



# MANUAL DE PROCEDIMENTOS

**MPR-100**  
**Revisão 04**

<b>Assunto:</b>	<b>CERTIFICAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE</b>
<b>Aprovado por:</b>	Portaria nº 2103, de 24 de novembro de 2010, publicada no BPS V.5 Nº 47, de 26 de novembro de 2010.
<b>Revogação:</b>	Esta revisão substitui a revisão 03, de 11 de agosto de 2010.

Este MPR contém as informações necessárias para efetuar a certificação inicial de aeronavegabilidade, as revalidações e outras aprovações correlatas.

## SUMÁRIO

<b>SUMÁRIO .....</b>	<b>2</b>
<b>CAPÍTULO 1 - PROCEDIMENTOS GERAIS .....</b>	<b>8</b>
1.1 Introdução.....	8
1.2 Definições.....	8
1.3 Necessidade de um Certificado de Aeronavegabilidade .....	10
1.4 Classificação dos Certificados de Aeronavegabilidade.....	10
1.4.1 Certificado de Aeronavegabilidade Padrão.....	10
1.4.2 Certificado de Aeronavegabilidade Especial .....	10
1.5 Validade do Certificado de Aeronavegabilidade.....	10
1.6 Transferência.....	10
1.7 Substituição (emissão 2ª via), Emenda ou Modificação do Certificado de Aeronavegabilidade.....	11
1.7.1 Substituição (emissão 2ª via) .....	11
1.7.2 Emenda ou Modificação .....	11
1.8 Cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade .....	11
1.9 Modificações do Modelo da Aeronave.....	12
1.10 Seguros .....	12
<b>CAPÍTULO 2 - APROVAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE INICIAIS E REVALIDAÇÕES .....</b>	<b>13</b>
2.1 Certificação Inicial .....	13
2.2 Revalidação de Certificação.....	14
2.3 Responsabilidade pela emissão dos Certificados de Aeronavegabilidade de aeronaves.....	14
2.4 Outras Aprovações de Aeronavegabilidade .....	15
<b>CAPÍTULO 3 - IDENTIFICAÇÃO DE AERONAVES E PRODUTOS CORRELATOS.....</b>	<b>16</b>
3.1 Identificação de Aeronaves .....	16
3.2 Deficiência, adulteração ou falta de identificação.....	16
3.3 Placas de Identificação .....	16
3.4 Remoção da Placa de Identificação.....	17
3.5 Extravio de placa ou falta de identificação.....	17
3.6 Solicitação de vistoria para confecção de nova placa de identificação .....	17
3.6.1 Providências da GGAC ou da UR.....	17
3.6.2 Autorização para instalação de nova placa .....	18
3.7 Uso Indevido da Placa de Identificação .....	18
3.8 Marcas de Nacionalidade e de Matrícula .....	18
3.9 Identificação de Peças para Reposição ou Modificação.....	18
3.10 Placa de identificação de componentes (exceto motor e hélice) .....	19
3.10.1 Sistema de identificação.....	19
3.10.2 Sistema de reidentificação de componentes.....	19
3.10.3 Diretrizes de Aeronavegabilidade .....	19
<b>CAPÍTULO 4 - VISTORIA TÉCNICA DE AERONAVE.....</b>	<b>20</b>
4.1 Informações gerais .....	20
4.2 Objetivos da vistoria técnica de aeronave .....	20
4.3 Tipos de Vistoria Técnica de Aeronave .....	22
4.3.1 Vistoria Técnica Inicial – VTI .....	22

4.3.2 Vistoria Técnica Especial – VTE.....	22
4.4 Apoio técnico para realização de vistoria de aeronave.....	23
4.5 Padronização para registro de vistoria em caderneta.....	23
4.6 Resultado de vistoria de aeronave .....	24
4.7 Notificação de Condição Irregular de Aeronave – NCIA .....	25
4.7.1 Emissão .....	25
4.7.2 Numeração .....	25
4.7.3 Prazo para correção das não-conformidades.....	25
4.7.4 Comprovação de correção das não-conformidades.....	25
4.7.5 Suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade e limite de prazo .....	26
4.7.6 Cadastramento da NCIA na tela de pendências .....	26
4.8 Resumo das Não-Conformidades – RNC.....	26
<b>CAPÍTULO 5 - VISTORIA TÉCNICA INICIAL – VTI.....</b>	<b>27</b>
5.1 Emissão de CAARF – aeronave nova fabricada no Brasil.....	27
5.2 “Nacionalização”- aeronave importada para o Brasil.....	27
5.3 “Civilização” - conversão de aeronave oriunda das Forças Armadas para a aviação civil .....	28
5.4 Documentação e procedimentos necessários.....	29
5.4.1 Documentação jurídica necessária .....	29
5.4.2 Documentação técnica disponível no ato da VTI.....	29
5.4.3 Outros documentos: seguro e taxa de serviço .....	30
5.4.4 Licença de estação de aeronave .....	30
5.5 Vistoria Técnica Inicial de aeronave no exterior.....	30
5.6 Validade da IAM, do RCA e do CA de uma aeronave após a realização da VTI.....	30
5.7 Laudo de vistoria de aeronave.....	31
5.8 Documentos a serem arquivados após VTI.....	31
<b>CAPÍTULO 6 - VISTORIA TÉCNICA ESPECIAL – VTE.....</b>	<b>32</b>
6.1 Procedimentos Gerais.....	32
6.2 Tipos de Vistoria Técnica Especial .....	32
6.3 Documentação e procedimentos necessários.....	34
6.3.1 Outros documentos: seguro, taxa de serviço e taxa fistel .....	35
6.4 Licença de estação de aeronave.....	35
6.5 Validade da IAM, do RCA e do CA de uma aeronave após a realização da VTE.....	35
6.6 Laudo de Vistoria de Aeronave.....	35
6.7 Documentos a serem arquivados após VTE.....	36
<b>CAPÍTULO 7 - CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PADRÃO .....</b>	<b>37</b>
7.1 Generalidades .....	37
7.2 Requisitos para Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão.....	37
7.3 Certificado de Aeronavegabilidade Padrão .....	37
7.4 Delegação de emissão de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão em nome de Autoridades de Aviação Civil Estrangeiras.....	37
7.5 Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão.....	38
7.5.1 Emissão .....	38
7.5.2 Validade .....	39
7.6 Certificado de aeronavegabilidade – CA com validade de 60 (sessenta) dias .....	39
7.6.1 Emissão de CA com validade de 60 (sessenta) dias para aeronave usada vistoriada no exterior nas hipóteses do artigo 111 do CBAer.....	39

7.6.2 Emissão de CA com validade de 60 (sessenta) dias para aeronave nova ou usada vistoriada no Brasil por mudança de marcas .....	39
7.6.3 Emissão de CA com validade de 60 (sessenta) dias após VTE para aeronave devidamente matriculada .....	40
7.7 Data referencial para a validade do CA.....	40
7.8 Códigos indicadores da condição do CA de uma aeronave.....	40
7.9 Suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade .....	41
7.9.1 Identificação do motivo de suspensão do CA .....	41
7.9.2 Competência para suspensão ou revogação da suspensão do CA.....	42
7.10 Cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade .....	43
7.10.1 Identificação do motivo de cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade .....	43
7.10.2 Aeronave com Certificado de Aeronavegabilidade cancelado.....	43
7.10.3 Competência para regularização da aeronave e emissão de novo certificado de aeronavegabilidade .....	43
7.10.4 Procedimentos para regularização de aeronave que teve o Certificado de Aeronavegabilidade cancelado pelo código 6 (situação técnica irregular) ou 8 (IAM ou RCA vencido) .....	44
7.10.5 Procedimentos para regularização de aeronave que teve o certificado de aeronavegabilidade cancelado pelo código 1 (acidente ou incidente) .....	44
7.11 Interdição e desinterdição de aeronave – Código “X” .....	45
<b>CAPÍTULO 8 - CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE ESPECIAIS .....</b>	<b>46</b>
8.1 Generalidades .....	46
8.2 Certificados de aeronavegabilidade especiais .....	46
8.2.1 Verificação da Documentação .....	46
8.2.2 Inspeção da Aeronave .....	47
8.3 Tipos de certificados de aeronavegabilidade especiais .....	47
8.3.1 Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves da Categoria Restrita .....	47
8.3.2 Certificado de aeronavegabilidade especial emitido na categoria restrita e em uma ou mais categorias .....	48
8.3.3 Certificado de Aeronavegabilidade Provisório .....	48
8.3.4 Certificado de Autorização de Voo Experimental .....	48
8.3.5 Certificado de Aeronavegabilidade Especial emitido para Aeronaves na Categoria Primária .....	49
8.3.6 Outros certificados de aeronavegabilidade especiais .....	49
<b>CAPÍTULO 9 - CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VOO EXPERIMENTAL .....</b>	<b>50</b>
9.1 Generalidades .....	50
9.2 Propósitos do Certificado de Autorização de Voo Experimental.....	50
9.3 CAVE com Múltiplos Propósitos .....	51
9.4 Procedimentos específicos para emissão do CAVE .....	52
9.4.1 Solicitação do CAVE .....	53
9.4.2 Pré-análise da Solicitação .....	53
9.4.3 Elaboração do CAVE.....	53
9.4.4 Realização da Inspeção .....	53
9.4.5 Correção das não-conformidades .....	54
9.4.6 Elaboração, Análise e Correção do Esboço do CAVE.....	54
9.4.7 Emissão do CAVE .....	54
9.4.8 Guarda de Documentos .....	55
9.5 Áreas de Ensaio em Voo.....	55
9.6 Limitações Operacionais .....	55
9.7 Retorno ao Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, após Operação sob CAVE.....	56

<b>CAPÍTULO 10 - AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO .....</b>	<b>57</b>
10.1 Generalidades .....	57
10.2 Propósitos da Autorização Especial de Voo.....	57
10.3 Autorização Especial de Voo Internacional – AEVI.....	58
10.3.1 Aeronave nova adquirida na fábrica, no exterior .....	58
10.3.2 Aeronave usada adquirida no exterior.....	58
10.3.3 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aeronavegabilidade .....	59
10.3.4 Procedimentos especiais para operação de aeronave com AEVI.....	60
10.4 Autorização Especial de Voo Nacional – AEVN.....	61
10.4.1 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aeronavegabilidade .....	61
10.4.2 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aspecto legal ou judicial (códigos 3 e 4) .....	62
10.4.3 Aeronave de origem militar ou adquirida em hasta pública.....	63
10.4.4 Aeronave com reserva de marcas.....	64
10.4.5 Procedimentos especiais para operação de aeronave com AEVN .....	65
10.5 Prazo e validade.....	66
10.6 Fatores restritivos à concessão de AEVI ou de AEVN .....	66
10.6.1 Quanto às restrições de aeronavegabilidade.....	66
10.6.2 Quanto às restrições de aspectos legais ou judiciais .....	66
10.6.3 Aeronave interdita .....	67
10.6.4 Aeronave detida .....	67
10.6.5 Aeronave apreendida.....	67
10.7 Transporte de aeronave .....	67
10.8 AEV para operação de aeronave com peso superior ao peso máximo de decolagem aprovado .....	67
10.9 Entrega de aeronave nova fabricada no Brasil ao seu comprador estrangeiro .....	68
10.10 AEV para operação de aeronave em ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas .....	68
10.10.1 Qualificação .....	68
10.11 AEV para condução de voos de demonstração para comprador .....	69
10.12 Procedimentos específicos para emissão da Autorização Especial de Voo .....	69
10.12.1 Solicitação da Autorização Especial de Voo.....	69
10.12.2 Elaboração da Autorização Especial de Voo .....	70
10.12.3 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave.....	70
10.12.4 Correção das não-conformidades .....	70
10.12.5 Emissão da Autorização Especial de Voo.....	71
10.12.6 Guarda de Documentos .....	71
10.12.7 Limitações Operacionais.....	71
<b>CAPÍTULO 11 - CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA AERONAVES RECÉM-FABRICADAS .....</b>	<b>73</b>
11.1 Generalidades .....	73
11.2 Qualificação.....	73
11.3 Validade.....	73
11.4 Procedimentos Específicos para emissão do CAARF.....	74
11.4.1 Solicitação do CAARF.....	74
11.4.2 Pré-análise da solicitação .....	74
11.4.3 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave.....	74
11.4.4 Correção das não-conformidades .....	74
11.4.5 Emissão do CAARF.....	75
11.4.6 Revalidação do CAARF.....	76
11.4.7 Convalidação do CAARF .....	76
11.4.8 Inscrição “SAE” em aeronave agrícola.....	76

11.4.9 Licença de Estação da Aeronave.....	76
11.4.10 Guarda de documentos.....	76
<b>CAPÍTULO 12 - VOO DE EXPERIÊNCIA.....</b>	<b>78</b>
12.1 Regulamentação.....	78
12.2 Solicitação.....	78
12.2.1 Aeronave regularmente registrada no Brasil, que se encontre no exterior, com restrições de aeronavegabilidade.....	78
12.2.2 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aeronavegabilidade.....	79
12.2.3 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aspecto legal ou judicial (códigos 3 e 4).....	79
12.2.4 Aeronave de origem militar ou adquirida em hasta pública.....	80
12.2.5 Aeronave com reserva de marcas.....	81
12.3 Prazo e validade.....	82
12.4 Fatores restritivos à autorização de Voo de Experiência.....	82
12.4.1 Quanto às restrições de aeronavegabilidade.....	82
12.4.2 Quanto às restrições de aspectos legais ou judiciais.....	83
12.4.3 Aeronave interdita.....	83
12.4.4 Aeronave detida.....	83
12.4.5 Aeronave apreendida.....	83
12.5 Procedimentos especiais para realização de Voo de Experiência.....	83
<b>CAPÍTULO 13 - LICENÇA DE ESTAÇÃO DA AERONAVE.....</b>	<b>85</b>
13.1 Competências.....	85
13.2 Procedimentos de homologação de equipamento aeronáutico na ANATEL.....	85
13.3 Procedimentos para a licença de estação.....	85
<b>CAPÍTULO 14 - APROVAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO.....</b>	<b>87</b>
14.1 Generalidades.....	87
14.2 Requisitos dos países importadores.....	87
14.2.1 Requisitos especiais.....	87
14.2.2 Requisitos Adicionais.....	87
14.3 Relação dos desvios.....	87
14.4 Acordos para exportação.....	88
14.5 Qualificação.....	88
14.6 Produtos Classes I, II e III.....	88
14.7 Aprovação de Aeronavegabilidade para Exportação.....	89
14.7.1 Aeronaves desmontadas.....	89
14.7.2 Produtos localizados em outros países.....	89
14.7.3 Emissão de um CAE para uma aeronave fabricada no Brasil e localizada em outro país.....	90
14.7.4 Data da emissão da aprovação de aeronavegabilidade para exportação.....	90
14.8 Requerimento para CAE (F-100-06).....	90
14.8.1 CAE para produto Classe I (F-100-12).....	91
14.8.2 Certificado de Liberação Autorizada para Produtos Classe II (SEGVOO 003).....	91
14.8.3 Certificado de Liberação Autorizada para Produtos Classe III (SEGVOO 003).....	91
14.9 Responsabilidade dos Exportadores.....	91
14.10 Modificações ao projeto de tipo original.....	91
14.11 Aprovações especiais de aeronavegabilidade de aeronaves para exportação.....	91
14.12 Procedimentos específicos para emissão do CAE.....	92
14.12.1 Solicitação do CAE.....	92
14.12.2 Pré-análise da solicitação.....	93

14.12.3 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave.....	93
14.12.4 Correção das não-conformidades .....	93
14.12.5 Emissão do CAE .....	94
14.12.6 Guarda de documentos.....	94
<b>APÊNDICE 1 - RESUMO DOS PROCEDIMENTOS DE EMISSÃO DOS CA PELA GGCP95</b>	
<b>APÊNDICE 2 - LIMITAÇÕES OPERACIONAIS PARA CAVE.....</b>	<b>99</b>
<b>SIGLAS E ABREVIATURAS .....</b>	<b>109</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>113</b>

## CAPÍTULO 1 - PROCEDIMENTOS GERAIS

### 1.1 Introdução

Este Manual de Procedimentos – MPR contém as informações necessárias para efetuar a certificação inicial de aeronavegabilidade, as revalidações e outras aprovações correlatas. Os impressos dos certificados e de outros documentos relativos à certificação são considerados de natureza privada e devem ser adequadamente arquivados pela ANAC, a fim de garantir que os mesmos não venham a ser usados por pessoas não autorizadas.

