabalho de manutenção ou de manutenção preventiva para ele, deve estabelecer um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluído o pessoal de inspeções obrigatórias) encarregada de determinar a adequabilidade de um trabalho realizado esteja plenamente informada sobre procedimentos, técnicas e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.	
	91.1435 CAMP: requisitos de qualificação	
	(a) Cada pessoa que seja diretamente responsável por manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos e cada pessoa realizando inspeções obrigatórias para um CAMP deve possuir um certificado de qualificação ou de registro emitido pela ANAC,	

	exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por oficinas de manutenção certificadas localizadas fora do Brasil.	
	(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa diretamente responsável é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho realizado por uma seção, uma oficina ou uma base de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos ou por outras tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade das aeronaves. Uma pessoa diretamente responsável não precisa, fisicamente, observar e dirigir cada operário executante, mas deve estar constantemente disponível para ser consultada e para tomar decisões em assuntos que requeiram instruções ou decisões de um nível hierárquico superior ao das pessoas executando um trabalho.	
	91.1437 CAMP: autoridade para executar e aprovar manutenção	
	O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP pode empregar pessoal de manutenção ou contratar outras pessoas para executar manutenção e manutenção preventiva conforme estabelecido em seu manual de manutenção. O administrador de programa somente pode aprovar manutenção para retorno ao serviço se apropriadamente certificado.	
	91.1439 CAMP: requisitos para os registros de manutenção	
	(a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve conservar (utilizando o sistema especificado no manual requerido pela seção 91.1427 deste Regulamento), os seguintes registros de manutenção durante os períodos especificados no parágrafo (b) desta seção:	
	(1) todos os registros necessários para demonstrar que os requisitos para conservação da aeronavegabilidade da aeronave, conforme a seção 91.1443 deste Regulamento, foram atendidos;	
	(2) registros contendo as seguintes informações:	
	(i) tempo total em serviço da célula, motores, hélices e rotores;	
	(ii) a presente situação de partes com limitação de vida de cada célula, motor, hélice e equipamentos;	
	(iii) o tempo desde a última revisão geral ("overhaul") de todos os itens instalados na aeronave que requeiram revisão geral com base em tempo de utilização definido;	
	(iv) identificação da presente situação de inspeções da aeronave, incluindo tempos de utilização desde a última inspeção prevista pelo programa de inspeções sob o qual a aeronave e seus componentes são mantidos;	
	(v) a presente situação de cumprimento das diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis, incluindo o método de aplicação das mesmas e, se uma diretriz de aeronavegabilidade envolver ações recorrentes, o tempo e a data da próxima ação requerida; e	
	(vi) uma lista atualizada de cada grande modificação realizada em cada célula, motor, hélice e equipamentos.	
	(b) O administrador de programa deve conservar os registros determinados por esta seção durante os seguintes períodos de tempo:	
	(1) os registros especificados no parágrafo (a)(1), até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro trabalho, ou por 12 meses após o trabalho ter sido realizado, o que for maior, exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice e equipamentos;	

	(2) os registros das revisões gerais de cada célula, motor, hélice e equipamento, até que o trabalho seja repetido ou suplantado por outro trabalho com objetivos e detalhamento equivalentes; e	
	(3) os registros especificados no parágrafo (a)(2) desta seção, permanentemente, que devem acompanhar a aeronave em caso de venda da mesma.	
	(c) O administrador de programa deve manter disponíveis para inspeção dos inspetores da ANAC todos os registros que esta seção requer que sejam conservados.	
	91.1441 CAMP: transferência de registro de manutenção	
	Quando uma aeronave de um programa registrada no Brasil for removida da lista de aeronaves do programa em uma especificação administrativa, o administrador desse programa deve transferir para o comprador, no momento da venda, em linguagem clara ou em forma codificada que proporcione conservação e recuperação das informações de modo aceitável pela ANAC, os seguintes registros da aeronave:	
	(a) os registros requeridos pelo parágrafo 91.1439(a)(2) deste Regulamento; e	
	(b) os registros requeridos pelo parágrafo 91.1439(a)(1) deste Regulamento que não estiverem incluídos nos registros especificados no parágrafo (a) desta seção. O comprador pode permitir que o vendedor mantenha a custódia física de tais registros, mas isso não exime o comprador da responsabilidade, prevista no parágrafo 91.1439(c) deste Regulamento, de disponibilizar os referidos registros aos inspetores da ANAC.	
	91.1443 CAMP: documentação de aeronavegabilidade e anotações nos registros de manutenção da aeronave	
	(a) Uma aeronave do programa mantida segundo um CAMP somente pode ser operada após ser submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos, se o pessoal qualificado e licenciado empregado do administrador de programa preparar, ou fazer com que a pessoa com a qual o administrador de programa tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos prepare:	
	(1) uma liberação de aeronavegabilidade; ou	
	(2) uma apropriada anotação nos registros de manutenção da aeronave.	
	(b) A liberação de aeronavegabilidade ou a anotação requerida pelo parágrafo (a) desta seção deve:	
	(1) ser preparada conforme o procedimento previsto no manual do administrador de programa;	
	(2) incluir um atestado de que:	
	(i) o trabalho foi realizado em conformidade com os requisitos do manual do administrador de programa;	
	(ii) todos os itens requerendo inspeções foram inspecionados por uma pessoa habilitada e autorizada, que certificou que o trabalho foi satisfatoriamente completado;	
	(iii) não existem condições conhecidas que impeçam a aeronavegabilidade da aeronave; e	
	(iv) no que diz respeito ao trabalho realizado, a aeronave está em condições de operar com segurança; e	
	(3) ser assinada por um MMA habilitado e autorizado para tal.	
	(c) Ressalvado o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos realizados por uma organização de manutenção certificada	

	segundo o RBAC nº 145, a documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta organização de manutenção.	
	(d) Em lugar de atestar cada uma das condições requeridas pelo parágrafo (b) desta seção, o administrador de programa pode estabelecer em seu manual que a assinatura de um determinado MMA, habilitado e autorizado, constitui tal certificado.	
	SUBPARTE L AERONAVEGABILIDADE CONTINUADA	Subparte inserida em harmonização à Subparte L do 14 CFR Part 91, conforme a subparte AA do RBAC nº 121 (tradução harmonizada ao 14 CFR Part 91).
	91.1501 Propósito	
	(a) Esta Subparte requer que um operador sustente a aeronavegabilidade continuada de cada avião. Estes requisitos podem incluir, mas não se limitam a, uma revisão do programa de inspeção, incorporação de alterações ao projeto e incorporação de revisões às instruções para aeronavegabilidade continuada.	
	91.1503 [Reservado]	
91.410 – REQUISITOS PARA PROGRAMA ESPECIAL DE MANUTENÇÃO.	91.1505 Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas	
[(a) Nenhuma pessoa pode operar um Airbus Modelo A300 (excluindo as séries -600), um British Aerospace Model BAC 1-11, um Boeing Modelos 707, 720, 727, 737 ou 747, um McDonnell Douglas Modelos DC-8, DC-9/MD80 ou DC-10, um Fokker Modelo F-28 ou um Lockheed L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para implementação especificado abaixo, ou depois de 25 de maio de 2004, o que ocorrer mais cedo, a menos que tenham sido emitidas especificações operativas com referência a linhas de ação aplicáveis à avaliação de reparos na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao seu programa de manutenção. As linhas de ação para avaliação de reparos devem ser aprovadas pelo CTA/IFI.	(a) Somente é permitido operar um <i>Airbus</i> modelo A-300 (excluindo as séries -600), <i>British Aerospace</i> modelo BAC 1-11, <i>Boeing</i> modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, <i>McDonnell Douglas</i> modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, <i>Fokker</i> modelo F28, ou <i>Lockheed</i> modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de publicação deste Regulamento, o que ocorrer mais tarde, se já tiverem sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de inspeção aprovado pela ANAC:	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a).
(1) para o Airbus Modelo A3000, (excluindo as séries 600) o número de ciclos de voo para implementação é de:	(1) <i>Airbus</i> modelo A300 (excluindo a série -600), o tempo de implementação é:	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(1).
(i) modelo B2: 36.000 vôos.	(i) modelo B2: 36.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(1)(i).
(ii) modelo B4-100 (incluindo Modelo B4-2C): 30.000 vôos acima da linha das janelas e 36.000 vôos abaixo dessa linha.	(ii) modelo B4-100 (inclusive o modelo B4-2C): 30.000 voos acima da linha de janelas e 36.000 voos abaixo da linha de janelas; e	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(1)(ii).
(iii) modelo B4-200: 25.000 vôos acima da linha das janelas e 34.000 vôos abaixo dessa linha.	(iii) modelo B4-200: 25.500 voos cima da linha de janelas e 34.000 voos abaixo da linha de janelas;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(1)(iii).
(2) para todos os modelos do British Aerospace BAC 1-11, o número de ciclos de voo para implementação é de 60.000 vôos.	(2) para todos os modelos da <i>British Aerospace</i> BAC 1-11, o tempo de implementação é de 60.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(2).
(3) para todos os modelos de Boeing 707, o número de ciclos de voo para implementação é de 15.000 vôos.	(3) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 707, o tempo de implementação é de 15.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(3).
(4) para todos os modelos de Boeing 720, o número de ciclos de voo para implementação é de 23.000 vôos.	(4) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 720, o tempo de implementação é de 23.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(4).
(5) para todos os modelos de Boeing 727, o número de ciclos de voo para implementação é de 45.000 vôos.	(5) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 727, o tempo de implementação é de 45.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(5).

(6) para todos os modelos de Boeing 737, o número de ciclos de voo para implementação é de 60.000 voos.	(6) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 737, o tempo de implementação é de 60.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(6).
(7) para todos os modelos de Boeing 747, o número de ciclos de voo para implementação é de 15.000 voos	(7) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 747, o tempo de implementação é de 15.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(7).
(8) para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-8, o número de ciclos de voo para implementação é de 30.000 voos.	(8) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas</i> DC-8, o tempo de implementação é de 30.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(8).
(9) para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-9/MD-80, o número de ciclos de voo para implementação é de 60.000 voos.	(9) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas</i> DC-9/MD-80, o tempo de implementação é de 60.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(9).
(10) para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-10, o número de ciclos de voo para implementação é de 30.000 voos.	(10) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas</i> DC-10, o tempo de implementação é de 30.000 voos;	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(10).
(11) para todos os modelos de Lockheed L-1011, o número de ciclos de voo para implementação é de 27.000 voos.	(11) para todos os modelos de <i>Lockheed</i> L-1011, o tempo de implementação é de 27.000 voos; e	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(11).
(12) para o Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000 e 4000, o número de ciclos de voo para implementação é de 60.000 voos.	(12) para os modelos <i>Fokker</i> F-28 Mark 1000, 2000, 3000, e 4000, o tempo de implementação é de 60.000 voos.	Conteúdo harmonizado ao antigo parágrafo RBHA 91.410(a)(12).
(b) Após 01 de dezembro de 2006, nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte com motores a turbina, de tipo homologado após 01 de janeiro de 1958 com configuração máxima para passageiros com mais de 30 assentos e/ou com capacidade máxima de carga paga de 7500 libras ou mais, a menos que instruções para manutenção e inspeção do sistema de tanques de combustível sejam incorporadas ao seu programa de inspeções. Tais instruções devem ser voltadas para a configuração real do sistema de tanques de combustível de cada avião afetado e devem ser aprovadas pelo CTA/IFI. Os operadores devem apresentar seus requerimentos ao DAC que pode acrescentar comentários antes de enviá-los para o CTA/IFI. Após a aprovação das instruções, as mesmas só podem ser revisadas com aprovação do CTA/IFI. Os operadores devem apresentar seus requerimentos para revisões ao DAC que pode acrescentar comentários antes de enviá-los para o CTA/IFI.		
	91.1507 Programa de inspeção dos tanques de combustível	
	(a) Esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:	
	(1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 ou mais assentos; ou	
	(2) capacidade máxima de carga paga igual ou maior que 3.402 kgf (7.500 lbf).	
	(b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo antes de 15 de dezembro de 2010, o operador deve submeter à ANAC uma proposta de instruções de manutenção para os tanques que atenda os requisitos do RBHA E88, emitido pelo FAA/EUA.	
	(c) Após 1 ano da data de publicação deste Regulamento, somente será permitido operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção se o programa de inspeção para aquele avião tiver sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis aos sistemas de tanques de combustível.	
	(d) As revisões propostas do programa de inspeção dos sistemas de tanques de combustível, especificadas no parágrafo (c) desta seção, devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do RBHA E88 ou da seção 25.1529	