### 1.2 Definições

#### (a) Categoria.

(1) O termo categoria, quando usado com relação à certificação de tipo de aeronaves, significa o agrupamento de aeronaves, segundo o emprego previsto ou suas limitações operacionais. Exemplo: categoria normal, utilidade, acrobática e transporte.

(2) O termo categoria, quando empregado em relação à emissão de certificado de matrícula, significa um agrupamento de aeronaves relacionado com a atividade comercial pretendida. Estas categorias estão discriminadas no RBHA/RBAC 47.63.

**(b) Aeronavegável.** A compreensão clara do termo aeronavegável é importante para os trabalhos de certificação de aeronavegabilidade. De acordo com o RBAC 21.183(a), (b) e (c), duas condições são necessárias para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade:

(1) A aeronave deve estar em conformidade com seu projeto de tipo. A conformidade com o projeto de tipo é considerada atingida quando a configuração da aeronave e os componentes nela instalados estiverem consistentes com os desenhos, especificações e outros dados que fazem parte do projeto de tipo aprovado.

(2) A aeronave deve estar em condição de operação segura. Isto significa a condição da aeronave relativa ao uso e deterioração, como por exemplo, corrosão do revestimento, rachadura e descolamento das janelas, vazamento de fluidos, desgaste de pneus, etc.

**NOTA:** Se uma ou ambas as condições não são cumpridas, a aeronave pode ser considerada não aeronavegável. A aeronave para a qual o projeto de tipo não está aprovado deve cumprir o estabelecido no item (2) acima.

**(c) Produto Aeronáutico.** Significa qualquer aeronave, motor ou hélice de aeronave ou aparelho neles instalado.

**(d) Componente Crítico.** Aquele que possui limite de utilização para revisão, substituição, teste e/ou calibração previstos no programa de manutenção do fabricante. Estes limites podem ser estipulados em horas de utilização, número de pousos ou de ciclos, tempo calendário, métodos estatísticos de controle ou quaisquer outros métodos de controle predefinidos e aprovados; podem ser propostos pelos fabricantes (inicialmente e de forma conservadora) ou pelos operadores (em função de suas operações específicas), com a necessária aprovação e o acompanhamento da ANAC.

(e) **Declaração de Estação de Aeronave.** Documento no qual o proprietário ou o operador da aeronave declara, para fins de obtenção da licença de estação junto à Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, os equipamentos de radiocomunicação instalados em sua aeronave (F-100-35).

(f) **Diretriz de Aeronavegabilidade.** Documento emitido pela Autoridade de Aviação Civil – AAC visando eliminar uma condição insegura existente em um produto aeronáutico, com probabilidade de existir ou de se desenvolver em outros produtos do mesmo projeto de tipo. O seu cumprimento é obrigatório (RBHA/RBAC 39 - Diretrizes de Aeronavegabilidade).

(g) **Estrutura Primária.** Conjunto dos elementos estruturais de uma aeronave que garante a rigidez de sua forma e a integridade de sua estrutura, quando submetida aos esforços máximos para que foi projetada. A falha de um desses elementos, por quaisquer motivos, pode comprometer uma (ou ambas) dessas características, colocando em risco a operação da aeronave.

(h) **Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo – FIEV.** Documento no qual o Inspeção de Aviação Civil – INSPAC, o Representante Credenciado ou a Empresa Certificada relaciona os instrumentos e os equipamentos de voo instalados na aeronave no ato da Vistoria Técnica Inicial – VTI, da Vistoria Técnica Especial – VTE ou da Inspeção Anual de Manutenção – IAM.

(i) **Grupo Motopropulsor.** Conjunto constituído por um ou mais motores (convencional ou a turbina), hélices, sistemas (combustível, lubrificação, etc.) e acessórios (caixas de redução, tomadas de força, etc.).

(j) **Inspeção de Aviação Civil – INSPAC.** Agente público designado pela ANAC para executar a fiscalização e o apoio à aviação civil. Para os objetivos deste MPR, entende-se como INSPAC os INSPAC AERONAVEGABILIDADE, os quais têm sua formação e designação definida em ato normativo específico.

(k) **Manutenção.** Significa qualquer atividade de inspeção, revisão, reparo, limpeza, conservação ou substituição de partes de uma aeronave e seus componentes, mas exclui a manutenção preventiva.

(l) **Manutenção preventiva.** Significa uma operação de preservação simples e de pequena monta, assim como a substituição de pequenas partes padronizadas que não envolvam operações complexas de montagem e desmontagem.

(m) **Não-conformidade.** Não atendimento de um requisito específico da regulamentação em vigor, ou, ainda, de um requisito técnico estabelecido em manual ou documento técnico, conforme aplicável, para os objetivos de vistoria de aeronave.

(n) **Notificação de Condição Irregular de Aeronave – NCIA.** Documento através do qual o INSPAC, face à legislação vigente, notifica o proprietário ou operador da aeronave, ou o seu representante legal, por irregularidade constatada.

(o) **País de Origem (State of Design).** País da organização responsável pelo projeto de tipo do produto aeronáutico (conforme Anexo 8 da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI).

(p) **Resumo da(s) Não-Conformidade(s) – RNC.** Documento através do qual um INSPAC AERONAVEGABILIDADE, após atividade de auditoria em empresa de transporte aéreo ou de manutenção ou vistoria de aeronave, apresenta ao proprietário, operador ou representante legal, em caráter informal, as não-conformidades detectadas.

(q) **Reparo.** Restituição da aeronave e/ou de seus componentes à situação aeronavegável, após a eliminação de defeitos ou danos, inclusive os causados por acidentes/incidentes (RBAC 01).

(r) **Voo de Teste** (*Flight Test*). Voo realizado para verificar as reais condições de aeronavegabilidade da aeronave, de acordo com o estabelecido no Manual de Operação ou em outro manual, conforme aplicável para o modelo da aeronave.

### 1.3 Necessidade de um Certificado de Aeronavegabilidade

(a) O Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) estabelece, em seu art. 114, que toda aeronave somente poderá ser autorizada para o voo se a mesma possuir um Certificado de Aeronavegabilidade – CA válido.

(b) Os certificados de aeronavegabilidade estão regulamentados na Subparte H do RBAC 21.

### 1.4 Classificação dos Certificados de Aeronavegabilidade

Os certificados de aeronavegabilidade, de acordo com a Subparte H do RBAC 21, classificam-se em Certificado de Aeronavegabilidade Padrão e Certificado de Aeronavegabilidade Especial.

#### 1.4.1 Certificado de Aeronavegabilidade Padrão

É emitido pela ANAC para aeronaves com projeto de tipo aprovado no Brasil nas categorias normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte, para balões livres tripulados e aeronaves de classe especial.

#### 1.4.2 Certificado de Aeronavegabilidade Especial

É emitido pela ANAC para permitir a operação de aeronaves com projeto de tipo aprovado nas categorias primária e restrita, e de aeronaves com certificado de tipo provisório; compreendem, ainda, os Certificados de Aeronavegabilidade para Aeronaves Recém-Fabricadas, as Autorizações Especiais de Voo, os Certificados de Autorização de Voo Experimental e o Certificados de Aeronavegabilidade para aeronaves categoria leve esportiva.

### 1.5 Validade do Certificado de Aeronavegabilidade

Ver RBAC 21.181.

### 1.6 Transferência

Ver RBAC 21.179.

## **1.7 Substituição (emissão 2ª via), Emenda ou Modificação do Certificado de Aeronavegabilidade**

### **1.7.1 Substituição (emissão 2ª via)**

(a) Um proprietário ou operador de aeronave pode requerer uma 2ª via de qualquer Certificado de Aeronavegabilidade, declarado perdido ou danificado, por meio de carta à ANAC.

(b) A 2ª via do Certificado de Aeronavegabilidade deve consistir em uma transcrição fiel da 1ª via, com as seguintes exceções:

(1) O número da 2ª via do Certificado de Aeronavegabilidade é o mesmo da 1ª via, porém, seguindo a expressão “2ª via” entre parênteses;

(2) A data da 2ª via do Certificado de Aeronavegabilidade é a data de sua emissão;

(3) Colocar no campo “Observação” os seguintes dizeres:

“Esta 2ª via do certificado (nome do certificado) substitui o original emitido em (data de emissão da 1ª via) declarado extraviado.”

(4) Antes de emitir a 2ª via do Certificado de Aeronavegabilidade, a ANAC deve verificar os registros da aeronave e, se necessário, inspecioná-la para assegurar-se de que a aeronave faz jus ao CA requerido.

### **1.7.2 Emenda ou Modificação**

(a) Um Certificado de Aeronavegabilidade só pode sofrer emendas ou ser modificado pela Autoridade de Aviação Civil que o emitiu.

(b) Quando for necessário alterar qualquer informação do Certificado de Aeronavegabilidade, a ANAC emite um novo Certificado de Aeronavegabilidade, em substituição ao anterior.

(c) Um CA padrão ou especial pode ser modificado quando:

(1) uma modificação tenha sido aprovada para a aeronave, através de um Certificado Suplementar de Tipo – CST ou emenda ao seu Certificado de Tipo – CT, que acarrete na mudança de categoria da aeronave em questão.

(2) a aeronave tenha seu modelo alterado. Maiores detalhes sobre alterações no modelo da aeronave estão no item 1.9 deste MPR.

(3) ocorrer mudança nas limitações de operação da aeronave.

(4) ocorrer mudança nos propósitos de operação de uma aeronave com Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE ou Autorização Especial de Voo – AEV.

## **1.8 Cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade**

(a) Qualquer Certificado de Aeronavegabilidade (padrão ou especial) é cancelado em caso de:

(1) Constatação da falta de manutenção, conforme item 7.10.1 deste MPR; e

(2) Infrações previstas na seção 47.171(a)(1) do RBHA/RBAC 47.

## 1.9 Modificações do Modelo da Aeronave

(a) Quando uma aeronave for modificada para outro modelo aprovado do mesmo fabricante, o Certificado de Aeronavegabilidade, o certificado de matrícula e a placa de identificação da aeronave devem ser alterados para refletir a designação do novo modelo.

(b) A emissão de um novo Certificado de Aeronavegabilidade para a aeronave somente será efetuada após as inspeções e ensaios julgados necessários.

(c) Os inspetores devem constatar que a designação do novo modelo está estampada na placa original adjacente à designação do modelo original ou, então, que está estampada em uma nova placa, que deve ficar localizada tão próximo quanto possível da placa original. A nova placa deve conter os dados existentes na identificação original, acrescidos das alterações provenientes das modificações introduzidas. As alterações de identificação deverão ser efetuadas conforme Boletim de Serviço ou documento equivalente emitido pelo fabricante.

(d) Para manter o histórico da vida operacional da aeronave, a placa de identificação original não deve ser alterada de uma maneira que venha a prejudicar a leitura das informações originais.

## 1.10 Seguros

(a) De acordo com o art. 281 do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, a responsabilidade por ter um seguro válido é do operador/proprietário da aeronave.

(b) Conforme prevê o art. 283 do CBAer, o seguro deve ser comprovado para a emissão (e renovação) do Certificado de Aeronavegabilidade. O parágrafo 91.203 (a)(4) do RBHA 91 estabelece que, exceto para aeronaves operadas pelo RBHA 121 e 135, o seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento deve estar a bordo da aeronave. Ao constatar a falta de comprovação do seguro (em inspeções de rampa ou em quaisquer outras circunstâncias), o INSPAC deve agir no sentido suspender o Certificado de Aeronavegabilidade, tal como prevê o parágrafo único do art. 283 do CBAer.

(c) No caso de concessionárias ou permissionárias de serviços públicos, constatada a falta de seguro, além da suspensão do CA, o infrator está sujeito a multa (art. 302 III g do CBAer).

(d) Considerando que o SIAC não terá mais a situação de seguro, no caso de revalidação do Certificado de Aeronavegabilidade por Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA), a informação sobre o seguro contida no RCA e a inserção de resultado “Aeronavegável” no SACI significa que o seguro aeronáutico foi constatado como válido naquela data.

## CAPÍTULO 2 - APROVAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE INICIAIS E REVALIDAÇÕES

### 2.1 Certificação Inicial

O termo “certificação inicial” se refere à primeira emissão de Certificado de Aeronavegabilidade padrão ou especial e de Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação – CAE. Dentre os casos contemplados pela certificação inicial, listam-se:

- (a) Aeronaves ou produtos relacionados (novos ou usados) que não tenham deixado o sistema de controle de qualidade do fabricante do produto original.
- (b) Aeronaves ou produtos relacionados para os quais um certificado ou aprovação de aeronavegabilidade brasileiro nunca tenha sido emitido, como, por exemplo:
  - (1) Aeronaves militares convertidas para emprego civil;
  - (2) Aeronaves montadas de peças excedentes de produção e/ou peças de reposição;
  - (3) Aeronaves fabricadas no Brasil, retornando de outro país, para as quais não tenha sido emitido um CAE ou um Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro;
  - (4) Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade emitido com base no Certificado de Tipo provisório;
  - (5) Aeronaves com Certificado de Autorização de Voo Experimental;
  - (6) Aeronaves com Certificado na Categoria Leve Esportiva; e
  - (7) Aeronaves fabricadas em outro país e importadas para o Brasil.
- (c) Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves Recém-Fabricadas – CAARF;
- (d) Autorizações especiais de voo para aeronaves que não tenham possuído Certificado de Aeronavegabilidade;
- (e) Aeronaves de fabricação brasileira que adquiram um certificado de matrícula brasileiro e que tenham operado com certificado de matrícula estrangeiro;
- (f) Certificados de Aeronavegabilidade para Exportação para produtos que atendam aos requisitos do RBAC 21.29(d) e sejam isentos de Certificado de Tipo brasileiro;
- (g) Aeronaves que já tenham recebido um Certificado de Aeronavegabilidade e que estejam sendo apresentadas para certificação em outra categoria ou classificação de Certificado de Aeronavegabilidade. Por exemplo, aeronaves convertidas de uma categoria que tenha Certificado de Aeronavegabilidade padrão para a categoria restrita, pela primeira vez, ou de um Certificado de Aeronavegabilidade especial para padrão, pela primeira vez; e
- (h) Aeronaves que tenham passado por mudanças no seu projeto de tipo, requerendo ensaios em voo. Por exemplo, um CAVE para o propósito de mostrar cumprimento com os regulamentos aplicáveis.

## 2.2 Revalidação de Certificação

Consiste na reemissão de um Certificado de Aeronavegabilidade, CAE ou aprovação de aeronavegabilidade para exportação de produtos aeronáuticos; inclui a substituição ou modificação destes certificados e/ou aprovações. Por exemplo:

- (a) Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para aeronave que tenha possuído anteriormente este certificado, exceto os certificados dos itens 2.1(c) e 2.1(g) deste MPR.
- (b) Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade que tenha sido cancelado ou que esteja com a validade expirada.
- (c) Mudança das limitações operacionais.
- (d) Emissão de Autorização Especial de Voo para aeronave que tenha possuído, anteriormente, um Certificado de Aeronavegabilidade ou que esteja com o mesmo suspenso.
- (e) Emissão de CAE ou de Certificado de Liberação Autorizada – CLA para produtos aeronáuticos que tenham possuído anteriormente este certificado ou aprovação.
- (f) Aeronaves fabricadas no Brasil, retornando ao Brasil, onde fora emitido anteriormente um Certificado de Aeronavegabilidade ou um CAE.
- (g) Emissão de um CAVE que esteja com o prazo de validade expirado.

## 2.3 Responsabilidade pela emissão dos Certificados de Aeronavegabilidade de aeronaves

(a) O Certificado de Aeronavegabilidade padrão e o Certificado de Autorização de Voo Experimental (exibição, competição aérea, construção amadora e categoria primária) são emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

(b) Os Certificados de Aeronavegabilidade especiais são emitidos pela Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada – GGAC, Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico – GGCP, RAB ou Unidade Regional – UR, conforme a seguir:

(1) Para aeronaves certificadas na categoria primária ou restrita, cabe ao RAB emitir o Certificado de Aeronavegabilidade.

(2) Para aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade emitido com base no Certificado de Tipo provisório, cabe à GGAC ou UR emitir o Certificado de Aeronavegabilidade.

(3) O Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves Recém-Fabricadas – CAARF é emitido pela GGCP.

(4) O Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE (pesquisa e desenvolvimento, demonstração de cumprimento com requisitos, treinamento de tripulações e pesquisa de mercado) é emitido pela GGCP.

(5) A Autorização Especial de Voo – AEV é emitida pela GGAC, GGCP ou UR conforme a seguir:

- (i) É emitida pela GGAC ou UR:

(A) Para traslado da aeronave para uma base onde reparos, modificações ou serviços de manutenção serão executados, ou para uma base onde a aeronave será armazenada; e

(B) Para fins de evacuação da aeronave de áreas perigosas.

(ii) É emitida pela GGCP:

(A) Para ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas;

(B) Para condução de voos de demonstração para comprador em aeronaves novas que tenham satisfatoriamente completado ensaios em voo de produção; e

(C) A GGCP pode, ainda, emitir a AEV para permitir a operação de aeronaves acima do peso máximo de decolagem aprovado.

(iii) É emitida pela GGAC ou GGCP:

(A) Para permitir a operação da aeronave para fim de sua entrega ou exportação ao seu comprador.

### (c) Vistorias e inspeções:

(1) Antes da emissão de um CA padrão, CA especial categoria primária e CAARF, uma vistoria deve ser realizada pela ANAC na aeronave para determinar sua conformidade com o projeto de tipo e evidenciar sua aeronavegabilidade continuada (Exemplos: registros de manutenção, Boletins de Serviço – BS, Diretrizes de Aeronavegabilidade – DA, etc.).

(2) No caso de emissão de um CA especial para categoria restrita, tal vistoria obedece aos critérios do RBAC 21.185.

(3) No caso de emissão de uma AEV, a ANAC deve realizar ou determinar que o requerente realize as inspeções e os ensaios apropriados necessários à segurança.

(4) Para emissão de um Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE, conforme estabelecido no RBHA/RBAC 37 e RBHA/RBAC 47, certificado de vistoria do equipamento ou documento equivalente assinado pelo Engenheiro Aeronáutico responsável; e

(5) Para emissão de um CAVE, a ANAC pode realizar uma inspeção conforme o item 9.4 deste MPR.

**NOTA:** O início de uma vistoria para renovação ou obtenção de um novo certificado de aeronavegabilidade proíbe o voo da aeronave, até que as não-conformidades detectadas que afetem a segurança de voo sejam corrigidas pelo proprietário/operador e devidamente analisadas e consideradas fechadas pela ANAC.

## 2.4 Outras Aprovações de Aeronavegabilidade

(a) A aprovação de aeronavegabilidade de motores, hélices e seus componentes e peças de reposição é similar à certificação de aeronaves, ou seja, requer conformidade com o projeto aprovado e condição de operação segura, conforme a seguir.

(b) Para fins de exportação de motores e hélices completos, a GGCP emite o CAE, conforme o RBAC 21.329.

(c) Emite-se o Certificado de Liberação Autorizada (SEGVOO 003) para atestar a aeronavegabilidade de produtos classes II e III nas operações de importação/exportação; hoje, esta prática também é recomendada para operações domésticas conforme IAC 3149.

## CAPÍTULO 3 - IDENTIFICAÇÃO DE AERONAVES E PRODUTOS CORRELATOS

### 3.1 Identificação de Aeronaves

O requerente de um Certificado de Aeronavegabilidade deve demonstrar que a sua aeronave está identificada de acordo com as provisões do RBAC 45. A aeronave é identificada por duas placas: a placa de identificação do fabricante, que também existe para identificar motor, hélice, pá de hélice e cubo de hélice, e as marcas de nacionalidade e matrícula. Estas identificações são regulamentadas pelas seções 45.11, 45.13 e 45.30-I do RBAC 45. No que diz respeito à hélice, a mesma pode ser identificada por meio de uma placa, uma gravação química ou mecânica, ou outro processo aprovado de identificação que seja à prova de fogo.

### 3.2 Deficiência, adulteração ou falta de identificação

A identificação da aeronave, motor ou hélice deve ser plenamente legível. Deficiência, adulteração ou falta de identificação determinará a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave pelo código 4, por identificação deficiente, ou pelo código 6, por impossibilidade de ser verificado se os registros de manutenção se referem à aeronave, ao motor ou à hélice em pauta. Os produtos aeronáuticos em tal situação serão considerados não-aeronavegáveis.

### 3.3 Placas de Identificação

(a) Conforme o RBAC 21.182, cada aeronave apresentada para certificação de aeronavegabilidade deve estar identificada. A identificação de cada aeronave, motor aeronáutico, hélice, pá de hélice e cubo de hélice, fabricados somente sob um Certificado de Tipo – CT ou sob um Certificado de Organização de Produção – COP, deve ser realizada como especificado no RBAC 45.13. Balões livres tripulados devem ser identificados conforme o RBAC 45.11.

(b) Segundo o RBAC 45.13, a identificação de cada aeronave, motor aeronáutico, hélice, pá de hélice e cubo de hélice deve incluir as seguintes informações:

- (1) Nome do fabricante;
- (2) Designação do modelo;
- (3) Número de série de fabricação;
- (4) Número do Certificado de Tipo (se aplicável);
- (5) Número do Certificado de Organização de Produção (se aplicável);
- (6) Para motores aeronáuticos, as limitações estabelecidas; e
- (7) Qualquer outra informação considerada pertinente pela ANAC.

(c) Segundo o RBAC 45.11, para balões livres tripulados, a placa de identificação deve ser afixada no revestimento do balão e deve ser localizada, se praticável, onde possa ser legível pelo operador com o balão inflado. Adicionalmente, a gôndola e o conjunto de aquecimento devem ser marcados

de modo legível e permanente com o nome do fabricante, número de parte (ou equivalente) e número de série (ou equivalente).

### 3.4 Remoção da Placa de Identificação

Segundo o RBAC 45.13, apenas pessoas que executam trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, reparos e modificações, conforme as provisões do RBHA/RBAC 43, são autorizadas a remover uma placa de identificação de uma aeronave, motor, hélice, pá de hélice ou cubo de hélice. A remoção deve ser feita de acordo com métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC. As placas de identificação podem ser reinstaladas apenas nos produtos dos quais foram removidas.

### 3.5 Extravio de placa ou falta de identificação

Constatada a falta de identificação de uma aeronave, de um motor ou de uma hélice, pá de hélice ou cubo de hélice a confecção de uma segunda via da placa ou uma nova gravação somente poderá ser autorizada após VTE que identifique positivamente a aeronave, o motor ou a hélice em consideração. Esta vistoria deverá ser solicitada pelo operador à GGAC ou à UR, obedecendo aos mesmos critérios constantes dos itens 6.1(a) a 6.1(c) deste MPR.

### 3.6 Solicitação de vistoria para confecção de nova placa de identificação

Na solicitação, deverá constar:

- (a) O fabricante, o modelo e o número de série da aeronave, do motor, da hélice, da pá de hélice e/ou do cubo de hélice e, no caso de motor, hélice, pá de hélice e cubo de hélice, também em qual aeronave está ou esteve instalado;
- (b) Uma descrição detalhada das circunstâncias em que ocorreu o extravio, com as informações consideradas relevantes para a investigação de identidade; e
- (c) O nome da empresa certificada onde se encontra a aeronave, motor, hélice, pá de hélice e/ou cubo de hélice ou daquela que dará apoio técnico às investigações e que confeccionará, se for o caso, e instalará a nova placa.

#### 3.6.1 Providências da GGAC ou da UR

- (a) Após avaliar as informações recebidas, a GGAC ou a UR realizará a vistoria para identificação da aeronave, motor, hélice, pá de hélice e/ou cubo de hélice.
- (b) No caso de dúvida quanto à identidade investigada, será solicitado apoio técnico da GGCP e/ou auxílio do fabricante ou das Autoridades de Aviação Civil do país de origem da aeronave, motor, hélice, pá de hélice ou cubo de hélice.
- (c) Após o término da investigação, com identificação positiva da aeronave, motor, hélice, pá de hélice ou cubo de hélice, a GGAC ou a UR emitirá autorização, por escrito, para que seu proprietário providencie uma nova identificação do produto em questão.

### 3.6.2 Autorização para instalação de nova placa

Para a instalação de nova placa, deverão ser observadas as seguintes condições:

(a) O proprietário/operador da aeronave, motor ou hélice, após ser autorizado, deverá providenciar a confecção da segunda via da placa de identificação, mantendo as características e as dimensões da placa original, de acordo com o estabelecido nos parágrafos 45.11(a) e 45.13(a) do RBAC 45;

(b) Para uma aeronave, motor ou hélice fabricado no Brasil, a segunda via da placa deverá ser confeccionada pelo fabricante original ou seu sucessor, exceto quando estes não mais existirem, devendo, neste caso, a placa ser confeccionada pela empresa certificada, referida no item 3.6(c) deste MPR;

(c) Para uma aeronave, motor ou hélice importado, a segunda via da placa deverá ser confeccionada pelo fabricante original/sucessor ou pela empresa certificada, referida no item 3.6(c) deste MPR; e

(d) A nova placa de identificação deverá ser instalada pela empresa certificada, referida no item 3.6(c) deste MPR, no mesmo local da placa original. A empresa será responsável pelo respectivo registro na caderneta de célula, de motor ou de hélice, conforme aplicável, devendo ser anexada, aos registros pertinentes, a cópia do documento que autorizou a confecção.

### 3.7 Uso Indevido da Placa de Identificação

Os INSPAC devem estar atentos ao indício de uso indevido da placa de identificação. A instalação de uma placa de identificação que tenha sido recuperada ou adquirida de outra aeronave, por uma pessoa que executa trabalhos conforme as provisões do RBHA/RBAC 43, não é permitida, a menos que uma aprovação, por escrito, seja dada pela Autoridade de Aviação Civil.

### 3.8 Marcas de Nacionalidade e de Matrícula

As aeronaves civis brasileiras são identificadas pelas marcas de nacionalidade e de matrícula. As marcas de nacionalidade são constituídas pelo grupo de letras maiúsculas PP, PT, PR ou PU. As marcas de matrícula são constituídas por arranjos de 03 (três) letras, conforme estabelecido no RBAC 45.23-I. As marcas de nacionalidade precedem as marcas de matrícula, sendo as duas separadas por um traço horizontal, a meia altura das letras. As marcas que estão expostas na aeronave devem ser as mesmas do certificado de matrícula. Com relação às dimensões e localização das marcas de nacionalidade e de matrícula, o inspetor da ANAC deve verificar que as marcas estejam de acordo com as instruções contidas no RBAC 45.29-I.

### 3.9 Identificação de Peças para Reposição ou Modificação

(a) De acordo com as disposições do RBAC 45.15, toda peça para reposição ou para modificação produzida segundo um Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado – APAA, emitido de acordo o RBAC 21.303, deve ser marcada de modo permanente e legível com as seguintes informações:

- (1) As letras ANAC-APAA ou CTA-PAA;
- (2) O nome, a marca patenteada ou símbolo do detentor do APAA;
- (3) Número da peça; e

(4) O nome e a designação de cada produto de tipo certificado no qual a peça pode ser instalada.

(b) Se a ANAC considerar que a peça é muito pequena ou que, por qualquer motivo, é impraticável marcá-la com todas as informações requeridas pelo item 3.9(a) deste MPR, é aceitável a colocação de uma etiqueta na peça ou na embalagem da mesma contendo as informações não marcadas na peça.

### 3.10 Placa de identificação de componentes (exceto motor e hélice)

#### 3.10.1 Sistema de identificação

(a) De acordo com o RBAC 45.14, todo componente crítico que tenha vida limite, *Time Between Overhaul* – TBO, *Hard Time* – HT, *Condition Monitoring* – CM, *On Condition* – OC ou outras limitações de aeronavegabilidade especificadas (intervalo entre inspeções fixado ou outro procedimento similar) no Manual de Manutenção do Fabricante ou nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada deve ser identificado, obrigatoriamente, através de placa do fabricante contendo o seu número de identificação (P/N) e o seu número de série (S/N).