	e <i>Appendix H</i> do 14 <i>CFR Part 25</i> vigente em 6 de junho de 2001, todos emitidos pelo FAA/EUA (incluindo aquelas desenvolvidas para tanques auxiliares de combustível, se houver algum, instalados de acordo com um certificado suplementar de tipo ou outras aprovações de projeto) e devem ser aprovadas pela ANAC.	
	(e) Antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com Instruções para Aeronavegabilidade Continuada desenvolvidas para atender as disposições do RBHA E88 ou da seção 25.1529 do 14 <i>CFR Part 25</i> vigente em 6 de junho de 2001, ambos emitidos pelo FAA/EUA, o operador deve incluir, no programa de inspeção do avião, inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada.	
	(f) As mudanças no programa de inspeção do sistema de tanques de combustível identificadas nos parágrafos (d) e (e) desta seção e qualquer revisão posterior devem ser submetidas à ANAC para aprovação.	
	SUBPARTE M [RESERVADA]	
	SUBPARTE N AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÕES ESPECÍFICAS	Subparte incluída para tratar da aprovação de operações específicas que existem e que venham a ser criadas.
	91.1701 [Reservado]	
	91.1703 Disposições gerais	
	(a) Para realizar qualquer operação específica segundo esta Subparte, um operador aéreo deve obter autorização operacional da ANAC para cada modalidade de operação que pretenda realizar.	
	(b) A ANAC expedirá autorização para operações específicas nas seguintes formas:	
	(1) autorização específica, constante nas Especificações Operativas (EO), se o operador aéreo for certificado pela ANAC; ou	
	(2) Carta de Autorização para operações específicas (LOA), para os demais operadores aéreos, que deve ser solicitada à ANAC com pelo menos sessenta dias de antecedência do início pretendido da operação.	
	(c) Para a obtenção de autorização de operação específica, o interessado deve comprovar, de forma aceitável pela ANAC:	
	(1) a capacidade das aeronaves para conduzir operações específicas cuja aprovação é solicitada;	
	(2) a qualificação do pessoal envolvido na operação, manutenção e supervisão dos sistemas requeridos pelas operações específicas nas aeronaves;	
	(3) a capacidade do operador realizar as operações específicas, que deve estar refletida nos manuais, para o caso de detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 ou de especificações administrativas emitidas segundo a subparte K deste Regulamento; e	
	(4) as habilitações dos tripulantes técnicos no modelo da aeronave que realizará as operações específicas.	
	(d) A relação de aeronaves, do pessoal e dos manuais pertinentes à operação específica devem ser propostos pelo operador aéreo e encaminhados à ANAC juntamente com uma solicitação de autorização.	
	(e) Os detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 ou de especificações administrativas emitidas segundo a subparte K deste Regulamento devem inserir no seu programa de treinamento inicial e periódico o treinamento referente às qualificações	

	requeridas no parágrafo (c)(2) desta seção e devem prover treinamento a todos os tripulantes técnicos, o pessoal de manutenção e os DOV, conforme aplicável, envolvidos nas operações específicas cuja aprovação é solicitada.	
	(f) Os operadores não detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 ou de especificações administrativas emitidas segundo a subparte K deste Regulamento devem prover um treinamento, referente às qualificações requeridas no parágrafo (c)(2) desta seção, a todos os tripulantes técnicos, o pessoal de manutenção e os DOV, conforme aplicável, envolvidos nas operações específicas cuja aprovação é solicitada, inicialmente e a cada dois anos.	
	(g) Cada operador aéreo autorizado pela ANAC a realizar operações específicas só pode realizá-las se mantiver a conformidade dos procedimentos previstos na sua autorização, das aeronaves, de cada equipamento de solo requerido e do treinamento do pessoal envolvido em qualquer etapa ou procedimento relacionado na autorização correspondente, conforme aplicáveis.	
	(h) Para os propósitos desta Subparte, <i>operação específica</i> significa qualquer operação, que deve ser autorizada pela ANAC de acordo com esta Subparte, cuja execução possua pré-requisitos técnicos estabelecidos em regulamentação da ANAC. Não se limitam necessariamente às operações listadas nesta Subparte e outras não listadas podem ser autorizadas desde que atendam os requisitos desta seção.	
	91.1705 Operações definidas por Navegação Baseada em Desempenho (PBN)	
	(a) Para realizar qualquer operação PBN, um operador aéreo deve atender ao disposto na seção 91.1703 deste Regulamento.	
	(b) A Carta de Autorização para operações PBN específicas (LOA-PBN) terá validade de dois anos a contar da data de sua expedição.	
	91.1707 Operações definidas por MNPS	
	(a) Para realizar qualquer operação em espaço aéreo MNPS, um operador aéreo deve atender ao disposto na seção 91.1703 deste Regulamento.	
	(b) A combinação do equipamento e do método de operação deve atender a acuracidade de navegação estabelecida para a operação no espaço aéreo MNPS pretendido.	
	91.1709 Operações em espaço aéreo designado como RVSM	
	Para realizar qualquer operação em espaço aéreo RVSM, um operador aéreo deve atender ao disposto nesta seção, na seção 91.1703 e no Apêndice G deste Regulamento, exceto nos casos previstos no parágrafo (d) desta seção.	
	(b) Requisitos operacionais:	
	(1) nos primeiros seis meses de operação após a aprovação inicial e posteriormente a cada dois anos ou 1000 horas de voo, o que for maior, cada aeronave deve realizar e ser aprovada em um voo de monitoramento para verificar se o erro do sistema de altimetria (ASE) está dentro dos limites estabelecidos pela OACI; e	
	(2) o operador deve informar à ANAC, no prazo máximo de três dias úteis, quando for observado um evento no qual a aeronave tenha apresentado o seguinte desempenho de manutenção de altitude:	
	(i) erro vertical total de 300 pés ou mais;	
	(ii) ASE de 245 pés ou mais; ou	
	(iii) desvio da altitude autorizada de 300 pés ou mais.	

	(c) A ANAC pode suspender uma autorização de operação em espaço aéreo RVSM caso o operador não cumpra algum dos requisitos deste Regulamento ou opere em desconformidade com a sua autorização.	
	(d) Somente é permitido operar em um voo específico em espaço aéreo RVSM sem uma autorização de operação em espaço aéreo RVSM emitida pela ANAC, se o operador informar tal condição ao DECEA antes do voo específico e o DECEA autorizar a operação.	
	91.1711 Aproximações de precisão ILS categorias II e III	
	(a) Para realizar qualquer aproximação de precisão ILS categorias II e/ou III o operador aéreo deve atender ao disposto na seção 91.1703 deste Regulamento.	
	(b) Para solicitar autorização para realizar qualquer aproximação de precisão ILS categorias II e/ou III, além do requerido pela seção 91.1703:	
91.205 (f) Operações Categoria II. Para operações Categoria II são requeridos os equipamentos e instrumentos especificados em: 91.205(f) (1) parágrafo (d) desta seção; e 91.205 [(g) Operações Categoria III . Os instrumentos e equipamentos requeridos para operação categoria III são especificados no parágrafo (d) desta seção.	(1) as aeronaves que realizarão as aproximações devem possuir os instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo 91.205(d) deste Regulamento;	
	(2) o operador aéreo deve encaminhar à ANAC as informações pertinentes referentes a cada aeródromo onde pretenda realizar as aproximações; e	
	(3) o operador aéreo deve encaminhar uma proposta dos mínimos de utilização do aeródromo para cada aeródromo onde pretenda realizar as aproximações.	
	(c) Para a aprovação de aproximações de precisão ILS categoria II o operador deverá comprovar que a tripulação cumpriu o treinamento em simulador de voo nível C ou D no respectivo modelo de aeronave pretendida (e caso não seja viável, da forma alternativa estabelecida pela ANAC), e que a aeronave foi operada por um período de pelo menos seis meses e 30 aproximações com DH de 200 pés ou mais e RVR não menor que 450m, utilizando os procedimentos de operação e manutenção esperados quando os mínimos são atingidos.	
	(d) Para a aprovação de aproximações de precisão ILS categoria III, o operador deverá comprovar que a tripulação cumpriu o treinamento em simulador de voo nível C ou D no respectivo modelo de aeronave pretendida (e caso não seja viável, da forma alternativa estabelecida pela ANAC), e que a aeronave foi operada por um período de pelo menos 6 meses e 100 aproximações com os mínimos da categoria II, utilizando os procedimentos de operação e manutenção esperados quando a DH é atingida.	
	(e) Se o número de aproximações não bem sucedidas exceder 5% do total de aproximações requeridas pelos parágrafos (c) e (d) desta seção, o número de aproximações requeridas deve ser excedida de pelo menos 10 até que se obtenha um índice de insucesso máximo de 5%.	
	(f) Somente é permitido operar uma aeronave civil em aproximações de precisão ILS categorias II ou III se a tripulação consistir de um piloto em comando e um segundo em comando, ambos possuidores das apropriadas licenças, habilitações e autorizações emitidas ou reconhecidas pela ANAC.	
	(g) A ANAC pode suspender uma autorização de aproximação de precisão ILS categorias II e III caso o operador não cumpra algum dos requisitos deste Regulamento ou opere em desconformidade com a sua autorização e com as regras do tráfego aéreo.	
	91.1713 Autorização para exceder Mach 1	

	(a) Para solicitar autorização para exceder <i>Mach 1</i> , um operador aéreo deve atender ao disposto na seção 91.1703 deste Regulamento.	
	(b) É proibido exceder <i>Mach 1</i> sobre o continente, com exceção dos casos previstos no parágrafo (c) ou (e) desta seção.	
	(c) Para as situações previstas no parágrafo (d) desta seção, uma autorização para exceder <i>Mach 1</i> sobre o continente pode ser concedida se:	
	(1) o operador demonstrar que não é viável que os voos sejam realizados sobre áreas oceânicas;	
	(2) o operador enviar uma descrição da área de ensaios proposta, incluindo uma análise ambiental desta;	
	(3) a área impactada pelo estrondo sônico for desabitada; e	
	(4) o operador demonstrar que o estrondo sônico não atingirá significativamente a superfície fora da área autorizada.	
	(d) A ANAC somente emitirá autorização para exceder <i>Mach 1</i> de acordo com as condições impostas pelo parágrafo (c) desta seção em voos para:	
	(1) demonstração de conformidade com requisitos de aeronavegabilidade;	
	(2) determinação das características do estrondo sônico do avião; ou	
	(3) avaliação de meios para reduzir ou eliminar os efeitos do estrondo sônico.	
	(e) Uma autorização para exceder <i>Mach 1</i> sobre o continente pode ser concedida pela ANAC caso o operador demonstre que as características do estrondo sônico não causarão danos ambientais na superfície.	
	(f) A ANAC pode suspender uma autorização para exceder <i>Mach 1</i> caso o operador não cumpra algum dos requisitos deste Regulamento, opere em desconformidade com a sua autorização ou seja evidenciado algum dano ambiental potencial ou real na superfície que não havia sido previsto quando da concessão da autorização.	
	91.1715 Operações <i>Steep Approach</i>	
	(a) Para realizar qualquer operação <i>Steep Approach</i> , um operador aéreo deve atender ao disposto nesta seção e na seção 91.1703 deste Regulamento.	
	(b) Para o treinamento requerido pelos parágrafos 91.1703(e) ou (f), o operador deve contemplar as exigências das autoridades aeroportuárias do local onde é solicitada a aprovação.	
	(c) A aeronave que realizará as operações <i>Steep Approach</i> acima de 4,5 graus deve estar certificada para tais operações, e deve constar no seu manual de voo aprovado da aeronave os procedimentos pertinentes.	
	91.1717 Operações com <i>Head Up Displays (HUD)</i> e/ou <i>Enhanced Vision System (EVS)</i>	
	(a) Para realizar qualquer operação utilizando HUD e/ou EVS, um operador aéreo deve atender ao disposto nesta seção e na seção 91.1703 deste Regulamento.	
	(b) A ANAC pode suspender uma autorização de operação utilizando HUD e/ou EVS caso o operador não cumpra algum dos requisitos deste Regulamento ou opere em desconformidade com a sua autorização e com as regras do tráfego aéreo.	
	(c) Para os propósitos desta seção, aplicam-se as seguintes definições:	
	(1) <i>head-up display (HUD)</i> significa um sistema de exibição que apresenta informações de voo para o piloto por meio de um display que fica a sua frente na altura de sua visão num plano horizontal; e	