(b) Componentes críticos para serem utilizados como peças de reposição ou modificação, em aeronaves registradas no Brasil, ou nos motores ou hélices destas aeronaves, devem estar identificados com um número de identificação (P/N) e um número de série (S/N).

(c) Artigos com aprovação Ordem Técnica Padrão – OTP da ANAC devem estar marcados de acordo com a subparte O do RBAC 21 e quaisquer outras marcações especificadas na OTP.

(d) Peças e materiais a serem utilizados para reposição ou modificação de aeronaves registradas no Brasil devem estar identificados por um *part number* e com o nome ou a marca registrada do fabricante. A aprovação da Autoridade de Aviação Civil deve conter informações a respeito do modelo do produto com tipo certificado pela ANAC para qual a peça ou material é elegível para instalação. Produtos fabricados de acordo com a subparte O do RBAC 21 não estão sujeitos a este requisito, pois o modelo elegível é estabelecido no momento da instalação.

(e) Os produtos devem ser acompanhados pelos registros de manutenção equivalentes àqueles especificados no RBHA/RBAC 91.417 para refletir o *status* das inspeções requeridas, vida limite, etc.

#### 3.10.2 Sistema de reidentificação de componentes

(a) Um componente poderá ser reidentificado pelo próprio fabricante ou seu sucessor (na inexistência deste fabricante) desde que se efetue a revisão geral do mesmo e proceda à sua reidentificação de acordo com o controle de qualidade do fabricante.

(b) A ANAC deverá ser consultada para os casos de reidentificação de componente somente em caso de inexistência do seu fabricante/sucessor.

#### 3.10.3 Diretrizes de Aeronavegabilidade

Todas as DAs aplicáveis ao componente reidentificado devem ser cumpridas e registradas.

## CAPÍTULO 4 - VISTORIA TÉCNICA DE AERONAVE

### 4.1 Informações gerais

(a) Vistoria conduzida por INSPAC AERONAVEGABILIDADE com o propósito básico de avaliar as condições de aeronavegabilidade de uma aeronave. Esta avaliação se dá através da verificação da situação do histórico de sua manutenção, tanto através da inspeção física quanto pela conferência de toda sua documentação aplicável, e do cumprimento de todos os requisitos técnicos e legais previstos no CBAer, nos RBHA/RBAC e nas Instruções de Aviação Civil – IAC/Instruções Suplementares – IS aplicáveis à manutenção e à operação pretendida da aeronave.

(b) Os INSPAC designados para uma vistoria de aeronave apresentarão ao órgão responsável pela execução, após o seu término, os laudos pertinentes com parecer conclusivo e lavrado conforme os padrões estabelecidos neste MPR, para que possam ser tomadas todas as medidas cabíveis, bem como ser providenciado o arquivamento de toda a documentação afeta.

(c) Os INSPAC, após a realização de uma vistoria de aeronave, emitirão, se aplicável, um documento denominado Resumo de Não-Conformidades – RNC, conforme o formulário F-100-36, para conhecimento da real situação técnica da aeronave por parte do operador. O RNC é um documento informal que será ratificado ou retificado através de documento oficial emitido pelo órgão da ANAC responsável pela execução da vistoria.

(d) Uma vistoria atesta tão somente que os itens inspecionados estão em condições técnicas satisfatórias e em conformidade com a regulamentação em vigor no momento em que foram verificados e, portanto, não assegura o bom desempenho posterior dos mesmos.

(e) Com o objetivo de cumprir o estabelecido no Documento nº 9760 da OACI, nas vistorias para a obtenção do primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (VTI) ou para obtenção de novo Certificado de Aeronavegabilidade após cancelamento ou vencimento do anterior, será exigida a comprovação do Voo de Teste (*Flight Test*) da aeronave, de modo a comprovar as suas reais condições de aeronavegabilidade.

(f) Após uma análise técnica, caso os INSPAC julguem necessário a realização do Voo de Teste (*Flight Test*) para os demais tipos de vistoria, este parecer deverá constar do laudo pertinente para que o órgão responsável pela vistoria informe ao operador através de documento oficial.

(g) O Voo de Teste (*Flight Test*) deverá ocorrer até 60 (sessenta) dias antes da realização da VTI ou da VTE. A responsabilidade pela realização deste voo é do operador da aeronave, podendo, se assim julgar necessário, solicitar o auxílio de empresas certificadas segundo o RBHA/RBAC 145 para o acompanhamento e assessoramento quanto aos testes necessários.

### 4.2 Objetivos da vistoria técnica de aeronave

(a) Verificação das condições de aeronavegabilidade da aeronave no momento da sua realização.

(b) Verificação de toda a documentação técnica e legal da aeronave, conforme previsto na legislação pertinente (CBAer, RBHA/RBAC, IAC/IS, etc).

- (c) Avaliação, através de uma inspeção física, do estado geral da aeronave, seus sistemas, equipamentos e instrumentos instalados.
- (d) Comparação do estado geral da aeronave, seus sistemas e equipamentos com os registros de operação e de manutenção apresentados.
- (e) Quando tecnicamente julgado necessário pelos INSPAC, verificação do funcionamento do grupo motopropulsor, confirmando o seu bom funcionamento pela indicação dos instrumentos de bordo.
- (f) Verificação do funcionamento dos sistemas de comunicação e de navegação da aeronave quanto à clareza, indicação, sensibilidade e precisão.
- (g) Quando tecnicamente julgado necessário pelos INSPAC, verificação de qualquer outro sistema, equipamento ou instrumento instalado na aeronave.
- (h) Constatação da conformidade da aeronave, do motor e da hélice com suas especificações aprovadas (Especificação de Aeronave, de Motor e de Hélice, *Type Certificate Data Sheet* ou documentação equivalente).
- (i) Verificação quanto à incorporação de todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis à aeronave, ao motor, à hélice e aos componentes.
- (j) Verificação quanto ao cumprimento do Programa de Manutenção da aeronave, do motor, da hélice e dos componentes, bem como de todos os Programas Especiais de Manutenção: *Corrosion Prevention and Control Program – CPCP*, Programa de manutenção de aeronaves geriátricas – *AGING*, *Supplemental Structural Inspection Document – SSID*, etc.
- (k) Verificação quanto à rastreabilidade de todos os componentes controlados da aeronave, do motor e da hélice, bem como daqueles não controlados quando julgado necessário pelos INSPAC.
- (l) Verificação quanto à validade e atualização da pesagem da aeronave e aprovação de sua configuração interna.
- (m) Comprovação quanto à aplicabilidade e aprovação de todas as modificações e reparos incorporados à aeronave, ao motor, à hélice e aos componentes.
- (n) Verificação da placa de identificação da aeronave, do motor, da hélice e dos componentes quanto ao cumprimento dos requisitos do RBAC 45.
- (o) Verificação da pintura das marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave quanto ao cumprimento dos requisitos do RBAC 45.
- (p) Verificação quanto à existência da placa com as marcas de nacionalidade e matrícula, que deve ser construída em material à prova de fogo, conforme previsto no RBAC 45.30.
- (q) Verificação quanto à existência da placa com o indicativo de chamada da aeronave (marcas de nacionalidade e matrícula) no painel frontal aos assentos dos pilotos, visando ao cumprimento da ICA 100-12 do DECEA.
- (r) Verificação do Relatório do Voo de Teste (*Flight Test*), de acordo com o previsto nos itens 4.1(e) a 4.1(g) deste MPR.

(s) Conferência de toda a documentação obrigatória da aeronave, de acordo com a legislação em vigor.

(t) Preenchimento do Laudo de Vistoria de Aeronave e da FIEV.

(u) Com o objetivo de facilitar a compreensão dos procedimentos necessários e auxiliá-lo na preparação da aeronave para a realização de uma vistoria técnica, o operador deverá consultar a Lista de Verificação de Vistoria de Aeronave (F-100-34), disponível na página da ANAC na internet.

### 4.3 Tipos de Vistoria Técnica de Aeronave

Informações complementares sobre os tipos de vistoria poderão ser consultadas nos Capítulos 5 e 6 deste MPR.

#### 4.3.1 Vistoria Técnica Inicial – VTI

É aquela realizada em uma aeronave antes da concessão do primeiro Certificado de Aeronavegabilidade, de acordo com a Subparte H do RBAC 21. Poderá ter origem nas seguintes situações:

(a) Aeronave nova fabricada no Brasil;

(b) Aeronave importada para o Brasil; e

(c) Aeronave oriunda das Forças Armadas.

#### 4.3.2 Vistoria Técnica Especial – VTE

É aquela realizada em uma aeronave em decorrência de fatos aleatórios ou não, mas suficientemente importantes para determinarem sua realização. Poderá ter origem nas seguintes situações:

(a) Revalidação de CA, por vencimento do anterior, se aplicável;

(b) Mudança ou inclusão de categoria de registro, se aplicável;

(c) Mudança de operador, para aeronave que opere segundo o RBAC 121 ou o RBAC 135 (verificar item 6.2(c));

(d) Mudança de marcas de nacionalidade e matrícula;

(e) Reidentificação de aeronave, motor ou hélice;

(f) Mudança de configuração interna e/ou incorporação de grandes modificações (CST, SEGVOO 001 (F-400-04));

(g) Determinação judicial;

(h) Solicitação da Polícia Federal, da Receita Federal ou da Autoridade Sanitária;

- (i) Denúncia devidamente analisada;
- (j) Informações consistentes de INSPAC; e
- (k) Necessidade de verificação das condições de aeronavegabilidade da aeronave, de acordo com a prerrogativa contida no parágrafo 21.181(b) do RBAC 21.

#### 4.4 Apoio técnico para realização de vistoria de aeronave

- (a) Para execução de uma vistoria de aeronave, o operador deverá fornecer aos INSPAC todas as facilidades técnicas necessárias e irrestrito acesso à aeronave, a toda documentação relacionada à sua manutenção, aos manuais técnicos dos fabricantes e aos registros requeridos pelas seções 91.417, 135.439 e 121.380 dos RBHA/RBAC 91, 135 e 121, respectivamente, conforme aplicável.
- (b) Todo o material correspondente deverá ser adequado à aeronave vistoriada, bem como estar em bom estado de conservação e legibilidade, a fim de evitar dúvidas do seu conteúdo e forma.
- (c) A vistoria será realizada, em princípio, em empresa certificada para o modelo da aeronave.
- (d) A aeronave importada que necessite ser submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, reparo ou modificação, inclusive montagem (no caso de ter sido importada desmontada), não poderá ser vistoriada caso não tenha tido os necessários serviços registrados em caderneta por empresa certificada no Brasil.

#### 4.5 Padronização para registro de vistoria em caderneta

(a) Após a aprovação de uma aeronave durante a VTI ou VTE, será obrigatório o registro da vistoria na respectiva Caderneta de Célula, que tem por objetivo fazer constar, de forma perene, a vistoria realizada na documentação da aeronave, podendo ser feito através dos seguintes meios alternativos:

(1) **Etiqueta adesiva.** Poderá ser utilizado o texto padronizado impresso em etiqueta adesiva, através de processo computadorizado ou convencional, devendo obedecer ao modelo padronizado constante no F-100-40. Os INSPAC ou RC devem assinar nos campos previstos e rubricar na parte lateral da etiqueta, abrangendo também a caderneta.

(2) **Carimbo.** Poderá ser utilizado o texto padronizado por meio de carimbo, devendo o seu conteúdo obedecer ao modelo padronizado constante no F-100-40.

(3) **Manuscrito.** Na impossibilidade da utilização de etiqueta adesiva ou de carimbo, poderá ser utilizado o processo manuscrito, devendo ser copiado o texto padronizado constante no F-100-40, em letras de imprensa, com caneta esferográfica na cor azul.

(4) **Via documental.** Na impossibilidade de ser efetuado o registro da aprovação da aeronave no ato da vistoria, em razão da existência de não-conformidades, e a aeronave venha a ser posteriormente considerada **APROVADA**, através de Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, será encaminhado um ofício ou fax informando da aprovação ao operador, conforme o modelo constante no F-100-41. Após o recebimento do ofício ou fax, o operador deverá providenciar o lançamento do resultado da vistoria na respectiva Caderneta de Célula, devendo o referido documento ser mantido para comprovações futuras.

(b) Caso o operador de uma aeronave seja isento de possuir Caderneta de Célula, de acordo com a

regulamentação em vigor, o registro da vistoria poderá ser efetuado no respectivo Diário de Bordo.

(c) Para as aeronaves vistoriadas pela Gerência-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos – GGCP para emissão do respectivo CAARF, além do registro na Caderneta de Célula, será obrigatório o registro da vistoria nas respectivas cadernetas de motor e de hélice, conforme aplicável, devendo obedecer ao modelo padronizado constante no F-100-42.

#### 4.6 Resultado de vistoria de aeronave

(a) O Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39) e a FIEV (F-100-43) serão elaborados pelos INSPAC no dia de conclusão da VTI ou VTE, conforme aplicável, refletindo a real situação técnica da aeronave, **AERONAVEGÁVEL** ou **NÃO AERONAVEGÁVEL**.

(b) O órgão que realizou a VTI ou VTE informará ao operador, através de documento oficial, o resultado da vistoria realizada na aeronave, **APROVADA** ou **NÃO APROVADA**, conforme tenha sido considerada aeronavegável ou não aeronavegável, respectivamente, e todas as não-conformidades constatadas com seus respectivos prazos de correção, se aplicável.

(c) Para aeronave que tenha sido considerada **APROVADA**, será providenciada, imediatamente, a atualização das telas do SIAC, do Sistema de Vistoria de Aeronave – SVA e do Registro Geral de Aeronavegabilidade – RGA, conforme aplicável.

(d) Para aeronave que tenha sido considerada **NÃO APROVADA** e as correções das não-conformidades constatadas sejam passíveis de comprovações documentais, não sendo necessária a realização de nova vistoria física, será providenciada imediatamente a atualização das telas do SIAC, do Sistema de Vistoria de Aeronave – SVA e do Registro-Geral de Aeronavegabilidade – RGA, conforme aplicável. O operador terá um prazo de até 90 (noventa) dias, contados da data de conclusão da vistoria, para comprovação de correção das respectivas não-conformidades. A não comprovação de correção das mesmas dentro do prazo estabelecido implicará, necessariamente, a realização de uma nova vistoria, de acordo com o estabelecido no item 4.6 (h) deste MPR.

(e) Quando da remessa dos documentos de comprovação de correção das não-conformidades constatadas na vistoria, de acordo com o estabelecido no item 4.6(d) deste MPR, o operador deverá anexar a esta documentação uma declaração da empresa certificada que realizou os referidos serviços informando que, da data da vistoria até a data da remessa dos documentos, não ocorreu o vencimento:

- (1) de nenhuma Diretriz de Aeronavegabilidade;
- (2) de nenhuma tarefa do Programa de Manutenção;
- (3) de nenhum componente com vida limite ou controlado; e
- (4) de qualquer outra exigência de aspecto técnico, operacional ou regulamentar.

(f) Caso a análise da documentação apresentada tenha obtido parecer favorável dos vistoriadores, será elaborado um Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave (F-100-38), considerando a aeronave **AERONAVEGÁVEL**, e providenciada, imediatamente, a atualização das telas do SIAC, do Sistema de Vistoria de Aeronave – SVA e do Registro Geral de Aeronavegabilidade – RGA, conforme aplicável. Para esta aeronave, a data do Laudo Complementar de Vistoria de aeronave será a data referencial para a validade da IAM ou Relatório de Condição de Aeronavegabilidade – RCA e do CA.

(g) A aeronave que tenha sido considerada **NÃO APROVADA** na vistoria e não-aeronavegável no laudo complementar terá o respectivo processo encerrado. Caso tenha interesse na realização de uma nova vistoria, o operador deverá apresentar um novo pedido de vistoria e efetuar o pagamento de uma nova taxa de serviço.

(h) Para aeronave que tenha sido considerada **NÃO APROVADA** e as correções das não-conformidades constatadas não sejam passíveis de comprovações documentais, sendo necessária a realização de nova vistoria física, o órgão que realizou a vistoria atualizará, imediatamente, as telas aplicáveis do SIAC e do SVA, para que a situação técnica irregular da aeronave seja de conhecimento geral dos demais órgãos da ANAC. Neste caso, após a correção de todas as não-conformidades, o operador deverá apresentar um novo pedido de vistoria e efetuar o pagamento de uma nova taxa de serviço.

## 4.7 Notificação de Condição Irregular de Aeronave – NCIA

### 4.7.1 Emissão

Durante as inspeções ou vistorias realizadas pelo INSPAC, sempre que forem constatadas não-conformidades técnicas ou operacionais, ou também algum item em desacordo com a regulamentação em vigor, o INSPAC emitirá uma NCIA em duas vias, conforme o F-100-44, que terão os seguintes destinos: 1ª via, órgão emissor; e 2ª via, operador da aeronave.

### 4.7.2 Numeração

A numeração de uma NCIA deverá obedecer à seguinte sequência: 1º campo – número sequencial da NCIA emitida pelo INSPAC naquela data; 2º campo – data de emissão (ddmmaa), 3º campo – Sigla do Órgão emissor; 4º campo – número da credencial do INSPAC.

Ex.: primeira NCIA emitida pelo INSPAC de credencial nº A-0999, pertencente ao efetivo da Divisão de Aeronavegabilidade da Unidade Regional São Paulo, em 15/04/2009: **01/150409/DAR-SP/A-0999**.

Ex.: terceira NCIA emitida pelo INSPAC de credencial nº A-1010, pertencente ao efetivo da GGAC, em 10/06/2009: **03/100609/GGAC/A-1010**.

### 4.7.3 Prazo para correção das não-conformidades

As não-conformidades listadas em uma NCIA deverão ter suas correções comprovadas no menor espaço de tempo possível. Em função das circunstâncias, e após uma avaliação técnica do INSPAC, será estipulado um prazo dentro do qual as não-conformidades deverão ser corrigidas, variando de “antes do próximo voo” até 30 (trinta) dias, no máximo.

### 4.7.4 Comprovação de correção das não-conformidades

Após terem sido corrigidas as não-conformidades notificadas em uma NCIA, esta deverá ser devidamente preenchida e assinada por quem estiver habilitado para execução da ação corretiva e ser remetida ao órgão emissor, conforme aplicável, juntamente com os documentos necessários à comprovação da correção.

#### 4.7.5 Suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade e limite de prazo

A NCIA não cumprida no prazo estabelecido implicará na suspensão automática do CA da aeronave. A concessão de um novo prazo, quando solicitado pelo interessado, ficará a critério do órgão emissor, que analisará a possibilidade ou não de ser emitida uma nova NCIA, desde que o somatório dos prazos concedidos para uma mesma irregularidade não ultrapasse 60 (sessenta) dias.

#### 4.7.6 Cadastramento da NCIA na tela de pendências

O órgão emissor de uma NCIA deverá, obrigatoriamente, lançá-la na Tela de Pendências Técnicas e Operacionais da aeronave, com o objetivo de que a mesma tenha o seu CA suspenso, automaticamente, pelo código 7 (sete) (vide listagem dos códigos no item 7.8 deste MPR), no caso do seu não cumprimento tempestivo. A NCIA emitida com prazo “antes do próximo voo” implicará a necessidade da atualização imediata da Tela de Pendências Técnicas e Operacionais da aeronave, visando à suspensão do seu CA pelo código 7 (sete). O órgão emissor, ao receber a comprovação da correção de não-conformidade constante de uma NCIA, providenciará a atualização imediata da Tela de Pendências Técnicas e Operacionais da aeronave.

### 4.8 Resumo das Não-Conformidades – RNC

(a) O Resumo das Não-Conformidades (F-100-36) é um documento que o INSPAC emitirá para o operador da aeronave com o objetivo de notificá-lo das não-conformidades constatadas por ocasião de uma VTI, VTE ou Auditoria em Empresa de Manutenção.

(b) O RNC é um documento informal que será oficializado após a emissão de documento oficial pela ANAC.

(c) Caso uma não-conformidade constatada exija a suspensão ou o cancelamento imediato do CA da aeronave, será emitida uma NCIA com o prazo de “antes do próximo voo”. Poderá também ser adotada a sistemática de ser emitida uma NCIA para cumprimento de um RNC, conforme melhor julgamento do INSPAC.

(d) Caso uma aeronave se encontre interdita, ou com o CA suspenso, vencido ou cancelado, e cuja vistoria vise à regularização desta situação, será emitido apenas um RNC se a aeronave tiver sido considerada **NÃO APROVADA** após a VTE.

## CAPÍTULO 5 - VISTORIA TÉCNICA INICIAL – VTI

### 5.1 Emissão de CAARF – aeronave nova fabricada no Brasil

Procedimentos detalhados para emissão de CAARF estão descritos no Capítulo 11 deste MPR.

### 5.2 “Nacionalização”- aeronave importada para o Brasil

(a) Após o cumprimento das exigências legais junto ao RAB, de acordo com o § 1º do art. 109 do CBAer, o operador deverá solicitar a VTI da aeronave à GGAC ou à UR, de acordo com os critérios estabelecidos nos itens 5.2(d) a 5.2(g) deste MPR. Recomenda-se que o operador realize simultaneamente os procedimentos para a inspeção da aeronave na Receita Federal, se aplicável, para atender as exigências da Autoridade Fazendária e permitir a emissão do certificado de aeronavegabilidade definitivo.

(b) De acordo com o RBAC 21.29, toda aeronave a ser importada para o Brasil deve vir acompanhada de um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação (ou documento equivalente), emitida pela Autoridade de Aviação Civil do país exportador. Este certificado deve atestar a conformidade com o projeto de tipo brasileiro (vide CI 21-010).

(c) As aeronaves usadas e que sejam afetadas pelos programas CPCP, AGING, SSID e outros de concepção geriátrica, bem como as aeronaves enquadradas nas restrições de ruído do RBAC 36, realizarão, preferencialmente, a VTI no exterior. Esta vistoria deverá ser solicitada à Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR/GGAC de acordo com o estabelecido no item 5.5 deste MPR, e tem como objetivo principal evitar a exportação para o Brasil de aeronaves sem condições de aeronavegabilidade e de difícil regularização técnica.

(d) Os operadores de aeronaves segundo o RBHA/RBAC 91 ou RBAC 135 deverão agendar a VTI através do Painel de Vistorias, disponível na Internet em <http://www.anac.gov.br/aeronaves/Painel.asp>. Após fazer o lançamento no Painel de Vistorias, o operador deverá em até 3 (três) dias encaminhar o Pedido de Vistoria (F-100-37) e o comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil à Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada, preferencialmente por e-mail ([vistorias@anac.gov.br](mailto:vistorias@anac.gov.br)).

(e) As empresas operadoras de aeronaves segundo o RBAC 121, controladas pela Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada, deverão solicitar a VTI encaminhando o Pedido de Vistoria (F-100-37) diretamente à GGAC.

(f) Para realização de VTI de aeronave no exterior, de acordo com os critérios estabelecidos no item 5.5 deste MPR, o operador deverá encaminhar o pedido de vistoria diretamente à GGAC.

(g) O operador deverá informar no Pedido de Vistoria a data na qual a aeronave realmente estará disponível para vistoria e em condição aeronavegável. Toda a documentação técnica deverá estar em ordem e em dia.

(h) As vistorias não realizadas no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, por força de ação ou omissão do requerente, contados a partir do recebimento do Pedido da Vistoria na SAR/GGAC ou na UR, ou

então a partir da data da autorização da SAR/GGAC para as UR, conforme aplicável, implicará no cancelamento do Pedido de Vistoria. O cancelamento do processo de vistoria implicará na necessidade de novo pedido, incluindo pagamento de novas taxas.

(i) Após a realização de VTI em uma aeronave, o órgão executor atualizará a Tela de Aeronavegabilidade do SIAC. Consequentemente, para a aeronave que tenha sido considerada **APROVADA**, o operador deverá solicitar ao RAB a emissão dos Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade. Para a aeronave que tenha sido considerada **NÃO APROVADA**, o operador poderá solicitar ao RAB somente a emissão do Certificado de Matrícula, desde que cumpra todos os requisitos legais previstos para emissão do mesmo.

(j) Poderá também ser fornecido pela GGAC ou UR que vistoriou a aeronave (ou delegou vistoria) um Certificado de Aeronavegabilidade, que permitirá a operação da aeronave por um período de 60 (sessenta) dias, desde que o RAB tenha emitido o Certificado de Matrícula Provisório ou o Certificado de Nacionalidade e Matrícula definitivo. Nesse período, o operador deverá providenciar junto ao RAB a regularização definitiva da aeronave e, consequentemente, receber o Certificado de Aeronavegabilidade definitivo.

### **5.3 “Civilização” - conversão de aeronave oriunda das Forças Armadas para a aviação civil**

(a) A aeronave oriunda das Forças Armadas, para que possa operar na aviação civil brasileira, passará por um processo de “civilização” e posteriormente realizará uma VTI.

(b) A aeronave cujo modelo não seja certificado ou não seja isento de certificação no Brasil deverá obter um Certificado de Tipo – CT junto à GGCP.

(c) A aeronave cujo modelo seja certificado ou isento de certificação no Brasil deverá ser submetida a uma inspeção de verificação pela GGCP, visando à emissão de um relatório contendo todos os requisitos necessários para atender às necessidades do projeto de tipo aprovado da aeronave, e pela GGAC, visando à emissão de um relatório contendo todos os procedimentos de aeronavegabilidade necessários para a operação da aeronave na aviação civil brasileira.

(d) Após a emissão dos relatórios constantes no item 5.3(c) deste MPR, será emitido pela SAR um relatório final contendo todos os procedimentos necessários para a civilização da aeronave, denominado “Relatório de Exigências Técnicas para Civilização de Aeronave”.

(e) O operador que pretenda operar na aviação civil brasileira com uma aeronave oriunda das Forças Armadas deverá requerer ao RAB uma Reserva de Marcas para a mesma, com o objetivo de preparação da aeronave para a realização de VTI.

(f) Após obter a Reserva de Marcas junto ao RAB, o pretense operador deverá requerer à SAR o “Relatório de Exigências Técnicas para Civilização de Aeronave”.

(g) Após o cumprimento de todos os procedimentos constantes do “Relatório de Exigências Técnicas para Civilização de Aeronave” e, ainda, de todos os procedimentos de VTI, o pretense operador deverá encaminhar o Pedido de Vistoria (F-100-37) diretamente à SAR.

(h) A VTI de aeronave oriunda das Forças Armadas será em conformidade com os procedimentos estabelecidos no item 5.4 deste MPR, conforme aplicável, bem como de acordo com as exigências constantes do respectivo “Relatório de Exigências Técnicas para Civilização de Aeronave”.

## 5.4 Documentação e procedimentos necessários

### 5.4.1 Documentação jurídica necessária

Considerando a particularidade dos contratos de compra, venda, aluguel, *leasing*, etc., a documentação jurídica necessária será definida após análise, caso a caso, pelo RAB.

### 5.4.2 Documentação técnica disponível no ato da VTI

Para a realização de VTI em uma aeronave, o operador deverá disponibilizar a seguinte documentação para apresentação aos INSPAC ou RC:

(a) Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação – CAE, se aplicável, emitido pelo país exportador da aeronave, ou declaração da Autoridade de Aviação Civil competente informando que não emite, de forma sistemática, o referido documento. O original do CAE deverá ser encaminhado pelo operador ao RAB;

(b) Manual de Voo e/ou Manual de Operação aprovado da aeronave, bem como sua respectiva Lista de Verificação (*Check List*);

(c) Registros adequados de manutenção da aeronave e de seus componentes, controlados ou não, escriturados diretamente nas cadernetas apropriadas, ou conforme procedimento aceito de acordo com o RBHA/RBAC sob o qual a aeronave opera;

(d) Registros primários e secundários de cumprimento de todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade emitidas pela ANAC e documentos equivalentes emitidos pela Autoridade de Aviação Civil do país de origem da aeronave e de seus componentes, de acordo com o estabelecido na IAC 3142. Quando existirem somente registros secundários emitidos por fabricantes de aeronaves, motores e hélices, quando da fabricação dos mesmos, estes poderão ser aceitos como registros primários;

(e) Registros primários de cumprimento dos programas de manutenção aprovados ou aceitos, conforme aplicável, em suas versões mais atualizadas;

(f) Ficha de Peso e Balanceamento, conforme RBHA/RBAC aplicável, referente à última pesagem real da aeronave, acompanhada da planta baixa da configuração na qual foi efetivamente realizada a pesagem. Em caso de recálculo, a respectiva ficha deverá ser anexada à ficha de Peso e Balanceamento;

(g) Relatório de Voo de Teste (*Flight Test*), de acordo com o definido nos itens 4.1(e), (f) e (g) deste MPR. Caso o Voo de Teste não tenha sido realizado até o momento da VTI, o operador deverá solicitar, ao órgão responsável pela realização da vistoria, uma Autorização de Voo de Experiência, de acordo com os procedimentos constantes no capítulo 12 deste MPR. A aeronave somente será aprovada na vistoria após a apresentação do Relatório de Voo de Teste;

(h) Registros primários de cumprimento dos programas especiais de manutenção, tais como CPCP, AGING, SSID, etc, conforme aplicável, em suas versões mais atualizadas; e

(i) Qualquer outra documentação técnica necessária à comprovação de atendimento ao previsto nos RBHA/RBAC e IAC/IS, conforme aplicável.