	(2) <i>enhanced vision system (EVS)</i> significa um sistema de exibição de imagens eletrônicas em tempo real da cena externa ativada por meio de sensores de imagens.	
	91.1719 Aproximação para pouso direto abaixo da DH ou MDA usando <i>Enhanced Flight Vision System (EFVS)</i>	
	(a) Para realizar qualquer aproximação para pouso direto abaixo da DH ou MDA usando EFVS, um operador aéreo deve atender ao disposto nesta seção e na seção 91.1703 deste Regulamento.	
	(b) A ANAC pode suspender uma autorização de aproximação para pouso direto abaixo da DH ou MDA usando EFVS caso o operador não cumpra algum dos requisitos deste Regulamento ou opere em desconformidade com a sua autorização e com as regras do tráfego aéreo.	
	(c) Para os propósitos desta seção, EFVS significa um sistema de navegação instalado, composto dos seguintes recursos e características:	
	(1) um meio eletrônico para fornecer uma exibição da cena topográfica frontal externa (os recursos naturais ou artificiais de um lugar ou região especialmente de um modo a mostrar suas posições relativas e elevações) por meio do uso de sensores de imagens, tais como visão infravermelha, ondas milimétricas radiométricas, radar de ondas milimétricas e imagem de baixo nível de luz intensificado;	
	(2) as imagens do sensor EFVS e a simbologia de voo da aeronave (pelo menos a velocidade, velocidade vertical, atitude da aeronave, proa, altitude, orientação de comando como apropriado para a aproximação a ser voada, indicações de desvio da trajetória, vetor da trajetória de voo e referência angular da trajetória de voo) são apresentadas em um HUD, ou em um display equivalente, de modo que são claramente visíveis para o piloto voando (<i>pilot flying</i>) em sua posição normal e linha de visão e olhando para frente ao longo de sua trajetória de voo. As seguintes características são também requeridas:	
	(i) as imagens exibidas no EFVS, simbologia de atitude, vetor da trajetória de voo, referência angular da trajetória de voo, e outras referências, que são referenciadas a estas imagens e cenas da topografia externa, devem ser apresentados de modo que eles estejam alinhados e escalados com a visão externa;	
	(ii) a referência do ângulo de trajetória de voo deve ser apresentada com o <i>pitch scale</i> , selecionada pelo piloto para o ângulo de descida desejado para a aproximação, e adequado para monitorar trajetória de voo vertical da aeronave em aproximações sem orientação vertical; e	
	(iii) as imagens exibidas e a simbologia de voo da aeronave não devem obscurecer adversamente a visão externa do piloto ou o campo de visão através da janela do cockpit;	
	(3) o EFVS inclui o elemento de exibição, sensores, computadores e fontes de alimentação, indicações, e controles. Ele pode receber entradas de um sistema de navegação aérea ou sistema de orientação de voo; e	
	(4) as características de exibição e dinâmicas são adequadas para o controle manual da aeronave.	
SUBPARTE K - OPERAÇÕES AÉREAS DE SEGURANÇA PÚBLICA E/OU DE DEFESA CIVIL	SUBPARTE O OPERAÇÕES AÉREAS DE ÓRGÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E/OU ÓRGÃO DE DEFESA CIVIL	
91.951 - APLICABILIDADE	91.1801 Aplicabilidade	
[Face às peculiaridades das atividades aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, esta subparte estabelece normas e procedimentos aplicáveis a tais atividades, incluindo formação de tripulações e manutenção das aeronaves.]	Esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis às atividades aéreas de segurança pública ou de defesa civil, incluindo formação de tripulantes e manutenção das aeronaves.	

91.953 - CONCEITUAÇÃO	91.1803 Definições	
(a) Para os propósitos deste regulamento:	(a) Para os propósitos desta Subparte, as seguintes definições se aplicam:	
(1) ["operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil" é uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por Órgão de segurança pública ou de defesa civil.		
(2) "Órgão de segurança pública" e "Órgão de defesa civil" são Órgãos da administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio.	(1) <i>órgão de segurança pública e/ou órgão de defesa civil</i> significam órgãos da administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, das autarquias e das fundações autárquicas destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio público; e	
(b) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, tais como: policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras; e outras operações autorizadas pelo DAC.	(2) <i>operação aérea especial de segurança pública e/ou de defesa civil</i> significa uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por órgão de segurança pública ou de defesa civil, incluindo policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras.	
(c) Para simplificação do texto desta subparte, o termo "Órgão" engloba os Órgãos de segurança pública e/ou de defesa civil.]		
91.955 - AERONAVES AUTORIZADAS	91.1805 Aeronaves autorizadas	
(a) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras. Conseqüentemente, exceto como explicitamente previsto nesta subparte, tais aeronaves devem atender aos RBHA aplicáveis, a saber:	(a) As operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras e devem:	
(1) [devem ser homologadas conforme o RBHA 21;	(1) ser certificadas conforme o RBAC nº 21, ou equivalente;	
(2) devem cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBHA 22, RBHA 23, RBHA 25, RBHA 26, RBHA 27 ou RBHA 29, como aplicável à aeronave;]	(2) cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBAC nº 23, RBAC nº 25, RBAC nº 26, RBAC nº 27 ou RBAC nº 29, ou equivalentes, como aplicável à aeronave;	
(3) devem ser mantidas conforme estabelecido pelo RBHA 43 e a subparte E deste regulamento;	(3) ser mantidas conforme estabelecido pelo RBAC nº 43 e pela Subparte E deste Regulamento;	
(4) devem ser identificadas como previsto no RBHA 45;	(4) ser identificadas como previsto no RBAC nº 45, ou equivalente;	
(5) devem ser registradas no RAB como aeronaves públicas, conforme disposto no RBHA 47;	(5) ser registradas na ANAC como aeronaves públicas, conforme disposto na Resolução nº 293/2013;	
(8) devem ser mantidas por oficinas homologadas segundo o RBHA 145; e	(6) ser mantidas por organizações de manutenção certificadas segundo o RBAC nº 145;	
(6) devem ser operadas por tripulações qualificadas pelo DAC que atendam aos requisitos do RBHA 61 quanto à habilitação técnica e às normas do RBHA 67 quanto à capacitação física;	(7) ser operadas por tripulantes habilitados pela ANAC que atendam aos requisitos do RBAC nº 61 e 67; e	
(7) devem ser operadas de acordo com as normas e procedimentos estabelecidos neste regulamento e nos regulamentos sobre tráfego aéreo estabelecidos pelo DECEA;	(8) ser operadas de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos neste Regulamento e nas regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA.	
(9) cancelado		

(b) Nenhuma organização pode operar aeronaves de combate ou versões militares de aeronaves civis (aeronaves fabricadas ou convertidas para uso militar, não homologadas para uso civil). Exceto quanto às organizações federais, é vedado aos demais Órgãos a instalação e/ou adaptação de armamento fixo em suas aeronaves.	(b) Somente é permitido aos órgãos previstos nesta Subparte operarem aeronaves de combate ou versões militares de aeronaves civis (aeronaves fabricadas ou convertidas para uso militar, não certificadas para uso civil) se tiverem obtido uma autorização especial emitida pela ANAC, para cada aeronave, com essa finalidade.	
	(c) Somente aos órgãos federais e estaduais é permitido a instalação e/ou adaptação de armamento fixo em suas aeronaves.	
	(d) A ANAC poderá consultar outros órgãos de defesa para avaliar a compatibilidade do equipamento e a influência na segurança pública e/ou nacional para a emissão de uma autorização especial.	
(c) Qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando adequá-la a uma específica operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil, deve ser aprovado para o tipo de aeronave envolvida e deve ser instalado de acordo com as instruções do fabricante do tipo, aprovadas pela autoridade aeronáutica.	(e) Qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando a adequá-la a uma operação aérea especial específica deve ser aprovado para o tipo de aeronave envolvida e deve ser instalado de acordo com as instruções do fabricante do tipo, aprovadas pela ANAC.	
91.957 - TRIPULAÇÕES	91.1807 Tripulantes	
[As tripulações de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do Órgão. Nas situações excepcionais onde o efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros Órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao Órgão que opera as aeronaves. Devem ser obedecidos, ainda, os seguintes itens:	(a) Os tripulantes de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do órgão. Nas situações excepcionais onde o efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao órgão que opera as aeronaves. Devem ser obedecidos, ainda, os seguintes itens:	
(a) o piloto em comando da aeronave deve possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PC ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. (b) O piloto segundo em comando deve possuir, no mínimo, licença de pilotocomercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o Comandante da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, conforme item 61.95 da RBHA 61;	(1) os pilotos da aeronave devem possuir, no mínimo:	
	(i) no caso do piloto em comando, este deve possuir, no mínimo, uma licença de piloto comercial (PC ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera;	
	(ii) no caso do piloto segundo em comando, este deve possuir, no mínimo, uma licença de piloto comercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o piloto em comando da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, em conformidade com o RBAC nº 61; e	
(c) Os demais tripulantes devem possuir habilitação técnica sob responsabilidade do Órgão e o certificado de capacidade física equivalente ao de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBHA 67.	(iii) CMA emitido em conformidade com o RBAC nº 67;	
	(2) os demais tripulantes devem possuir habilitação técnica sob responsabilidade do órgão e o CMA equivalente ao de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBAC nº 67; e	