### 5.4.3 Outros documentos: seguro e taxa de serviço

(a) Apólice de Seguro ou Certificado Individual de Seguro da aeronave. Caso o documento apresentado seja o certificado, o mesmo deverá estar acompanhado do comprovante de pagamento do prêmio ou declaração da seguradora de que o prêmio se encontra em dia. Quando, na apólice ou no certificado, constar o parcelamento de pagamento do prêmio, o documento deverá estar acompanhado dos comprovantes de pagamento das quotas vencidas até a data da vistoria da aeronave.

(b) Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC, disponível nas UR, nos Postos de Serviço, nos Escritórios ou na página da ANAC na internet.

### 5.4.4 Licença de estação de aeronave

A licença de estação de aeronave é obrigatória. Vide detalhes no capítulo 13 deste MPR.

## 5.5 Vistoria Técnica Inicial de aeronave no exterior

(a) A Vistoria Técnica Inicial – VTI de uma aeronave nova de fábrica, realizada no exterior, não será executada pelos inspetores da ANAC, podendo esta delegar a seus Representantes Credenciados – RC a referida VTI.

(b) No caso de aeronave usada afetada pelos programas CPCP, AGING, SSID e outros de concepção geriátrica, como também de aeronave usada enquadrada nas restrições de ruído do RBAC 36, a VTI deve ser realizada preferencialmente no exterior.

(c) No caso de aeronave usada que não se enquadra no item 5.5(b), a VTI deve preferencialmente ser realizada no Brasil.

(d) A critério exclusivo da Superintendência de Aeronavegabilidade/Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada – SAR/GGAC, a VTI poderá ser realizada no Brasil, na hipótese do item 5.5(b), ou no exterior, na hipótese do item 5.5(c).

## 5.6 Validade da IAM, do RCA e do CA de uma aeronave após a realização da VTI

(a) A validade da IAM de aeronave que opera segundo o RBHA/RBAC 91 ou RBAC 135, não registrada na categoria Serviço de Transporte Aéreo Público Regular, Doméstico ou Internacional – TPR, será de 1 (um) ano a contar da data de aprovação da aeronave na VTI, conforme estabelecido no RBHA/RBAC 91.403(e).

(b) A validade do RCA de aeronave que opera segundo o RBAC 121 ou RBAC 135, registrada na categoria TPR, será de 3 (três) anos a contar da data de aprovação da aeronave na VTI, conforme estabelecido no RBHA/RBAC 91.403(d).

(c) A validade do CA de uma aeronave após a realização da VTI obedecerá aos critérios estabelecidos no RBAC 21 e na IS 21.181-001.

## 5.7 Laudo de vistoria de aeronave

(a) O Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39) será preenchido pelos INSPAC durante a realização da VTI, de acordo com os dados existentes nas placas de identificação e nas informações técnicas aplicáveis e com as horas escrituradas nos registros de manutenção, depois de avaliada a fidelidade dos lançamentos feitos.

(b) Quando houver necessidade de emissão do Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave (F-100-38), este será anexado ao laudo de VTI da aeronave.

(c) A data de conclusão da VTI será a data referencial para efeito de validade da IAM ou RCA e do CA, de acordo com o estabelecido no item 5.6 deste MPR.

(d) Quando uma aeronave for considerada NÃO APROVADA após a realização da VTI e vier a ser considerada APROVADA posteriormente, através da emissão de Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, a data referencial será a data de conclusão da análise que ensejou a emissão do respectivo Laudo Complementar.

(e) Após as atualizações das respectivas telas do SIAC, conforme aplicável, os laudos serão arquivados no órgão que vistoriou a aeronave. Tal atualização deverá ocorrer o mais breve possível, com vistas a evitar inconsistência nos dados disponíveis no sistema.

## 5.8 Documentos a serem arquivados após VTI

Com o objetivo de cumprir o estabelecido no Documento nº 9760 da OACI, os seguintes documentos serão arquivados, obrigatoriamente, na pasta da aeronave junto ao órgão que efetuou a respectiva VTI:

(a) Cópia do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação da aeronave, ou declaração do país exportador de que não emite o referido documento;

(b) Lista de Verificação de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-34;

(c) Laudo de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-39;

(d) Cópia de documento que comprove a data de fabricação da aeronave;

(e) Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo – FIEV, conforme F-100-43;

(f) Resumo de Não-Conformidades – RNC, conforme F-100-36, se aplicável;

(g) Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-38, se aplicável;

(h) Cópia do Relatório de Voo de Teste (*Flight Test*);

(i) Cópia da Ficha de Peso e Balanceamento e da planta baixa de configuração;

(j) Cópia da Apólice ou do Certificado de Seguro; e

(k) Cópia da lista de grandes modificações e reparos incorporados à aeronave, se aplicável.

## CAPÍTULO 6 - VISTORIA TÉCNICA ESPECIAL – VTE

### 6.1 Procedimentos Gerais

(a) Os operadores de aeronaves segundo o RBHA/RBAC 91 ou RBAC 135 deverão agendar a VTI através do Painel de Vistorias, disponível na Internet em <http://www.anac.gov.br/aeronaves/Painel.asp>. Após fazer o lançamento no Painel de Vistorias, o operador deverá em até 3 (três) dias encaminhar o Pedido de Vistoria (F-100-37) e o comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil à Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada, preferencialmente por e-mail ([vistorias@anac.gov.br](mailto:vistorias@anac.gov.br)).

(b) As empresas operadoras de aeronaves segundo o RBAC 121, deverão solicitar a VTE encaminhando o Pedido de Vistoria (F-100-37) diretamente à GGAC.

(c) O operador deverá informar, no Pedido de Vistoria, a data na qual a aeronave realmente estará disponível para vistoria e em condição aeronavegável. Toda a sua documentação técnica deverá estar em ordem e em dia.

(d) As vistorias não realizadas no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, por força de ação ou omissão do requerente, contados a partir do recebimento do Pedido da Vistoria na SAR/GGAC ou na UR, ou então a partir da data da autorização da SAR/GGAC para as UR, conforme aplicável, implicará no cancelamento do Pedido de Vistoria. O cancelamento do processo de vistoria implicará na necessidade de novo pedido, incluindo o pagamento de novas taxas.

(e) Após a realização de VTE em uma aeronave, o órgão executor atualizará as telas do SACI aplicáveis. Consequentemente, para a aeronave que tenha sido considerada **APROVADA**, o operador deverá solicitar ao RAB a emissão dos Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade, conforme aplicável. Para a aeronave que tenha sido considerada **NÃO APROVADA**, o operador poderá solicitar ao RAB somente a emissão do Certificado de Matrícula, desde que cumpra todos os requisitos legais previstos para a sua emissão.

(f) Caso a aeronave se encontre aeronavegável e sem restrições junto ao RAB, o proprietário ou operador poderá solicitar ao órgão que vistoriou a aeronave a emissão de um CA com validade de 60 (sessenta) dias. Este CA permitirá a operação da aeronave por um período máximo de 60 (sessenta) dias. Nesse período, o operador deverá providenciar junto ao RAB a regularização definitiva da aeronave e, consequentemente, receber o Certificado de Aeronavegabilidade definitivo.

### 6.2 Tipos de Vistoria Técnica Especial

(a) **Revalidação de CA – aeronave com CA vencido ou a vencer.** Considerando a data de validade, constante no próprio CA, recomenda-se o cumprimento dos seguintes procedimentos:

(1) A empresa operadora de aeronave segundo o RBAC 121 ou 135, registrada na categoria TPR, deverá solicitar a realização de VTE para revalidação do CA de modo a coincidir com a data provável de conclusão de qualquer tarefa do programa de manutenção da aeronave ou da IAM; entretanto, a VTE deverá ser, necessariamente, solicitada com pelo menos 30 (trinta) dias de

antecedência da data de vencimento do CA, para que o RAB possa emitir o CA em tempo hábil.

(2) O operador de aeronave segundo o RBHA/RBAC 91 ou 135 não registrada na categoria TPR deverá apresentar o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade – RCA e Lista de Verificação para efeito de revalidação do CA, conforme o RBHA/RBAC 91.403(f) e IS 21.181-001. No entanto, de acordo com critérios estabelecidos, a ANAC poderá executar a vistoria na aeronave para verificar se a mesma cumpre os requisitos regulamentares. A realização de VTE poderá coincidir com a data provável de conclusão de qualquer tarefa do programa de manutenção da aeronave ou da IAM;

(3) O operador deverá solicitar a VTE da aeronave à GGAC ou à UR, de acordo com o estabelecido nos itens 6.1(a) a (c) deste MPR.

(4) Os critérios para revalidação de CA das aeronaves civis brasileiras estão estabelecidos na IS 21.181-001.

(5) Após a aprovação da aeronave, o RAB enviará, automaticamente, o respectivo CA diretamente para o endereço do operador cadastrado na ANAC e constante do último Certificado de Matrícula. Caso o endereço tenha sido modificado, o operador deverá providenciar, o mais breve possível, sua atualização junto ao RAB, de acordo com os procedimentos previstos por aquele Registro.

**(b) Mudança ou inclusão de categoria de registro, conforme aplicável.** O operador deverá solicitar a VTE da aeronave à GGAC ou à UR, de acordo com os critérios estabelecidos nos itens 6.1(a) a (c) deste MPR.

**(c) Mudança de operador – aeronave operada segundo o RBAC 121 ou 135.** O operador deverá solicitar a VTE da aeronave à GGAC ou à UR, de acordo com os critérios estabelecidos nos itens 6.1(a) a (c) deste MPR. Em situações em que o CA da aeronave está em situação normal, o operador não está em processo de certificação inicial e já operou aquele modelo de aeronave, pode não ser necessária a VTE para a mudança do operador.

**(d) Mudança de Marcas de Nacionalidade e de Matrícula.** O operador deverá solicitar a VTE da aeronave à GGAC ou à UR, de acordo com os critérios estabelecidos nos itens 6.1(a) a (c) deste MPR.

**(e) Reidentificação de aeronave, motor ou hélice.**

(1) O operador deverá solicitar a VTE da aeronave à GGAC ou à UR, de acordo com os critérios estabelecidos nos itens 6.1(a) a (c) deste MPR.

(2) Observar os procedimentos técnicos constantes no Capítulo 3 deste MPR.

**(f) Mudança de configuração interna.**

(1) O operador deverá solicitar a VTE da aeronave à GGAC ou à UR, de acordo com os critérios estabelecidos nos itens 6.1(a) a (c) deste MPR.

(2) Antes da solicitação deste tipo de VTE, o operador deverá consultar a SAR ou a UR, conforme aplicável, a respeito da necessidade de realização da vistoria, visando à apresentação ou não do Pedido de Vistoria.

**(g) Incorporação de grandes modificações.**

(1) O operador deverá solicitar a VTE da aeronave à GGAC ou à UR, de acordo com os critérios estabelecidos nos itens 6.1(a) a (c) deste MPR.

(2) Antes da solicitação deste tipo de VTE, o operador deverá consultar a GGAC ou a UR, conforme aplicável, a respeito da necessidade de realização da vistoria, visando à apresentação ou não do Pedido de Vistoria.

### 6.3 Documentação e procedimentos necessários

(a) **Documentação jurídica necessária.** Considerando a particularidade dos contratos de compra, venda, aluguel, *leasing*, etc., a documentação jurídica necessária será definida após análise, caso a caso, pelo RAB.

(b) **Documentação técnica disponível no ato da VTE.** Para a realização de VTE em uma aeronave, o operador deverá disponibilizar a seguinte documentação para apresentação aos INSPAC:

(1) Certificado de Matrícula e Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave;

(2) Manual de Voo e/ou Manual de Operação aprovado da aeronave, bem como sua respectiva Lista de Verificações (*Check List*);

(3) Registros adequados de manutenção da aeronave e de seus componentes, controlados ou não, escriturados diretamente nas cadernetas apropriadas, ou conforme procedimento aceito de acordo com o RBHA/RBAC sob o qual opera a aeronave;

(4) Registros primários e secundários de cumprimento de todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade emitidas pela ANAC e documentos equivalentes emitidos pela Autoridade de Aviação Civil do país de origem da aeronave e de seus componentes, de acordo com o estabelecido na IAC 3142. Quando existirem somente registros secundários emitidos por fabricantes de aeronaves, motores e hélices, quando da fabricação dos mesmos, estes poderão ser aceitos como registros primários;

(5) Registros primários de cumprimento dos programas de manutenção aprovados ou aceitos, conforme aplicável, em suas versões mais atualizadas;

(6) Ficha de Peso e Balanceamento, conforme RBHA/RBAC aplicáveis, referente à última pesagem real, acompanhada da planta baixa da configuração da aeronave na qual foi efetivamente realizada a pesagem. Em caso de recálculo, a respectiva ficha deverá ser anexada à ficha de Peso e Balanceamento;

(7) Relatório de Voo de Teste (*Flight Test*), de acordo com o definido nos itens 4.1(e) a (g) deste MPR. Caso o Voo de Teste não tenha sido realizado até o momento da VTE e a aeronave se encontre com o CA em situação irregular, o operador deverá solicitar ao órgão responsável pela realização da vistoria uma Autorização de Voo de Experiência, de acordo com os procedimentos estabelecidos no item 12.2 deste MPR. A aeronave somente será aprovada na vistoria após a apresentação do Relatório de Voo de Teste;

(8) Registros primários de cumprimento dos programas especiais de manutenção, tais como CPCP, AGING, SSID, etc, conforme aplicável, em suas versões mais atualizadas;

(9) A última Ficha de Inspeção Anual de Manutenção – FIAM ou RCA, conforme aplicável de acordo com a categoria de registro da aeronave;

(10) Para aeronave que se encontre com o CA suspenso ou cancelado pelo código 1 (incidente ou acidente), haverá necessidade de apresentação do Anexo 2 da IAC 3127 e do formulário SEGV00 001, previsto pelo RBHA/RBAC 43 e pela IAC 3133, conforme aplicável. Adicionalmente, deve-se cumprir o estabelecido no item 7.10.5 deste MPR; e

(11) Qualquer outra documentação técnica necessária à comprovação de atendimento ao previsto nos RBHA/RBAC e IAC/IS, conforme aplicável.

### 6.3.1 Outros documentos: seguro, taxa de serviço e taxa fistel

(a) Apólice de Seguro ou Certificado Individual de Seguro da aeronave. Caso o documento apresentado seja o certificado, o mesmo deverá estar acompanhado do comprovante de pagamento do prêmio ou declaração da seguradora de que o pagamento do prêmio se encontra em dia. Quando, na apólice ou no certificado, constar o parcelamento de pagamento do prêmio, o documento deverá estar acompanhado dos comprovantes de pagamento das quotas vencidas até a data da vistoria da aeronave.

(b) Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível nas UR, nos Postos de Serviço, Escritórios ou na página da ANAC na internet.

(c) Comprovante de pagamento da Taxa Fistel, com exceção das aeronaves pertencentes à Agência Nacional de Telecomunicações, à Polícia Federal, às Polícias Militares, à Polícia Rodoviária Federal, às Polícias Cíveis e aos Corpos de Bombeiros Militares, que são isentas de pagamento, de acordo com a Lei nº 5.070, de 7 de julho de 1966 (art. 13 com redação dada pela Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997).

### 6.4 Licença de estação de aeronave

A licença de estação de aeronave é obrigatória. Vide detalhes no capítulo 13 deste MPR.

### 6.5 Validade da IAM, do RCA e do CA de uma aeronave após a realização da VTE

(a) A validade da IAM de aeronave que opera segundo o RBHA/RBAC 91 ou 135, não registrada na categoria TPR, será de 1 (um) ano a contar da data de aprovação da aeronave na VTE, conforme estabelecido no RBHA/RBAC 91.403(e).

(b) A validade do RCA de aeronave que opera segundo o RBAC 121 ou 135, registrada na categoria TPR, será de 3 (três) anos a contar da data de aprovação da aeronave na VTE, conforme estabelecido no RBHA 91.403(d).

(c) A validade do CA de uma aeronave, após a realização da VTE, obedecerá aos critérios estabelecidos no RBAC 21 e na IS 21.181-001.

### 6.6 Laudo de Vistoria de Aeronave

(a) O Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39) será preenchido pelos INSPAC durante a realização da VTE, de acordo com os dados existentes nas placas de identificação e nas informações técnicas aplicáveis e com as horas escrituradas nos registros de manutenção, depois de avaliada a fidelidade dos lançamentos feitos.

(b) Quando houver necessidade de emissão do Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave (F-100-38), este será anexado ao laudo de VTE da aeronave.

(c) A data de conclusão da VTE será a data referencial para efeito de validade da IAM ou RCA e do CA, de acordo com o estabelecido no item 6.5 deste MPR.

(d) Quando uma aeronave for considerada **NÃO APROVADA**, após a realização da VTE, e vier a ser considerada **APROVADA** posteriormente, através da emissão de Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, a data referencial será a data de conclusão da análise que ensejou a emissão do respectivo laudo complementar.

(e) Após as atualizações das respectivas telas do SIAC, conforme aplicável, os laudos serão arquivados no órgão que vistoriou a aeronave. Tal atualização ocorrerá o mais breve possível, com vistas a evitar inconsistência nos dados disponíveis no sistema.

## 6.7 Documentos a serem arquivados após VTE

Com o objetivo de cumprir o estabelecido no Documento nº 9760 da OACI, os seguintes documentos serão arquivados, obrigatoriamente, na pasta da aeronave junto ao órgão que efetuou a respectiva VTE:

- (a) Lista de Verificação de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-34;
- (b) Laudo de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-39;
- (c) Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo – FIEV, conforme F-100-43;
- (d) Resumo de Não-Conformidades – RNC, conforme F-100-36, se aplicável;
- (e) Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-38, se aplicável;
- (f) Cópia do Relatório de Voo de Teste (*Flight Test*), se aplicável;
- (g) Cópia da Ficha de Peso e Balanceamento e da planta baixa de configuração;
- (h) Cópia da Apólice ou do Certificado de Seguro;
- (i) Cópia da lista de grandes modificações e reparos incorporados na aeronave, se aplicável;
- (j) Cópia do anexo 2 da IAC 3127, se aplicável; e
- (k) Cópia da Licença de Estação de Aeronave, se aplicável.

## CAPÍTULO 7 - CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PADRÃO

### 7.1 Generalidades

Este capítulo apresenta, em linhas gerais, os requisitos necessários para a emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão.

### 7.2 Requisitos para Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão

(a) O RBAC 21.183(a) prescreve os requisitos básicos para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para uma aeronave nova fabricada no Brasil sob um COP.

(b) O RBAC 21.183(b) prescreve os requisitos básicos para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para uma aeronave nova fabricada no Brasil apenas sob um CT.

(c) O RBAC 21.183(c) prescreve os requisitos básicos para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para uma aeronave importada com CT brasileiro emitido conforme o RBAC 21.29 ou para uma aeronave importada que seja isenta de CT, conforme RBAC 21.29(d). Para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para aeronave importada, essa deve possuir um CAE emitido pela Autoridade de Aviação Civil do país exportador, além de outros documentos exigidos pelo RAB.

(d) O RBAC 21.183(d) prescreve os requisitos básicos para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para uma aeronave não coberta pelos itens 7.2(a) até (c) deste MPR.

### 7.3 Certificado de Aeronavegabilidade Padrão

Na emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, a ANAC é responsável por assegurar que a aeronave está conforme com o projeto de tipo e apresenta condições de operação segura. Por conseguinte, os inspetores da ANAC ou seus representantes credenciados devem conduzir as inspeções necessárias à emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para cada aeronave.

### 7.4 Delegação de emissão de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão em nome de Autoridades de Aviação Civil Estrangeiras

Convênios de cooperação técnica podem ser especificamente estabelecidos com o objetivo de emissão, pela ANAC, de um certificado de aeronavegabilidade estrangeiro em nome de uma autoridade de aviação civil estrangeira, como é o caso de um acordo entre a ANAC e a *Federal Aviation Administration* – FAA, sob os auspícios do *Bilateral Aviation Safety Agreement* – BASA.

## 7.5 Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão

### 7.5.1 Emissão

O RAB é o órgão responsável pela emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, que o emitirá depois de satisfeitas as seguintes condições:

- (a) Seja apresentado ao RAB o requerimento para emissão do CA, conforme o modelo definido por aquele Registro;
- (b) A aeronave tenha sido vistoriada e considerada **APROVADA** pela GGAC, GGCP ou UR, e, ainda, quando da renovação do CA, através da emissão de RCA e Lista de Verificação, esteja conforme os critérios estabelecidos na IS 21.181-001;
- (c) Não exista nenhuma irregularidade quanto à suspensão, vencimento ou cancelamento do CA por qualquer código ou, ainda, a aeronave não esteja interdita;
- (d) Com o objetivo de melhor identificar quaisquer restrições e informações de caráter técnico ou operacional, existe no CA um campo denominado “OBSERVAÇÕES”, que visa a explicitar a referida situação; e
- (e) Para melhor identificar a operação das aeronaves registradas como Serviço Aéreo Especializado – SAE, os tipos de atividades serão identificados no campo “CATEGORIA DE REGISTRO” e, se preciso complementado no campo “OBSERVAÇÕES”, para as aeronaves que operam em dupla ou múltipla categoria de registro. As diversas atividades inerentes à categoria SAE são as seguintes:

SAE-AA	Apoio Aéreo
SAE-AC	Aerocinematografia
SAE-AD	Aerodemonstração
SAE-AF	Aerofotografia
SAE-AG	Aeroagrícola
SAE-AI	Combate a incêndios
SAE-AL	Aerolevantamento
SAE-AN	Aeroinspeção
SAE-AP	Aeropublicidade
SAE-AR	Aeroreportagem

### 7.5.2 Validade

Todos os Certificados de Aeronavegabilidade das aeronaves civis brasileiras terão a validade estipulada no próprio CA e em conformidade com a data constante no SIAC, de acordo com os critérios estabelecidos no RBAC 21 e na IS 21.181-001.

## 7.6 Certificado de aeronavegabilidade – CA com validade de 60 (sessenta) dias

Um CA com validade de 60 (sessenta) dias, a contar da data da vistoria, pode ser emitido pela Superintendência de Aeronavegabilidade/Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada - SAR/GGAC ou pela Unidade Regional – UR, conforme aplicável. A prorrogação do prazo do CA com validade de 60 (sessenta) dias somente poderá ser concedida pelo Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

### 7.6.1 Emissão de CA com validade de 60 (sessenta) dias para aeronave usada vistoriada no exterior nas hipóteses do artigo 111 do CBAer.

(a) O CA com validade de 60 (sessenta) dias (F-100-32), a contar da data da vistoria, será emitido pela SAR/GGAC, para aeronave usada vistoriada no exterior, e será entregue ao representante do proprietário ou do operador no local da vistoria, desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

(1) apresentação de cópia, ou original, do Certificado de Matrícula provisória emitido pelo RAB;

(2) apresentação do original do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação – CAE, emitido pelo país exportador da aeronave, ou declaração da Autoridade de Aviação Civil competente constando que não emite CAE ou documento equivalente;

(3) apresentação do comprovante de cancelamento do registro da aeronave emitido pelo país exportador; e

(4) preenchimento dos requisitos do CBAer, RBHA/RBAC e IAC/IS aplicáveis.

(b) Após o recebimento do CA com validade de 60 (sessenta) dias, deverão ser observadas as seguintes condições:

(1) a aeronave deve ser submetida à inspeção da Receita Federal no Brasil, para o cumprimento das exigências da autoridade fazendária; e

(2) a operação comercial da aeronave com o CA, com validade de 60 (sessenta) dias, só poderá ocorrer após a inclusão da aeronave nas Especificações Operativas da empresa, se aplicável.

### 7.6.2 Emissão de CA com validade de 60 (sessenta) dias para aeronave nova ou usada vistoriada no Brasil por mudança de marcas

(a) O CA com validade de 60 (sessenta) dias (F-100-32), a contar da data da VTI ou VTE por mudança de marcas, será emitido pela SAR/GGAC ou UR, para aeronave vistoriada no Brasil, mediante cancelamento das marcas anteriores, e será entregue ao representante do proprietário ou do operador, desde que satisfeitas as seguintes condições:

(1) no caso de VTI, apresentação de cópia, ou original, do Certificado de Matrícula provisória ou do Certificado de Matrícula definitivo emitido pelo RAB;

(2) no caso de VTI, apresentação do original do CAE, emitido pelo país exportador da aeronave,

ou declaração da Autoridade de Aviação Civil competente constando que não emite, de forma sistemática, documento equivalente;

(3) no caso de VTI, apresentação do comprovante do cancelamento de registro da aeronave, emitido pelo país exportador, ou, para aeronave nova, declaração da Autoridade de Aviação Civil competente constando que a aeronave jamais foi registrada;

(4) no caso de VTE por mudança de marcas, comprovação do cancelamento das marcas anteriores e apresentação de cópia, ou original, do Certificado de Matrícula provisória ou do Certificado de Matrícula definitivo emitido pelo RAB; e

(5) preenchimento dos requisitos do CBAer, RBHA/RBAC e IAC/IS aplicáveis.

(b) Antes da operação com o CA com validade de 60 (sessenta) dias, a aeronave importada deve ser submetida à inspeção da Receita Federal no Brasil, para o cumprimento das exigências da autoridade fazendária.

(c) A operação comercial da aeronave com o CA, com validade de 60 (sessenta) dias, só poderá ocorrer após a inclusão da aeronave nas Especificações Operativas da empresa, se aplicável.

### **7.6.3 Emissão de CA com validade de 60 (sessenta) dias após VTE para aeronave devidamente matriculada**

O CA com validade de 60 (sessenta) dias (F-100-32) será emitido em nome do operador registrado no RAB, desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

(a) a vistoria tenha sido realizada em conformidade com os requisitos aplicáveis;

(b) a aeronave tenha sido considerada aeronavegável de acordo com os requisitos do CBAer, RBHA/RBAC e IAC/IS aplicáveis;

(c) a aeronave esteja com sua situação regularizada no Sistema Informatizado da Aviação Civil – SIAC, ou seja, esteja com o seu CA com código "N" (situação normal); e

(d) a categoria de registro que constará no CA com validade de 60 (sessenta) dias seja a categoria em que a aeronave foi vistoriada, exceto no caso em que o operador não cumpre com os requisitos necessários para a referida operação, devendo, assim, ser incluída a categoria de registro compatível com a do mesmo, ou, então, ser restringida sua operação no campo "OBSERVAÇÕES" do CA com validade de 60 (sessenta) dias, conforme aplicável, desde que o documento esteja compatível com os aspectos técnicos e legais.

### **7.7 Data referencial para a validade do CA**

A data referencial para a validade do CA será a data de aprovação da aeronave em VTI ou VTE, ou data de emissão do RCA/LV.

### **7.8 Códigos indicadores da condição do CA de uma aeronave**

Para fins de identificação da condição do CA de uma aeronave, os seguintes códigos são utilizados:

## CÓDIGO .....CONDIÇÃO

- R .....Reserva de marcas
- N .....Situação normal
- S .....Certificado de Aeronavegabilidade suspenso
- C .....Certificado de Aeronavegabilidade cancelado
- V .....Certificado de Aeronavegabilidade vencido
- X .....Aeronave interdita
- Z .....Aeronave experimental (Situação normal)
- U .....Aeronave ultraleve (Situação Normal)
- M .....Matrícula cancelada
- 1 .....Aeronave avariada por acidente ou incidente
- 2 .....Irregularidade quanto à Licença de Estação de Aeronave
- 3 .....Aeronave com pendências judiciais ou administrativas (RAB)
- 4 .....Situação irregular no RAB
- 5 .....Irregularidade da Empresa Operadora (RBHA/RBAC 91, 121 ou 135)
- 6 .....Situação Técnica Irregular
- 7 .....Não cumprimento de NCIA
- 8 .....IAM ou RCA vencida
- 9 .....Seguro aeronáutico vencido ou irregular

## 7.9 Suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade

### 7.9.1 Identificação do motivo de suspensão do CA

(a) As aeronaves civis brasileiras poderão ter seus Certificados de Aeronavegabilidade suspensos (art. 114, parágrafo 1º do CBAer, regulamentado pela seção 47.157 do RBHA/RBAC 47). A identificação do motivo de suspensão do CA será através da letra “S” seguida do código numérico (1 a 9) que originou a suspensão, conforme listagem constante no item 7.8 deste MPR.

(b) O CA de uma aeronave será automaticamente suspenso pelos códigos 2, 6, 7, e 8, simultaneamente ou não, quando a data da validade ou as isenções temporárias concedidas pela ANAC, registradas no SACI, vencerem e não forem comprovadas pelo operador, através de documentos adequados, as respectivas regularizações, conforme discriminado a seguir:

**(1) Código 2** – A Licença de Estação de Aeronave, após sua obtenção ou renovação junto à ANATEL, deverá ser apresentada na GGAC ou nas Unidades Regionais. Para aeronave pertencente à empresa aérea controlada pela GGAC, a licença poderá também ser apresentada nessa Gerência-Geral.

(i) A licença a ser apresentada deverá estar em sua forma original e vir acompanhada de uma cópia, que será autenticada e ficará em poder da ANAC para que seja realizada a atualização do SIAC. A licença original receberá um registro de apresentação à ANAC e será devolvida ao operador da aeronave.

(ii) Caso seja de seu interesse, o operador poderá apresentar somente uma cópia da licença autenticada em cartório.

**(2) Código 6** – A documentação referente à regularização técnica da aeronave deverá ser apresentada no órgão responsável pela emissão do documento oficial que estipulou o prazo para correção de não-conformidades constatadas.