(d) Qualquer tripulante contratado segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, está sujeito à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.]	(3) qualquer tripulante contratado segundo o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT), está sujeito à Lei do Aeronauta.	
91.959 - HABILITAÇÃO, TREINAMENTO E PROFICIÊNCIA	91.1809 Habilitação, treinamento e proficiência	
(a) [As normas para obtenção e revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um Órgão são aquelas estabelecidas pelo RBHA 61 e estão sujeitos à supervisão do SERAC da área.	(a) As regras para obtenção e revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um órgão previsto nesta Subparte são aquelas estabelecidas pelo RBAC nº 61 e seu efetivo cumprimento está sujeito à inspeção da ANAC.	
(b) Os Órgãos podem formar seus próprios tripulantes desde que possuam cursos homologados pelo DAC. Podem, ainda, formar tripulação para outros Órgãos, dentro dos cursos homologados que possuírem, mas não podem dar cursos diretamente para o público, em concorrência com escolas de aviação pertencentes à iniciativa privada ou a órgãos da administração pública indireta.	(b) Os órgãos previstos por esta Subparte podem formar seus próprios tripulantes ou tripulantes para outros órgãos previstos por esta Subparte, desde que possuam cursos aprovados pela ANAC. Somente pessoas vinculadas diretamente ao órgão podem ser formados segundo este parágrafo.	
(c) Os instrutores de voo e os examinadores credenciados dos Órgãos devem possuir as qualificações mínimas estipuladas pelos respectivos Órgãos, além das exigidas pelo DAC para o exercício de tais atividades.	(c) Os instrutores de voo e os examinadores credenciados dos órgãos previstos por esta Subparte devem possuir as qualificações mínimas estipuladas pelos respectivos órgãos, além das exigidas pela ANAC para o exercício de tais atividades.	
(d) É responsabilidade do Órgão estabelecer os padrões mínimos de treinamento das tripulações no que diz respeito às operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil especificadas no parágrafo 91.953 (b) deste regulamento.]	(d) É responsabilidade do órgão estabelecer os padrões mínimos de treinamento das tripulações no que diz respeito às operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública.	
(e) No que diz respeito à verificação de proficiência das tripulações:	(e) No que diz respeito ao exame de proficiência dos tripulantes:	
(1) cabe ao DAC os exames relativos aos padrões de proficiência estabelecidos pelo RBHA 61;	(1) cabe à ANAC os exames relativos aos padrões de proficiência estabelecidos pelo RBAC nº 61, na forma da regulamentação vigente; e	
(2) cabe à organização os exames relativos à verificação dos padrões de eficiência estabelecidos segundo o parágrafo (d) desta seção.	(2) cabe à organização os exames relativos à verificação dos padrões de eficiência estabelecidos segundo o parágrafo (d) desta seção.	
91.961 – [CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO	91.1811 Condições especiais de operação	
(a) O DAC, "a priori", autoriza as seguintes condições especiais de operação, que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, em operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. Cabe ao Órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de voo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais.]	(a) Em operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público, os órgãos previstos por esta Subparte estão dispensados:	
(1) dispensa do relatório requerido pelo parágrafo 91.3(c), nos casos de emergência não envolvendo a aeronave propriamente dita mas sim terceiros.	(1) de apresentar o relatório requerido pelo parágrafo 91.3(c), nos casos de emergência não envolvendo a aeronave propriamente dita mas sim terceiros;	
(2) [cancelado.		
(3) dispensa das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(d) deste RBHA para pousos e decolagens em locais não homologados ou registrados, bem como em áreas de pouso eventual.	(2) das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(d) deste Regulamento para pousos e decolagens em locais não homologados ou registrados; e	
(4) dispensa das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(e) deste RBHA para o embarque ou desembarque de pessoas da aeronave com os motores em funcionamento.]	(3) das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(e) deste Regulamento para o embarque ou desembarque de pessoas da aeronave com os motores em funcionamento.	
(5) [cancelado.]		
(6) cancelado.		
(7) cancelado.		

	(b) No caso previsto no parágrafo (a) desta seção, cabe ao órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de voo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais.	
(b) [As condições especiais de operação que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, relativas ao controle de tráfego aéreo, emitidas pelo DECEA devem ser coordenadas entre o Órgão envolvido e as Unidades locais do referido Departamento.	(c) As condições especiais de operação que excepcionam as disposições gerais deste Regulamento, relativas ao ATC, emitidas pelo DECEA, devem ser coordenadas entre o órgão envolvido e as unidades locais do DECEA.	
(c) Para autorizar ou executar uma operação aérea nos termos dos parágrafos (a) e (b) desta seção, o Órgão e/ou o comandante da aeronave envolvida deve gerenciar os riscos considerando, entre outros:]	(d) Para autorizar ou executar uma operação aérea nos termos dos parágrafos (a) e (c) desta seção, o órgão e/ou o piloto em comando da aeronave envolvida são responsáveis por gerenciar os riscos da operação, assim como aprovar a operação caso considere o risco aceitável, considerando, entre outros critérios possíveis:	
(1) se os riscos criados pela operação não irão agravar uma situação já por si grave;	(1) se os riscos criados pela operação não irão agravar uma situação já por si grave;	
(2) se os riscos criados pela operação em relação a terceiros são válidos em termos de "custo-benefício";	(2) se os riscos criados pela operação em relação a terceiros são válidos em termos de "custo-benefício";	
(3) se os riscos assumidos na operação são aceitáveis face aos objetivos da mesma; e	(3) se os riscos assumidos na operação são aceitáveis face aos objetivos da mesma; e	
(4) se as tripulações envolvidas estão adequadamente treinadas e aptas à execução da missão.	(4) se as tripulações envolvidas estão adequadamente treinadas e aptas à execução da missão.	
(d) [Nenhum Órgão pode autorizar a execução de uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil que conflite com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido.]	(e) É vedado ao órgão autorizar a execução de uma operação aérea especial que conflite com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido.	
91.963 - RESPONSABILIDADES DAS AUTORIDADES DE SEGURANÇA PÚBLICA E/OU DE DEFESA CIVIL		
[Além das responsabilidades já citadas nesta subparte, o Órgão envolvido em uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil é responsável por:]		
(a) Coordenar com o controle de tráfego aéreo com jurisdição sobre a área da operação a execução da mesma;		
(b) [Adotar medidas de precaução visando à segurança da população e propriedades sob a área da operação;]		
(c) No caso de emprego de mais de uma aeronave na operação, prover coordenação entre as mesmas; e		
(d) Cumprir e fazer cumprir as normas deste regulamento.		
	(f) Sem prejuízo do disposto nos parágrafos anteriores, os helicópteros dos órgãos regidos por esta Subparte, quando em operações aéreas especiais de segurança pública e/ou defesa civil, estão dispensados de portar a bordo os documentos elencados na seção 91.203 deste Regulamento, com exceção da lista condensada de verificações da aeronave requerida pelo parágrafo 91.203(a)(3) deste Regulamento.	
	(g) Os documentos dispensados a bordo na forma do parágrafo (f) desta seção deverão ser conservados e estarem sempre disponíveis no órgão na base do helicóptero.	
91.965 - MANUTENÇÃO DAS AERONAVES	91.1813 Manutenção das aeronaves	
[Um Órgão que opere aeronaves deve mantê-las segundo as regras do RBHA 43. Para tanto, deve possuir oficina própria homologada pelo DAC segundo as regras do RBHA 145 ou, se não a possuir, deve contratar os serviços de oficinas homologadas.]	Um órgão que opere aeronaves sob esta Subparte deve mantê-las segundo os requisitos do RBAC nº 43. Para tanto, deve possuir organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145 ou, deve contratar os serviços de organização de	

	manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145 para tarefas de complexidade maior que a inspeção de 100 horas.	
	SUBPARTE P DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS	Subparte inserida para contemplar os prazos de transição.
	91.2001 Geral	
	(a) Todos os operadores devem se adequar aos requisitos deste Regulamento que representem exigências adicionais em relação ao que era requerido pelo RBHA 91:	
	(1) até 4 anos após a data de publicação deste Regulamento para as disposições referentes à seção 91.207 deste Regulamento, nas aeronaves fabricadas antes de 1º de janeiro de 2001;	
	(2) até 3 anos após a data de publicação deste Regulamento para as disposições referentes à seção 91.207 deste Regulamento, nas aeronaves fabricadas a partir de 1º de janeiro de 2001;	
	(3) até 2 anos após a data de publicação deste Regulamento para as disposições referentes à seção 91.215 deste Regulamento; e	
	(4) até 1 ano após a data de publicação deste Regulamento para as demais disposições não especificadas.	
	(b) Em até dois anos após a data de publicação deste Regulamento todos os operadores que já operam na modalidade de propriedade compartilhada devem obter especificações administrativas em conformidade com a subparte K deste Regulamento. Porém, uma vez obtidas essas especificações administrativas, todos os requisitos da subparte K passam a ser exigidos para os operadores, ainda que não tenha decorrido todo o prazo estabelecido para a obtenção das referidas especificações administrativas.	
APÊNDICE A - OPERAÇÕES CATEGORIA II - MANUAL, INSTRUMENTOS, EQUIPAMENTOS E MANUTENÇÃO	APÊNDICE A DO RBAC nº 91 [RESERVADO]	Apêndice excluído. O FAA insere no seu 14 CFR Part 91 um apêndice específico para aproximações ILS categoria II, mas não insere nada para a categoria III. Porém, trata o assunto em suas AC 120-28D (categoria III) e AC 120-29A (categorias I e II). Com a existência do apêndice há a percepção de que bem menos coisas são exigidas para as aproximações ILS categoria II do que para a categoria III. Dessa forma decidiu-se excluir todo este apêndice. O parágrafo 91.1711(a) associado ao 91.1703(c)(1) requer que o operador comprove a capacidade das aeronaves para realizar as operações, o que cria condições para que o assunto seja desenvolvido em futuras instruções suplementares e, enquanto estas não forem editadas, aprovar as operações com base nos critérios técnicos expostos nas AC 120-28D, AC 120-29A, ou ainda segundo os critérios do DOC 9365 da ICAO e da recém publicada AC 91-020 do SRVSOP.
1 - MANUAL CATEGORIA II		

(a) Requerimento para aprovação. O interessado na aprovação de um manual categoria II ou de uma modificação em um manual categoria II aprovado deve submeter sua proposta de manual ou de modificação de manual ao DAC. Se o requerimento requerer um programa de avaliação, ele deve incluir o seguinte:		
(1) o local onde se encontra a aeronave e o local onde os ensaios serão conduzidos; e		
(2) a data em que os ensaios devem ter início (pelo menos 10 dias após a entrega do requerimento).		
(b) Conteúdo. Cada manual categoria II deve conter:		
(1) o número de matrícula, fabricante e modelo da aeronave ao qual ele se aplica;		
(2) um programa de manutenção como especificado na seção 4 deste apêndice; e		
(3) os procedimentos e instruções relativos ao reconhecimento de altitude de decisão (DH), uso de informações de RVR, acompanhamento do procedimento de aproximação, a região de decisão (região entre o marcador médio e a DH), os máximos desvios permissíveis do indicador básico de ILS dentro da região de decisão, aproximações perdidas, uso do equipamento de bordo para aproximação final, altitude mínima para uso do piloto automático, sistemas de aviso de falha de instrumentos e equipamentos e outros procedimentos, instruções e limitações que possam ser julgadas necessárias pelo DAC.		
2 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS REQUERIDOS		
Os instrumentos e equipamentos listados nesta seção devem ser instalados em cada aeronave que se pretende usar em operações categoria II. Esta seção não requer duplicação de instrumentos e equipamentos requeridos por 91.205 ou em quaisquer outras provisões dos RBHA.		
(a) Grupo I (avião com hélice)		
(1) Dois sistemas de receptores de "localizer" e "glide-slope". Cada sistema deve prover alimentação para um indicador de ILS e em cada lado do painel de instrumentos deve haver um indicador de ILS. Entretanto, pode ser usada apenas uma antena de "localizer" e uma de "glide-slope".		
(2) Um sistema de comunicações que não afete a operação de pelo menos um dos sistemas de ILS.		
(3) Um receptor de "marker beacon" que forneça sinais sonoros e visuais distintos nas passagens sobre o marcador externo e marcador médio.		
(4) Dois sistemas giroscópicos de indicação de atitude em rolamento e arfagem (horizonte artificial).		
(5) Dois sistemas giroscópicos de indicação de direção (giro-direcional).		
(6) Dois indicadores de velocidade no ar (velocímetro).		
(7) Dois altímetros sensíveis ajustáveis pela pressão barométrica, cada um tendo uma tabela de correção para erros de escala e para a altura das rodas da aeronave, com indicações de altitude em intervalos de 20 pés.		
(8) Dois indicadores de velocidade vertical.		
(9) Um sistema de guiagem dos controles de voo que consista em um sistema com acoplador automático de aproximação ou um sistema diretor de voo. Um		

sistema diretor de voo deve prover informações processadas de comando de direção em relação ao "localizer" e ao "glide-slope" no mesmo instrumento. Um sistema automático de acoplamento de aproximação deve prover posicionamento automático pelo menos em relação ao "localizer". O sistema de guiagem dos controles de voo pode ser operado com um dos sistemas receptores previstos no parágrafo (a)(1) desta seção.		
(10) Para operações categoria II com DH abaixo de 150 pés, um receptor de "marker beacon" provendo sinais sonoros e visuais do marcador interno ou um rádio altímetro.		
(b) Grupo II (aviões a reação)		
(1) Sistemas de alarme para imediata detecção pelo piloto de falhas de sistemas dos itens (1), (4), (5) e (9) do Grupo I e, se instalado para uso em categoria II, do rádio altímetro e do sistema de manetes automáticas ("auto-throttle").		
(2) Controles de voo duplos.		
(3) Um sistema de tomada de pressão estática externa com fonte alternada.		
(4) Um limpador de pára-brisas ou sistema equivalente provendo adequada visibilidade para ambos os pilotos na transição visual, toque e corrida de pouso.		
(5) Uma fonte de aquecimento para cada sistema de tubo de pitot instalado ou um meio equivalente para evitar mau funcionamento desses sistemas por formação de gelo.		
3 - APROVAÇÃO DOS INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS		
(a) Geral. Os instrumentos e equipamentos requeridos pela seção 2 deste apêndice devem ser aprovados conforme previsto nesta seção antes de serem usados em operações categoria II. Antes de apresentar a aeronave para a aprovação dos instrumentos e equipamentos, deve ser demonstrado que, nos 12 meses calendários que precedem a apresentação:		
(1) os equipamentos de "localizer" e "glide-slope" do ILS foram testados em bancada de acordo com as instruções do fabricante e considerados como cumprindo os padrões requeridos pelas autoridades aeronáuticas;		
(2) os altímetros e tomadas de pressão estática foram testados e inspecionados de acordo com o apêndice F do RBHA 43; e		
(3) todos os outros equipamentos e instrumentos especificados na seção 2 (a) deste apêndice, que foram listados no programa de manutenção proposto, foram testados em bancada e considerados como atendendo às especificações de seus fabricantes.		
(b) Sistema de guiagem dos controles de voo. Todos os componentes do sistema de guiagem dos controles de voo devem ser aprovados, como instalados, pelo programa de avaliação especificado no parágrafo (e) desta seção, a menos que já tenham sido aprovados para operação categoria II segundo os aplicáveis procedimentos de homologação de tipo ou homologação suplementar de tipo. Adicionalmente, subseqüentes modificações de fabricante, modelo ou projeto desses componentes devem ser aprovados conforme este parágrafo. Se se pretender usar sistemas ou dispositivos relacionados, como "auto-throttle" ou sistemas automáticos de guiagem em aproximações perdidas,		

tais dispositivos e sistemas devem ser similarmente aprovados para operações categoria II.		
(c) Rádio altímetro. Um rádio altímetro deve cumprir os critérios de desempenho deste parágrafo tanto na aprovação original, como após cada subsequente modificação:		
(1) ele deve mostrar para os tripulantes de voo de maneira clara e positiva a altura das rodas do avião em relação ao terreno.		
(2) ele deve indicar a altura das rodas do avião em relação ao terreno com uma precisão de + 5 pés ou 5%, o que for maior, sob as seguintes condições:		
(i) ângulos de arfagem de 0 a + 5 graus em torno da atitude média de aproximação.		
(ii) ângulos de inclinação de 0 a 20 graus em qualquer direção.		
(iii) velocidades, desde a mínima velocidade de aproximação até 200 Kt.		
(iv) razões de afundamento de zero a 15 pés por segundo em alturas de 100 a 200 pés.		
(3) sobre terreno nivelado, ele deve indicar a altura real da aeronave sem significativo atraso ou oscilação.		
(4) com a aeronave em uma altura de 200 pés ou menos, qualquer variação abrupta do terreno, representando não mais que 10% da altura do aeronave, não deve provocar desligamento do altímetro e a resposta do indicador a tais mudanças não deve exceder 0.1 segundo. Adicionalmente, se o altímetro desligar em modificações de terreno maiores, ele deve readquirir o sinal em menos de 1 segundo.		
(5) sistemas que possuem um teste interno do tipo "push-to-test", devem testar o sistema como um todo (com ou sem antena) em uma altura simulada menor que 500 pés.		
(6) o sistema deve prover aos tripulantes de voo um positivo alarme visual de falha sempre que ocorrer uma perda de energia ou ausência de sinais de retorno do solo dentro da gama prevista de alturas de operação.		
(d) Outros instrumentos e equipamentos. Todos os outros instrumentos e equipamentos requeridos pela seção 2 deste apêndice devem ser capazes de desempenhar suas funções, como necessário para operações categoria II. É requerida nova aprovação após cada subsequente alteração nesses instrumentos e equipamentos.		
(e) Programa de avaliação.		
(1) Requerimento. No processo de aprovação de um manual categoria II é requerida avaliação e aprovação do sistema instalado na aeronave.		
(2) Demonstrações. O programa de avaliação de cada aeronave requer as demonstrações especificadas neste parágrafo. Pelo menos 50 aproximações ILS devem ser voadas, com pelo menos 5 aproximações em cada uma de 3 diferentes estações ILS e não mais que metade da totalidade de aproximações em uma única estação de ILS. Todas as aproximações devem ser realizadas em condições simuladas de voo por instrumentos até uma DH de 100 pés e 90% das aproximações devem ser bem sucedidas. Uma aproximação bem sucedida é uma na qual:		

(i) na altitude de decisão de 100 pés a velocidade indicada e a proa são satisfatórias para um arredondamento e pouso normais (a velocidade pode variar de +/- 5 nós em torno da velocidade programada, mas não pode ser menor que a velocidade calculada de cruzamento de cabeceira se o sistema de "auto-throttle" estiver sendo usado.);		
(ii) na altitude da decisão de 100 pés a aeronave está dentro dos limites laterais da pista e assim continuará;		
(iii) o desvio do "glide-slope", ao passar o marcador externo, não excede 50% da deflexão total da escala do indicador do ILS;		
(iv) não ocorre nenhuma dificuldade de controle ou excessivas mudanças de atitude ao passar o marcador médio; e		
(v) no caso de aeronave equipada com acoplamento de aproximação, o mesmo apresentar-se adequadamente compensado ao ser desligado o acoplamento na altitude de decisão, de modo a permitir a continuação normal da aproximação e pouso.		
(3) Registros - Durante o programa de avaliação as seguintes informações devem ser conservadas pelo requerente com respeito a cada aproximação, devendo ser apresentadas ao DAC sempre que requeridas:		
(i) cada deficiência de instrumento ou equipamentos de bordo que tenha impedido o início de uma aproximação.		
(ii) as razões que levaram a descontinuar uma aproximação, incluindo a altura acima da pista em que a aproximação foi interrompida.		
(iii) controle de velocidade na altitude de decisão de 100 pés, se estiver sendo usada "auto-throttle".		
(iv) condições de compensação da aeronave ao ser desconnectado o acoplamento automático, no que diz respeito à continuação da aproximação e pouso.		
(v) posição do avião no marcador médio e na altitude de decisão indicada no diagrama do procedimento de aproximação ILS e em um diagrama da pista, incluindo o trecho até o marcador médio. No diagrama de pista deve ser indicado o ponto estimado em que se daria o toque.		
(vi) compatibilidade do diretor de voo com o acoplamento automático, se aplicável.		
(vii) qualidade do desempenho do sistema como um todo.		
(4) Avaliação. A avaliação do sistema de guagem dos controles de vôo será realizada após o término das demonstrações. Se não forem encontradas tendências perigosas ou características indesejáveis, o sistema será aprovado como instalado.		
4 - PROGRAMA DE MANUTENÇÃO		
(a) Cada programa de manutenção deve conter o seguinte:		
(1) uma lista de cada instrumento e item de equipamentos especificado na seção 2 deste apêndice que esteja instalado na aeronave e aprovado para operação categoria II, incluindo o fabricante e o modelo dos mesmos.		
(2) um cronograma que indique a execução das inspeções, conforme o subparágrafo (5) deste parágrafo, dentro dos 3 meses calendáricos após a data da última inspeção. A inspeção deve ser realizada por pessoa autorizada pelo		

RBHA 43, exceto que uma inspeção pode ser substituída por uma verificação funcional em voo, a ser realizada por um piloto habilitado com categoria II e autorizado a voar neste tipo de aeronave a ser checada.		
(3) um cronograma que indique a execução dos testes de bancada de cada instrumento e item de equipamentos listado conforme a seção 2 (a) dentro dos doze meses calendáricos após a data dos últimos testes de bancada.		
(4) um cronograma que indique a execução dos testes e inspeções de cada sistema de pressão estática de acordo com o apêndice F do RBHA 43 dentro dos 12 meses calendáricos após a data dos testes e inspeções anteriores.		
(5) os procedimentos para a execução das inspeções periódicas e verificações funcionais em voo para determinar a capacidade de cada instrumento e de cada item de equipamento, especificado na seção 2 (a) deste apêndice, de funcionar adequadamente como aprovado para operações categoria II. Incluir procedimentos para registro das verificações funcionais em voo.		
(6) um procedimento que assegure que o piloto em comando seja informado de todos os defeitos existentes nos instrumentos e itens de equipamentos listados.		
(7) um procedimento que assegure que a condição de cada instrumento e item de equipamento listado no qual tenha sido realizado trabalho de manutenção, esteja pelo menos igual à condição existente na época de sua aprovação para operações categoria II antes de ser aprovado para retorno ao serviço no referido tipo de operação.		
(8) um procedimento para colocar nos registros de manutenção requeridos por 43.9 do RBHA 43 uma anotação indicando a data, o aeródromo e as razões da interrupção de cada aproximação categoria II em virtude do mau funcionamento de um instrumento ou item de equipamento listado.		
(b) Testes de bancada. Cada teste de bancada requerido por esta seção deve atender a este parágrafo.		
(1) deve ser executado por uma oficina homologada e detentora das seguintes qualificações, conforme apropriado para o equipamento a ser testado:		
(i) qualificação em instrumento.		
(ii) qualificação em rádio.		
(iii) qualificação conforme a subparte D do RBHA 145.		
(2) deve ser constituído pela remoção do instrumento ou item de equipamento e a execução do seguinte:		
(i) uma inspeção visual quanto à limpeza, falhas iminentes ou necessidade de reparos, lubrificação ou substituição de partes;		
(ii) correção dos itens encontrados nessa inspeção visual;		
(iii) calibração pelo menos ao nível das especificações do fabricante, a menos que de outra maneira especificado no manual categoria II aprovado para o avião ao qual o instrumento ou item de equipamento pertence.		
(c) Extensões. Após o término de cada ciclo de manutenção de 12 meses calendáricos pode ser aprovada a extensão do período para testes, verificações e inspeções se for demonstrado que o desempenho de um particular equipamento justifica a extensão proposta.		
APÊNDICE B - AUTORIZAÇÃO PARA EXCEDER MACH 1	APÊNDICE B DO RBAC nº 91	Apêndice já abordado na seção 91.1713.

	[RESERVADO]	
1 - SOLICITAÇÃO		
(a) Um solicitante de autorização para exceder Mach 1 deve preencher uma solicitação na forma e da maneira determinada pelo DAC e deve atender às provisões deste apêndice.		
(b) Adicionalmente, cada solicitação de autorização para exceder Mach 1, coberta pela seção 2 (a) deste apêndice, deve conter todas as informações requeridas pelo DAC consideradas necessárias para permitir a designação de uma área de ensaios adequada.		
(c) Além disso, cada solicitação de autorização para exceder Mach 1 coberta pela seção 2 (a) deste apêndice deve conter:		
(1) informações demonstrando que a operação a velocidades maiores que Mach 1 é necessária para atender a um ou mais dos objetivos especificados na seção 2 (a) deste apêndice, incluindo a demonstração de que os propósitos do ensaio não podem ser atingidos com segurança ou com propriedade sobre áreas oceânicas.		
(2) uma descrição de área de ensaios proposta pelo solicitante, incluindo uma análise ambiental da mesma.		
(3) condições e limitações que assegurem que um estrondo sônico significativo não irá atingir a superfície fora da área designada.		
(d) O DAC pode negar uma solicitação se for julgado que tal procedimento é necessário para proteção ou melhoria ambiental.		
2 - EMISSÃO DA AUTORIZAÇÃO		
(a) O DAC emitirá a autorização para exceder Mach 1 em vôo de ensaio dentro de uma área especificamente designada, desde que tenham sido tomadas as precauções de proteção ambiental especificadas na seção 1 (b) deste apêndice e desde que o solicitante demonstre um ou mais dos seguintes itens:		
(1) o vôo é necessário para demonstração de conformidade com requisitos de aeronavegabilidade.		
(2) o vôo é necessário para determinar as características do estrondo sônico do avião ou é necessário para estabelecer meios de reduzir ou eliminar os efeitos do estrondo sônico.		
(3) o vôo é necessário para demonstrar as condições e limitações segundo as quais velocidades maiores do que Mach 1 verdadeiro não causarão um estrondo sônico significativo na superfície.		
(b) Uma autorização para exceder Mach 1 em vôo fora de uma área designada pode ser emitida desde que o solicitante demonstre, conservativamente, de acordo com o parágrafo (a) (3) desta seção, que:		
(1) o vôo não provocará um estrondo sônico significativo na superfície desde que o avião seja operado segundo as condições e limitações demonstradas segundo o parágrafo (a) (3) desta seção; e		
(2) tais condições e limitações representam todas as condições de operação esperadas.		
3 - DURAÇÃO		

<p>Uma autorização para exceder Mach 1 é efetiva até que seu detentor não necessite mais utilizá-la, ou até a data de sua expiração, ou até ser suspensa ou revogada pelo DAC. A autorização pode ser alterada ou suspensa a qualquer tempo, se for julgado que tal ação é necessária para proteção ambiental. Dentro do período de 30 dias após receber a notificação de alteração, se o detentor da autorização não apresentar recurso, a alteração será considerada definitiva. No caso de notificação de suspensão, se o detentor da autorização não apresentar recurso ao DAC no citado prazo, a autorização será automaticamente cancelada. Se a apresentação de recurso for feita dentro do período de 30 dias a alteração ou suspensão da autorização permanece efetiva até o detentor demonstrar porque, em sua opinião, a autorização não deverá ser alterada ou suspensa. Após analisar a argumentação apresentada no recurso, considerando sempre a proteção ambiental, o DAC tomará a decisão final.</p>		
<p>APÊNDICE C - OPERAÇÕES NO ESPAÇO AÉREO SOBRE O ATLÂNTICO NORTE DENOMINADO "NAT-MNPS"</p>	<p>APÊNDICE C DO RBAC nº 91 [RESERVADO]</p>	<p>Apêndice já abordado na seção 91.1707.</p>
<p>1 – DEFINIÇÃO</p> <p>O espaço aéreo "NAT-MNPS é o volume de espaço aéreo entre os níveis de voo FL 275 e FL 400, estendendo-se entre a latitude 27 graus N e o Polo Norte, limitado a leste pelos limites a leste das áreas de controle Santa Maria Oceânica, Shanwick Oceânica e Reykjavik Oceânica e a oeste pelos limites a oeste das áreas de controle Reykjavik Oceânica, Gander Oceânica e New York Oceânica, excluindo as áreas a oeste de 60 graus W e ao Sul de 30 graus, 30 minutos N.</p>		
<p>2 - REQUISITOS DE NAVEGAÇÃO</p>		
<p>A capacidade de desempenho de navegação requerida para que uma aeronave opere no espaço aéreo definido na seção 1 deste apêndice é a seguinte:</p>		
<p>(a) O desvio padrão dos erros laterais de rota deve ser menor do que 6,3 mima (11,7 Km). Desvio padrão é uma medida estatística de distribuição de valores em torno de um valor médio. O valor médio é zero mima. A distribuição geral dos valores é tal que mais ou menos 1 desvio padrão em torno da média abrange aproximadamente 68% dos valores obtidos e mais ou menos 2 desvios padrão abrange 95% dos mesmos.</p>		
<p>(b) A proporção do tempo total de voo em que a aeronave permanecer voando 30 mima (55,6 Km) ou mais fora da rota aprovada deve ser menor do que 5,3 X 10⁻⁴ (menos de 1 hora em cada 1.887 horas voadas).</p>		
<p>(c) A proporção de tempo total de voo em que a aeronave permanecer voando entre 50 mima e 70 mima (92,6 Km e 129,6 Km) fora da rota aprovada deve ser menor do que 13 X 10⁻⁵ (menos de 1 hora em cada 7.693 horas voadas).</p>		
<p>O controle de Tráfego aéreo com jurisdição sobre o espaço aéreo "NAT-MNPS" pode autorizar desvios dos requisitos da seção 91.705 para um específico voo, se ele verificar que pode prover adequada separação e que o voo não irá interferir nem prejudicar a operação de outras aeronaves que estejam cumprindo o previsto na referida seção.</p>		

APÊNDICE D – RESERVADO	APÊNDICE D DO RBAC nº 91 [RESERVADO]	
APÊNDICE E - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA AVIÕES	APÊNDICE E DO RBAC nº 91 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	
[Tabela]	[Tabela]	
(1) Quando a fonte de dados for um instrumento do avião (exceto altímetros) de qualidade aceitável para voar o mesmo, o sistema de gravação, excluindo esses sensores (mas incluindo todas as outras características do sistema) deve contribuir com não mais que metade dos valores desta coluna.	(1) Quando a fonte de dados for um instrumento do avião (exceto altímetros) de qualidade aceitável para operá-lo, o sistema de gravação, excluindo esses sensores (mas incluindo todas as outras características do sistema) deve contribuir com não mais que metade dos valores desta coluna.	
(2) Se forem usados dados fornecidos por um altímetro "encoder" (resolução de 100 pés) cada um desses parâmetros deve ser também gravado. Entretanto, se a altitude for gravada com uma resolução de 25 pés, esses parâmetros podem ser omitidos.	(2) Se forem usados dados fornecidos por um altímetro "encoder" (resolução de 100 pés) cada um desses parâmetros deve ser também gravado. No entanto, se a altitude for gravada com uma resolução de 25 pés, esses parâmetros podem ser omitidos.	
(3) Porcentagem da faixa total.	(3) Porcentagem da faixa total.	
(4) Esta coluna se aplica a aviões fabricados após 11 de outubro de 1991.	(4) Esta coluna se aplica a aviões fabricados após 11 de outubro de 1991.	
	(5) Somente para Posição do Controle de Arfagem, todas aeronaves manufaturadas a partir de 7 de abril de 2012, o intervalo de amostragem (por segundo) é 8. Cada amostragem deve ser gravada nesta taxa. Intervalos de amostragem alternativos (interleaving) com o intento de atender a este intervalo de amostragem são proibidos.	
APÊNDICE F – ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA HELICÓPTEROS	APÊNDICE F DO RBAC nº 91 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA AERONAVES DE ASAS ROTATIVAS	
[tabela]	[Tabela]	
(1) Quando a fonte dos dados for um instrumento da aeronave (exceto altímetro) de qualidade aceitável para voar o mesmo, o sistema de gravação (excluindo esses sensores mas incluindo todas as outras características do sistema) deve contribuir com não mais que metade dos valores desta coluna.	(1) Quando a fonte dos dados for um instrumento da aeronave (exceto altímetro) de qualidade aceitável para operá-la, o sistema de gravação (excluindo esses sensores mas incluindo todas as outras características do sistema) deve contribuir com não mais que metade dos valores desta coluna.	
(2) Porcentagem da faixa total.	(2) Porcentagem da faixa total.	
(3) Esta coluna aplica-se a aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991.	(3) Esta coluna aplica-se a aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991.	
	(4) Para todas as aeronaves manufaturadas a partir de 7 de abril de 2014 o intervalo de amostragem por segundo considerado é 4.	
APÊNDICE G - OPERAÇÃO EM ESPAÇO AÉREO COM SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM)	APÊNDICE G DO RBAC nº 91 OPERAÇÃO EM ESPAÇO AÉREO COM SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM)	Apêndice mantido.
seção 1. Definições	Seção 1. Definições	seção mantida.
Espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM). Dentro de um espaço aéreo RVSM, o controle de tráfego aéreo (ATC) separa verticalmente as aeronaves por um mínimo de 1000 pés entre os níveis de vôo (FL) 290 e FL 410 inclusive. Espaço aéreo RVSM é um espaço aéreo de qualificação especial; o operador e a aeronave usada pelo operador necessitam ser aprovados pelo DAC. O controle de tráfego aéreo fornece aos operadores RVSM as informações para planejamento da rota.		Definição não incluída, pois foi apresentada como proposta ao RBAC nº 01.
Aeronaves-grupo RVSM: Aeronaves, aprovadas como um grupo pelo DAC no qual cada uma delas satisfaz cada um dos seguintes itens:	Aeronaves-grupo RVSM são aeronaves, aprovadas como um grupo pela ANAC no qual cada uma delas satisfaz cada um dos seguintes itens:	

(a) as aeronaves foram fabricadas de acordo com o mesmo projeto e foram aprovadas sob o mesmo certificado de homologação de tipo, emenda a um certificado homologação de tipo, ou certificado suplementar de homologação de tipo.	(a) as aeronaves foram fabricadas de acordo com o mesmo projeto e foram aprovadas sob o mesmo certificado de tipo, emenda a um certificado de tipo, ou certificado de tipo suplementar;	
(b) o sistema estático de cada aeronave é instalado de modo e posição idênticos ao de outras aeronaves do grupo. A mesma correção de erro da fonte estática é incorporada em cada aeronave do grupo.	(b) o sistema estático de cada aeronave é instalado de modo e posição idênticos ao de outras aeronaves do grupo. A mesma correção de erro da fonte estática é incorporada em cada aeronave do grupo; e	
(c) as unidades de aviônicos instaladas em cada aeronave para satisfazer os requisitos de equipamentos RVSM mínimo deste apêndice são:	(c) as unidades de aviônicos instaladas em cada aeronave para satisfazer os requisitos de equipamentos RVSM mínimo deste Apêndice são:	
(1) fabricadas segundo a mesma especificação do fabricante e tendo o mesmo número de parte; ou	(1) fabricadas segundo a mesma especificação do fabricante e tendo o mesmo número de parte; ou	
(2) de um fabricante ou número de parte diferente, somente se o requerente demonstrar que o equipamento provê desempenho equivalente do sistema.	(2) de um fabricante ou número de parte diferente, somente se o requerente demonstrar que o equipamento provê desempenho equivalente do sistema.	
Aeronaves não-grupo RVSM. Uma aeronave que é aprovada para operação RVSM como uma aeronave individual.	Aeronaves não-grupo RVSM são aeronaves que são aprovadas para operação RVSM como aeronaves individuais.	
Envelope de vôo RVSM. Um envelope de vôo RVSM inclui a faixa de números de Mach, peso dividido pela razão de pressão atmosférica e altitude sob a qual uma aeronave é aprovada para ser operada em vôo de cruzeiro dentro de um espaço aéreo RVSM. Envelopes de vôo RVSM são definidos como se segue:	Envelopes de voo RVSM são envelopes que incluem a faixa de números de Mach, peso dividido pela razão de pressão atmosférica e altitude sob a qual uma aeronave é aprovada para ser operada em voo de cruzeiro dentro de um espaço aéreo RVSM. Envelopes de vôo RVSM são definidos como se segue:	
(a) o envelope completo de vôo RVSM é definido como a seguir:	(a) o envelope completo de voo RVSM é definido como a seguir:	
(1) o envelope de altitudes de vôo estende-se do nível de vôo FL290 para cima até a menor altitude entre as seguintes:	(1) o envelope de altitudes de voo estende-se do FL290 para cima até a menor altitude entre as seguintes:	
(i) nível de vôo FL 410 (limite de altitude do RVSM);	(i) nível de voo FL 410 (limite de altitude do RVSM);	
(ii) a altitude máxima homologada para a aeronave; ou	(ii) a altitude máxima certificada para a aeronave; ou	
(iii) a altitude limitada pelo empuxo de cruzeiro, "buffeting", ou outras limitações de vôo.	(iii) a altitude limitada pelo empuxo de cruzeiro, "buffeting", ou outras limitações de voo;	
(2) o envelope de velocidades de vôo estende-se:	(2) o envelope de velocidades de vôo estende-se:	
(i) desde a velocidade de máxima autonomia com os slats/flaps recolhidos ou da velocidade de manobra, a que for menor;	(i) desde a velocidade de máxima autonomia com os slats/flaps recolhidos ou da velocidade de manobra, a que for menor;	
(ii) até a velocidade máxima de operação (V _{mo} /M _{mo}), ou a velocidade limitada pelo "buffet" com potência de cruzeiro ou outras limitações de vôo, a que for menor.	(ii) até a velocidade máxima de operação (V _{mo} /M _{mo}), ou a velocidade limitada pelo "buffet" com potência de cruzeiro ou outras limitações de voo, a que for menor; e	
(3) todos os pesos brutos permissíveis dentro dos envelopes de vôo definidos pelos parágrafos (1) e (2) desta definição.	(3) todos os pesos brutos permissíveis dentro dos envelopes de voo definidos pelos parágrafos (1) e (2) desta definição; e	
(b) o envelope básico de vôo RVSM é o mesmo envelope completo RVSM, exceto que a velocidade do envelope de vôo estende-se:	(b) o envelope básico de voo RVSM é o mesmo envelope completo RVSM, exceto que a velocidade do envelope de voo estende-se:	
(1) desde a menor velocidade entre a velocidade de máxima autonomia com os slats/flaps recolhidos ou a velocidade de manobra;	(1) desde a menor velocidade entre a velocidade de máxima autonomia com os slats/flaps recolhidos ou a velocidade de manobra;	
(2) até o limite superior de velocidade/ Mach definido para o envelope completo de vôo RVSM ou um valor menor especificado não inferior ao número de Mach de cruzeiro de longo alcance mais .04 Mach, salvo se limitado pelo empuxo disponível de cruzeiro, "buffeting" ou outras limitações de vôo.	(2) até o limite superior de velocidade / Mach definido para o envelope completo de voo RVSM ou um valor menor especificado não inferior ao número de Mach de cruzeiro de longo alcance mais 0,04 Mach, salvo se limitado pelo empuxo disponível de cruzeiro, "buffeting" ou outras limitações de voo.	
seção 2. Aprovação da Aeronave	Seção 2. Aprovação da Aeronave	
(a) Um operador pode ser autorizado a conduzir operações RVSM se o DAC verificar que a aeronave cumpre com as condições desta seção.	(a) Um operador pode ser autorizado a conduzir operações RVSM se a ANAC verificar que a aeronave cumpre com as condições desta seção.	

(b) O requerente de autorização deve apresentar o apropriado conjunto de dados para a aprovação da aeronave. O conjunto deve consistir de, pelo menos, o seguinte:	(b) O requerente de autorização deve apresentar o apropriado conjunto de dados para a aprovação da aeronave. O conjunto deve consistir de, pelo menos, o seguinte:	
(1) a identificação do grupo de aeronaves RVSM ou de aeronave não-grupo (aeronave isolada);	(1) a identificação do grupo de aeronaves RVSM ou de aeronave não-grupo (aeronave isolada);	
(2) a definição do envelope de voo RVSM aplicável para a aeronave em questão;	(2) a definição do envelope de voo RVSM aplicável para a aeronave em questão;	
(3) a documentação que estabelece a conformidade com os requisitos aplicáveis de aeronave RVSM desta seção; e	(3) a documentação que estabelece a conformidade com os requisitos aplicáveis de aeronave RVSM desta seção; e	
(4) os testes de conformidade utilizados para assegurar que a aeronave aprovada com o conjunto de dados atende aos requisitos de aeronave RVSM.	(4) os testes de conformidade utilizados para assegurar que a aeronave aprovada com o conjunto de dados atende aos requisitos de aeronave RVSM.	
(c) Equipamento de manutenção de altitude. Todas as aeronaves. Para aprovar uma aeronave-grupo ou não-grupo o DAC deve certificar-se de que a aeronave atende aos seguintes requisitos:	(c) Equipamento de manutenção de altitude. Todas as aeronaves. Para obter a aprovação de uma aeronave-grupo ou não-grupo, o requerente deve demonstrar à ANAC que a aeronave atende aos seguintes requisitos:	
(1) a aeronave deve ser equipada com dois sistemas de medida de altitude independentes e operacionais.	(1) a aeronave deve ser equipada com dois sistemas de medida de altitude independentes e operacionais. Cada sistema deve ser composto pelos seguintes elementos:	Redação também harmonizada ao item 9.a(1) da IAC 3508.
	(i) sistema/fonte estática dupla cruzada, provida com proteção contra gelo se localizada em áreas sujeitas à formação de gelo;	Requisito importado da IAC 3508, item 9.a.(1)(i).
	(ii) equipamento para medir a pressão estática detectada pela fonte estática, convertendo-a para altitude-pressão e mostrando tal altitude-pressão para a tripulação;	Requisito importado da IAC 3508, item 9.a.(1)(ii).
	(iii) equipamento para prover um sinal, codificado digitalmente, correspondente à altitude pressão mostrada à tripulação, com o propósito de fornecer informação automática de altitude;	Requisito importado da IAC 3508, item 9.a.(1)(iii).
	(iv) correção do erro da fonte estática, se necessário para atingir os requisitos de desempenho de ASE requeridos pela OACI; e	Requisito importado da IAC 3508, item 9.a.(1)(iv).
	(v) o equipamento fixado deve prover sinais de referência para controle automático e sinal de alerta da altitude selecionada;	Requisito importado da IAC 3508, item 9.a.(1)(v).
(2) a aeronave deve ser equipada com pelo menos um sistema de controle automático de altitude que controle a altitude da aeronave:	(2) a aeronave deve ser equipada com pelo menos um sistema de controle automático de altitude que controle a altitude da aeronave:	
(i) dentro de uma faixa de tolerância de mais ou menos de 65 pés de uma altitude selecionada quando a aeronave é operada em voo reto e nivelado em condições sem turbulência e sem rajadas; ou	(i) dentro de uma faixa de tolerância de mais ou menos de 65 pés de uma altitude selecionada quando a aeronave é operada em voo reto e nivelado em condições sem turbulência e sem rajadas;	
(ii) dentro de uma faixa de tolerância de mais ou menos 130 pés em condições sem turbulência e sem rajadas para aeronaves com requerimento para certificado de homologação de tipo apresentado antes de 09 de abril de 1997 equipadas com um sistema de controle automático de altitude utilizando dados (inputs) do sistema de desempenho/gerenciamento de voo.	(ii) dentro de uma faixa de tolerância de mais ou menos 130 pés em condições sem turbulência e sem rajadas para aeronaves com requerimento para certificado de tipo apresentado em ou antes de 9 de abril de 1997 equipadas com um sistema de controle automático de altitude utilizando dados (inputs) do sistema de desempenho/gerenciamento de voo; e	
	(iii) quando possuir a função "selecionar/adquirir", o painel de controle de altitude selecionada/adquirida deve ser configurado de modo que não exista um erro superior a ± 25 pés entre o valor estabelecido pelos tripulantes e o correspondente sinal de saída para o sistema de controle;	Requisito importado da IAC 3508, item 9.d.(2).
(3) a aeronave deve ser equipada com um sistema de alerta de altitude que emite um alerta quando a altitude mostrada para a tripulação de voo desviar da altitude selecionada por mais de:	(3) a aeronave deve ser equipada com um sistema de alerta de altitude que emite um alerta quando a altitude mostrada para a tripulação de voo desviar da altitude selecionada por mais de:	
(i) ± 300 pés para aeronaves cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado em ou antes de 09 de abril de 1997; ou	(i) ± 300 pés para aeronaves cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em ou antes de 9 de abril de 1997; ou	

(ii) ± 200 pés para aeronaves cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado após 09 de abril de 1997.	(ii) ± 200 pés para aeronaves cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado após 9 de abril de 1997; e	
	(4) um transponder SSR que transmita dados de altitude, que deve ser capaz de ser ligado a qualquer dos dois sistemas de medição de altitude.	
(d) Limitação do erro do sistema de altimetria. Aeronaves-grupo para as quais o requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 09 de abril de 1997. Para aprovar aeronaves-grupo para as quais o requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 09 de abril de 1997, o DAC deve verificar se o erro do sistema de altimetria (ASE) está limitado como se segue:	(d) Limitação do erro do sistema de altimetria. Aeronaves-grupo para as quais o requerimento para certificação de tipo foi apresentado em ou antes de 9 de abril de 1997. Para obter a aprovação de aeronaves-grupo para as quais o requerimento para certificação de tipo foi apresentado em ou antes de 9 de abril de 1997, o requerente deve demonstrar à ANAC que o erro do sistema de altimetria (ASE) está limitado como se segue:	
(1) no ponto do envelope básico de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 80 pés.	(1) no ponto do envelope básico de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 80 pés;	
(2) no ponto do envelope básico de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 200 pés.	(2) no ponto do envelope básico de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 200 pés;	
(3) no ponto do envelope completo de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 120 pés.	(3) no ponto do envelope completo de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 120 pés;	
(4) no ponto do envelope completo de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 245 pés.	(4) no ponto do envelope completo de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 245 pés; e	
(5) Restrições operacionais necessárias. Se o requerente demonstrar que sua aeronave atende de outra forma aos requisitos de limitação do erro do sistema de altimetria (ASE), o DAC pode estabelecer uma restrição operacional para a aeronave do requerente de modo a restringir a operação da aeronave em áreas do envelope básico de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 80 pés, e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 200 pés; ou de operar em área do envelope completo de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 120 pés e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 245 pés.	(5) restrições operacionais necessárias. Se o requerente demonstrar que sua aeronave atende de outra forma aos requisitos de limitação do erro do sistema de altimetria (ASE), a ANAC pode estabelecer uma restrição operacional para a aeronave do requerente de modo a restringir a operação da aeronave em áreas do envelope básico de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 80 pés, e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 200 pés; ou de operar em área do envelope completo de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 120 pés e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 245 pés.	
(e) Limitação do erro do sistema de altimetria: Aeronaves-grupo para as quais o requerimento para a certificação de tipo foi feito após 09 de abril de 1997. Para aprovar uma aeronave-grupo para a qual o requerimento para homologação de tipo foi apresentado após 09 de abril de 1997, o DAC deve verificar se o erro do sistema de altimetria (ASE) é limitado da seguinte forma:	(e) Limitação do erro do sistema de altimetria: aeronaves-grupo para as quais o requerimento para a certificação de tipo foi feito após 9 de abril de 1997. Para obter a aprovação de uma aeronave-grupo para a qual o requerimento para certificação de tipo foi apresentado após 9 de abril de 1997, o requerente deve demonstrar à ANAC que o erro do sistema de altimetria (ASE) é limitado da seguinte forma:	
(1) No ponto no envelope completo de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder a 80 pés.	(1) no ponto no envelope completo de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder a 80 pés; e	
(2) No ponto no envelope completo de voo RVSM onde o erro médio do sistema de altimetria mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 200 pés.	(2) no ponto no envelope completo de voo RVSM onde o erro médio do sistema de altimetria mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 200 pés.	
(f) Limitação do erro do sistema de altimetria: Aeronaves não-grupo. Para aprovar uma aeronave não-grupo o DAC deve verificar se o erro do sistema de altimetria (ASE) é limitado como se segue:	(f) Limitação do erro do sistema de altimetria: aeronaves não-grupo. Para obter a aprovação de uma aeronave não-grupo, o requerente deve demonstrar à ANAC que o erro do sistema de altimetria (ASE) é limitado como se segue:	

(1) Para cada condição do envelope básico de voo RVSM, o maior valor absoluto combinado do erro residual da fonte estática mais o erro dos aviônicos não pode exceder 160 pés.	(1) para cada condição do envelope básico de voo RVSM, o maior valor absoluto combinado do erro residual da fonte estática mais o erro dos aviônicos não pode exceder 160 pés; e	
(2) Para cada condição do envelope completo de voo RVSM, o maior valor absoluto combinado do erro residual da fonte estática mais o erro dos aviônicos não pode exceder 200 pés.	(2) para cada condição do envelope completo de voo RVSM, o maior valor absoluto combinado do erro residual da fonte estática mais o erro dos aviônicos não pode exceder 200 pés.	
[(g) Compatibilidade do Sistema de Alerta de Tráfego e Aviso de Colisão – TCAS – com Operações RVSM; todas as aeronaves. Após 24 de janeiro de 2002, a menos que de outro modo autorizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA – se uma pessoa operar uma aeronave equipada com TCAS II em espaço aéreo RVSM, tal equipamento deve ser um TCAS II que atenda à OTP (TSO) C-119b, (versão 7.00) ou posterior.] (*)		Parágrafo excluído por ser matéria tratada na seção 91.221.
(h) Se o DAC considerar que a aeronave do requerente está conforme com esta seção, ela deve notificar o requerente por escrito.		Requisito não inserido, pois é matéria de MPR.
seção 3. Autorização do Operador	Seção 3. Autorização do Operador	
(a) A autorização para um operador conduzir voo num espaço aéreo onde o RVSM é aplicado é emitida nas especificações operativas ou através de uma carta de autorização, como aplicável. Para emitir a autorização o DAC deve verificar se a aeronave do operador foi aprovada de acordo com a seção 2 deste apêndice e se o operador atende a esta seção.	(a) [Reservado].	
(b) O requerente de autorização para operar dentro de um espaço aéreo RVSM deve requerer na forma e da maneira estabelecida pelo DAC. O requerimento deve incluir o seguinte:	(b) O requerente de autorização para operar dentro de um espaço aéreo RVSM deve requerer na forma e da maneira estabelecida pela ANAC. O requerimento deve incluir o seguinte:	
(1) Um programa aprovado de manutenção RVSM delineando procedimentos para manter aeronaves RVSM de acordo com os requisitos deste apêndice. Cada programa deve conter o seguinte:	(1) um programa aprovado de manutenção RVSM delineando procedimentos para manter aeronaves RVSM de acordo com os requisitos deste Apêndice. Cada programa deve conter o seguinte:	
(i) Inspeções periódicas, ensaios funcionais em voo e procedimentos de manutenção e inspeção, com práticas aceitáveis de manutenção, para assegurar conformidade continuada com os requisitos de aeronave RVSM.	(i) inspeções periódicas, ensaios funcionais em voo e procedimentos de manutenção e inspeção, com práticas aceitáveis de manutenção, para assegurar conformidade continuada com os requisitos de aeronave RVSM;	
(ii) Um programa de garantia de qualidade para assegurar contínua precisão e confiabilidade dos equipamentos de teste usados para testar as aeronaves para determinar conformidade com os requisitos RVSM.	(ii) um programa de garantia de qualidade para assegurar contínua precisão e confiabilidade dos equipamentos de teste usados para testar as aeronaves para determinar conformidade com os requisitos RVSM; e	
(iii) Procedimentos para retornar ao serviço aeronaves que não cumprem algum requisito.	(iii) procedimentos para retornar ao serviço aeronaves que não cumprem algum requisito.	
(2) Para um requerente que opera sob o RBHA 121 ou 135, requisitos de treinamento inicial e periódico para pilotos.		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1703(e).
(3) Políticas e Procedimentos. Um requerente que opera segundo o RBHA 121 ou 135 deve apresentar as políticas e os procedimentos RVSM que o capacitam a conduzir operações RVSM seguras.		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1703(c)(3).
(c) Validação e demonstração. De uma maneira estabelecida pelo DAC o operador deve prover evidências de que:		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(c).
(1) Ele é capaz de operar e manter cada aeronave ou grupo de aeronaves para as quais ele solicitou aprovação RVSM; e		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(c)(1).
(2) Cada piloto tem um adequado conhecimento dos requisitos, políticas e procedimentos RVSM.		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(c)(2) e (c)(4).
	Nota: Embora aeronaves operadas por empresas aéreas e sujeitas a um programa de manutenção para aeronavegabilidade continuada não precisem atender às provisões da	Nota orientativa inserida em harmonização a IAC 3508, item 11.b.

	seção 91.411 deste Regulamento referentes aos testes e inspeções do sistema de altimetria e dos equipamentos de informação automática de altitude, um programa efetivo de inspeções e de manutenção deve, tipicamente, incorporar tais previsões como requisito para aprovação do programa.	
seção 4. Operações RVSM		Seção não incluída, pois requisitos já contemplados nos parágrafos 91.1703(a) e (g), e 91.1709(a).
(a) Cada pessoa requerendo uma autorização para operar dentro de um espaço aéreo RVSM deve anotar corretamente no plano de voo preenchido para o controle de tráfego aéreo a situação do operador e da aeronave no que diz respeito à aprovação RVSM. Cada operador deve verificar a aplicabilidade do RVSM para a rota planejada através de fontes apropriadas de informações sobre planejamento de voo.		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1703(g).
(b) Nenhuma pessoa pode informar, em um plano de voo preenchido para o controle de tráfego aéreo, que um operador ou aeronave está aprovado para operações RVSM, ou operar em uma rota ou área onde a aprovação RVSM é requerida, a menos que:		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1703(a).
(1) O operador seja autorizado pelo DAC para executar tais operações; e		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1703(a).
(2) A aeronave tenha sido aprovada e atenda aos requisitos da seção 2 deste apêndice.		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(a).
seção 5. Aprovação de Autorização de Desvio		Seção não incluída, pois já contemplada no parágrafo 91.1709(d).
O DAC pode autorizar o operador de uma aeronave a desviar-se de requisitos da seção 91.706 deste regulamento para um específico voo em espaço aéreo RVSM, se este operador não tiver sido aprovado de acordo com a seção 3 deste apêndice, e se:		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(d), sem as exigências que são de competência específica do DECEA.
(a) O operador submeter uma solicitação apropriada ao centro de controle do tráfego aéreo que está controlando o espaço aéreo, (a solicitação deve ser feita pelo menos 48 horas antes da operação, a menos que existam circunstâncias excepcionais); e		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(d), sem as exigências que são de competência específica do DECEA.
(b) Quando do preenchimento do plano de voo para esse voo, o ATC determinar que a aeronave pode ser provida com separação apropriada e que o voo não irá interferir ou prejudicar as operações de operadores que tenham sido aprovados para operações RVSM de acordo com a seção 3 deste apêndice.		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(d), sem as exigências que são de competência específica do DECEA.
seção 6. Comunicação de Erros de Manutenção de Altitude		seção não incluída, pois já contemplada no parágrafo 91.1709(b)(2).
Cada operador deve informar ao DAC cada evento no qual a aeronave do operador tenha apresentado o seguinte desempenho de manutenção de altitude:		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(b)(2).
(a) Erro vertical total de 300 pés ou mais;		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(b)(2)(i).
(b) Erro do sistema de altimetria de 245 pés ou mais;		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(b)(2)(ii).
(c) Desvio da altitude autorizada de 300 pés ou mais.		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(b)(2)(iii).

seção 7. Suspensão ou Emenda da Autorização		seção não incluída, pois já contemplada no parágrafo 91.1709(c).
O DAC pode emendar as especificações operativas para revogar ou limitar uma autorização de RVSM, ou pode revogar ou limitar uma carta de autorização de RVSM, se for verificado que o operador não está atendendo, ou é incapaz de atender, a este apêndice ou à subparte H deste regulamento. Exemplos de razões para emendas, revogações ou restrições incluem, mas não estão limitados aos seguintes:		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(c).
(a) Cometer um ou mais erros de manutenção de altitude num espaço aéreo RVSM;		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(c).
(b) Deixar de tomar uma atitude efetiva e tempestiva para identificar e corrigir um erro de manutenção de altitude; ou		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(c).
(c) Deixar de informar um erro de manutenção de altitude.		Requisito não incluído, pois já contemplado no parágrafo 91.1709(c).
seção 8. Designação de Espaço Aéreo		Seção não incluída, pois tais requisitos são definidos por autoridade estrangeira ou são de competência do DECEA.
(a) RVSM no Atlântico Norte (NAT).		
(1) O RVSM pode ser aplicado no NAT nas seguintes Regiões de Informação de Voo (FIR's) da OACI: New York Oceanic, Gander Oceanic, Sondrestrom FIR, Reykjavik Oceanic, Shanwick Oceanic e Santa Maria Oceanic.		
(2) RVSM pode ser efetivo no espaço aéreo MNPS (Minimum Navigation Performance Specification) dentro do NAT O espaço aéreo MNPS dentro do NAT é definido pelo volume de espaço aéreo entre o FL 285 4 FL 420 (inclusive), estendendo-se entre a latitude 27 graus e o Polo Norte, limitado a leste pelos limites este das áreas de controle Santa Maria Oceanic, Shanwick Oceanic e Reykjavik Oceanic e a oeste pelos limites oeste das áreas de controle Reykjavik Oceanic, Gander Oceanic e New York Oceanic, excluindo as áreas a oeste de 60 graus oeste ao sul de 38graus e trinta minutos norte.		
(b) RVSM no Pacífico: O RVSM pode ser aplicado no Pacífico dentro das seguintes Regiões de Informação de Voo (FIR's) da OACI: Anchorage Arctic, Anchorage Continental, Auckland Oceanic, Brisbane, Edmonton, Honiara, Los Angeles, Melbourne, Nadi, Naha, Nauru, New Zealand, Oakland, Oakland Oceanic, Port Moresby, Seattle, Tahiti, Tokio, Ujung Pandang e Vancouver.		
(c) RVSM no Sistema de Rotas do Atlântico Oeste (WATRS). O RVSM pode ser aplicado na FIR New York, porção do Sistema de Rotas do Atlântico Norte (WATRS) A área é definida como começando no ponto 38°30'N/60°00'W, direto para 38°30'N/69°15'W, direto para 38°20'N/69°57'W, direto para 37°31'N/71°41'W, direto para 37°13'N/72°40'W, direto para 35°05'N/72°40'W, direto para 34°54'N/72°57'W, direto para 34°29'N/73°34'W, direto para 34°33'N/73°41'W, direto para 34°19'N/74°02'W, direto para 34°14'N/73°57'W, direto para 32°12'N/76°49'W, direto para 32°20'N/77°00'W, direto para 28°08'N/77°00'W, direto para 27°50'N/76°32'W, direto para 27°50'N/74°50'W, direto para 25°00'N/73°21'W, direto para 25°00'05"N/69°13'06"W, direto para 25°00'N/69°07'W, direto para 23°30'N/68°40'W, direto para 23°30'N/60°00'W, voltando ao ponto inicial		

(d) RVSM no espaço aéreo brasileiro:		
(1) A partir de 24 de janeiro de 2002 o DECEA estabeleceu o seguinte corredor aéreo sobre o Atlântico, entre o Brasil e a Europa (Corredor EUR/SAM) onde é aplicável o RVSM: iniciando no ponto 25°00'N/16°00'W, direto para 17°20'N/20°00'W, direto para 15°00'N/20°00'W, direto para 12°58'N/21°22'W, direto para 08°31'S/34°21'W, direto para 08°08'S/34°56'W (Recife VOR), seguindo o limite continental norte do Brasil até 01°21'S/43°08'W, direto para 07°40'N/35°00'W, direto para 13°30'N/37°30'W, direto para 30°00'N/20°00'W, direto para 25°00'N/20°00'W, voltando ao ponto inicial.		
[(2) A partir de 28 de janeiro de 2005 o DECEA pretende implantar o RVSM em todo o espaço aéreo brasileiro.]		
(e) RVSM em outras áreas: O RVSM pode ser aplicado em outras Regiões de Informação de Voo da OACI quando for julgado necessário, ou no espaço aéreo sobre outros países se julgado conveniente pelos mesmos.		
	APÊNDICE H DO RBAC nº 91 MODELO DE PREFÁCIO E TERMO DE ABERTURA E ENCERRAMENTO PARA DIÁRIOS DE BORDO	Apêndice inserido em harmonização aos anexos 2, 3 e 6 da IAC 3151, a ser revogada. O parágrafo 91.27(e) da proposta permite a utilização de modelos diferentes do proposto, porém contemplando os mesmos dados.
	[Referir-se à minuta para ver os modelos]	