**(3) Código 7** – A documentação referente à regularização técnica da aeronave deverá ser apresentada no órgão responsável pela emissão da NCI.

**(4) Código 8** – O operador de aeronave segundo o RBHA/RBAC 91 ou 135, não registrada na categoria TPR, deverá apresentar a Declaração de Inspeção Anual de Manutenção – DIAM no órgão responsável pelo controle da empresa executora da IAM. O operador de aeronave segundo o RBAC 121 ou 135, registrada na categoria TPR, deverá apresentar o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade – RCA e Lista de Verificação no órgão responsável pelo seu controle.

**(c)** O CA de uma aeronave poderá ser suspenso pelos códigos 1, 3, 4 e 5, devendo o interessado, através de documentos adequados, providenciar as respectivas regularizações junto à ANAC, conforme discriminado a seguir:

**(1) Código 1** – A documentação referente à regularização técnica da aeronave acidentada, de acordo com os requisitos da IAC 3127, deverá ser apresentada no órgão responsável pelo controle da empresa que realizou os serviços de recuperação da aeronave.

**(2) Código 3** – A documentação legal ou administrativa referente à regularização da aeronave deverá ser apresentada no RAB.

**(3) Código 4** – A documentação legal referente à regularização da aeronave deverá ser apresentada no RAB.

**(4) Código 5** – A documentação referente à regularização técnica da empresa aérea operadora da aeronave segundo o RBHA/RBAC 91, 121 ou 135, deverá ser apresentada no órgão responsável pelo controle da respectiva empresa. Quando a regularização se der através da mudança do operador da aeronave, a documentação deverá ser apresentada ao órgão responsável pelo controle do novo operador.

## 7.9.2 Competência para suspensão ou revogação da suspensão do CA

**(a)** A GGAC poderá suspender ou revogar a suspensão do CA de qualquer aeronave civil brasileira motivada pelos códigos 1, 2, 5, 6, 7, 8 e 9.

**(b)** O RAB poderá suspender ou revogar a suspensão do CA de qualquer aeronave civil brasileira motivada pelos códigos 3 e 4.

**(c)** A UR poderá suspender ou revogar a suspensão do CA de qualquer aeronave civil brasileira motivada pelos códigos 2 e 9.

(d) A UR poderá suspender ou revogar a suspensão do CA de qualquer aeronave civil brasileira motivada pelos códigos 1, 5, 6, 7 e 8. Quando se tratar de aeronave pertencente à empresa aérea controlada pela GGAC, a UR somente poderá suspender ou revogar a suspensão do CA quando autorizado por aquela Gerência.

(e) Os Postos de Serviços e os Escritórios poderão revogar a suspensão do CA de qualquer aeronave civil brasileira motivada pelos códigos 2 e 9.

## 7.10 Cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade

### 7.10.1 Identificação do motivo de cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade

(a) As aeronaves civis brasileiras poderão ter seus Certificados de Aeronavegabilidade cancelados em caso de constatação da falta de manutenção (art. 70, parágrafo 3º do CBAer, regulamentado pela seção 47.157 do RBHA/RBAC 47). A identificação do motivo de cancelamento do CA será através da letra “C” seguida do código numérico (**1, 6 ou 8**) que originou o cancelamento, conforme listagem constante no item 7.8 deste MPR.

(b) O CA de uma aeronave será automaticamente cancelado pelos códigos 1 e 8, simultaneamente ou não, quando os prazos limites, registrados no SIAC, vencerem e não forem comprovadas pelo operador, através de documentos adequados, as respectivas regularizações, conforme discriminado a seguir:

(1) **Código 1** – A aeronave se encontrar acidentada e, conseqüentemente, com o CA suspenso há mais de 1 (um) ano pelo código 1.

(2) **Código 8** – A aeronave se encontrar com a IAM ou o RCA vencido e, conseqüentemente, com o CA suspenso há mais de 2 (dois) anos.

(c) O CA de uma aeronave poderá ser cancelado pelo código 6 nas seguintes situações:

(1) Quando for constatado que a aeronave realizou serviço de manutenção em local não autorizado;

(2) Quando for constatado que a aeronave realizou serviço de manutenção por pessoa não certificada; ou

(3) Quando for comprovada, em Vistoria Técnica Especial, a falta de manutenção na aeronave.

(d) Nos casos previstos no item 7.10.1(c) deste MPR, o CA somente poderá ser cancelado pela GGAC ou UR, de acordo com o órgão controlador da aeronave, após a análise do Relatório Técnico que substanciou as referidas irregularidades.

### 7.10.2 Aeronave com Certificado de Aeronavegabilidade cancelado

O operador deverá devolver o Certificado de Aeronavegabilidade cancelado ao RAB, de acordo com o estabelecido na seção 21.181(c) do RBAC 21.

### 7.10.3 Competência para regularização da aeronave e emissão de novo certificado de aeronavegabilidade

(a) A regularização de uma aeronave que teve seu CA cancelado somente se dará através do

cumprimento dos procedimentos descritos nos itens 7.10.4 e 7.10.5 deste MPR. Adicionalmente deverá ser apresentado à ANAC o RCA/LV ou DIAM para a aeronave em questão., conforme aplicável.

(b) Após a apresentação das informações requeridas, a ANAC regularizará a situação da aeronave com a atualização das telas do SACI, devendo ser registrado o resultado da vistoria na Tela de Aeronavegabilidade para que o RAB possa emitir um novo CA.

#### **7.10.4 Procedimentos para regularização de aeronave que teve o Certificado de Aeronavegabilidade cancelado pelo código 6 (situação técnica irregular) ou 8 (IAM ou RCA vencido)**

(a) Realizar a maior e mais abrangente inspeção prevista no programa de manutenção da aeronave, recomendado pelo fabricante ou aprovado do operador, incluindo qualquer item especial, horário ou calendário estipulado. Motores e hélices deverão, necessariamente, estar com o programa de manutenção (inspeções, testes, calibrações, revisão geral e vidas limites de componentes) cumprido, de acordo com o estabelecido pelo referido fabricante, em documentação aprovada/aceitável em ordem e atualizada, devendo ser observados, inclusive, os critérios de preservação nos períodos de inatividade.

(b) Realizar um Voo de Teste (*Flight Test*) para avaliação das condições técnicas e operacionais da aeronave, devendo ser emitido o respectivo Relatório de Voo de Teste, de acordo com o estabelecido no Manual de Operação ou em outro manual, conforme aplicável para o modelo da aeronave. Para realização deste voo, o operador deverá solicitar ao órgão responsável pela realização da vistoria uma Autorização de Voo de Experiência, de acordo com os procedimentos constantes no capítulo 12 deste MPR.

(c) Para aeronave que opere segundo o RBHA/RBAC 91 ou 135, não registrada na categoria TPR, deverá ser atestada uma IAM, de acordo com o estabelecido no RBHA/RBAC 91. Para aeronave que opere segundo o RBAC 121 ou 135, registrada na categoria TPR, deverá ser emitido um Relatório de Condição de Aeronavegabilidade – RCA e Lista de Verificação, de acordo com o estabelecido no RBHA/RBAC 91 e na IS 21.181-001.

#### **7.10.5 Procedimentos para regularização de aeronave que teve o certificado de aeronavegabilidade cancelado pelo código 1 (acidente ou incidente)**

(a) Cumprir os procedimentos das IAC 3127 e 3133, conforme aplicável.

(b) Realizar a próxima inspeção prevista no programa de manutenção da aeronave, recomendado pelo fabricante ou aprovado do operador, incluindo qualquer item especial, horário ou calendário estipulado. Motores e hélices deverão, necessariamente, estar com o programa de manutenção (inspeções, testes, calibrações, revisão geral e vidas limites de componentes) cumprido, de acordo com o estabelecido pelo referido fabricante, devendo ser observados, inclusive, os critérios de preservação nos períodos de inatividade.

(c) Realizar um Voo de Teste (*Flight Test*) para avaliação das condições técnicas e operacionais da aeronave, devendo ser emitido o respectivo Relatório de Voo de Teste, de acordo com o estabelecido no Manual de Operação ou em outro manual, conforme aplicável para o modelo da aeronave. Para realização deste voo, o operador deverá solicitar ao órgão responsável pela realização da vistoria, uma Autorização de Voo de Experiência, de acordo com os procedimentos constantes no capítulo 12 deste MPR.

(d) Para aeronave que opere segundo o RBHA/RBAC 91 ou 135, não registrada na categoria TPR, deverá ser atestada uma IAM, de acordo com o estabelecido no RBHA/RBAC 91. Para aeronave que opere segundo o RBAC 121 ou 135, registrada na categoria TPR, deverá ser emitido um Relatório de Condição de Aeronavegabilidade – RCA e Lista de Verificação, de acordo com o estabelecido no RBHA/RBAC 91 e na IS 21.181-001.

(e) Para aeronave que estiver com o CA cancelado pelos códigos 1 e 8, simultaneamente, será exigido também o requerido pelo item 7.10.4(a) deste MPR nos casos em que tenha transcorrido mais de 2 (dois) anos de vencimento da última IAM ou do último RCA, conforme aplicável.

### **7.11 Interdição e desinterdição de aeronave – Código “X”**

Observar as instruções dispostas na Instrução Normativa nº 8 disponível na biblioteca digital da ANAC na internet.

## CAPÍTULO 8 - CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE ESPECIAIS

### 8.1 Generalidades

Este capítulo apresenta os procedimentos gerais para emissão dos certificados de aeronavegabilidade especiais. As Subpartes H e I do RBAC 21 estabelecem os requisitos para certificação de aeronavegabilidade das aeronaves que fazem jus a esses certificados.

### 8.2 Certificados de aeronavegabilidade especiais

As atividades estabelecidas nos itens 8.2.1 e 8.2.2 abaixo, para emissão dos certificados de aeronavegabilidade especiais, são consistentes com os procedimentos específicos estabelecidos neste MPR em função das peculiaridades de cada um desses certificados.

#### 8.2.1 Verificação da Documentação

O INSPAC ou RC deve:

- (a) Assegurar-se de que o requerimento e outros documentos necessários para a certificação de aeronavegabilidade pretendida foram submetidos à ANAC (GGCP, GGAC ou UR, conforme aplicável) pelo requerente. A solicitação para os Certificados de Autorização de Voo Experimentais, para as Autorizações Especiais de Voo e para o CAARF pode ser feita por meio de carta ou fax acompanhadas de requerimento, quando aplicável, com todas as informações pertinentes;
- (b) Verificar se o requerente submeteu, juntamente com a solicitação, uma declaração identificando a aeronave, os propósitos para os quais a aeronave será utilizada e demais informações, conforme RBAC 21.193 ou 21.199, como aplicável;
- (c) Verificar a documentação apresentada pelo requerente a fim de assegurar-se de que a aeronave cumpre com os requisitos de registros do RBHA/RBAC 47 e com os requisitos de marcas e identificação do RBAC 45;
- (d) Verificar os registros de serviços da aeronave para certificar-se de que as manutenções e inspeções exigidas foram executadas conforme estabelecidas. Os registros devem estar completos e refletir desenhos de projetos aprovados;
- (e) Repetir qualquer inspeção ou rever quaisquer dados técnicos, necessários para estabelecer a conformidade com o projeto de tipo, sempre que julgar necessário;
- (f) Examinar os dados do requerente relativos ao peso e balanceamento da aeronave, verificando a exatidão e aceitação dos mesmos, para a aeronave submetida à certificação de aeronavegabilidade;
- (g) Verificar se a aeronave foi ensaiada em voo, se requerido;
- (h) Verificar se as Diretrizes de Aeronavegabilidade (DA aplicáveis foram cumpridas); e

(i) Verificar se todos os documentos requeridos e registros foram fornecidos com a aeronave, ou seja, um Manual de Voo aprovado e atualizado, lista de equipamentos, registros de manutenção e manuais, conforme sejam exigidos nos RBHA/RBAC ou outros documentos aplicáveis.

### 8.2.2 Inspeção da Aeronave

O requerente deve agendar e disponibilizar a aeronave para o INSPAC ou RC, permitindo as inspeções necessárias nas quais deve ser determinado se:

- (a) A aeronave é qualificada para a marca e modelo constantes na especificação da aeronave (EA);
- (b) A placa de identificação cumpre com os requisitos do item 3.3 deste MPR, conforme aplicável;
- (c) As informações constantes da placa de identificação estão corretas e de acordo com o item 3.3 deste MPR, conforme aplicável;
- (d) As marcas de nacionalidade e de matrícula estão de acordo com o RBAC 45;
- (e) Os sistemas de comando de voo estão operando apropriadamente;
- (f) Os motores, hélices e instrumentos associados operam de acordo com as instruções do fabricante;
- (g) O sistema anemométrico e instrumentos associados operam apropriadamente;
- (h) Os instrumentos estão marcados (faixas de operação) conforme o Manual de Voo aprovado ou dados usados no programa de certificação de tipo da aeronave envolvida;
- (i) As modificações foram devidamente inspecionadas e registradas, e se estão em condições de operação segura; e
- (j) A aeronave possui um transmissor localizador de emergência (ELT) instalado, conforme requerido no RBHA/RBAC 91.207.

## 8.3 Tipos de certificados de aeronavegabilidade especiais

### 8.3.1 Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves da Categoria Restrita

(a) Este certificado é emitido para aeronaves certificadas na categoria restrita de acordo com o RBAC 21.25.

(b) Aeronaves importadas certificadas na categoria restrita, de acordo com o RBAC 21.29, são elegíveis a esse certificado de aeronavegabilidade quando atendidos os requisitos RBAC 21.185(c).

(c) Aeronaves fabricadas fora do Brasil e certificadas em qualquer outra categoria de acordo com o RBAC 21.29 são elegíveis ao certificado de aeronavegabilidade na categoria restrita se um certificado de aeronavegabilidade padrão conforme o RBAC 21.183(c) tenha sido emitido para essa aeronave e, em seguida, a mesma tenha sido modificada para receber um certificado de Aeronavegabilidade conforme o item 8.3.2 deste MPR. Nessas condições, o RBAC 21.185(b) é a base para emissão do certificado de aeronavegabilidade especial na categoria restrita.

(d) O certificado de aeronavegabilidade na categoria restrita deve conter em suas observações, o seguinte: “Esta aeronave está autorizada a operar na categoria restrita de acordo com as limitações previstas no RBHA/RBAC 91.313”.

### **8.3.2 Certificado de aeronavegabilidade especial emitido na categoria restrita e em uma ou mais categorias**

(a) Conforme as disposições do RBAC 21.187, para um requerente de um certificado de aeronavegabilidade na categoria restrita e em uma ou mais categorias é emitido um certificado de aeronavegabilidade múltiplo.

(b) O certificado de aeronavegabilidade na categoria restrita e em uma ou mais outras categorias deve conter em suas observações, o seguinte: “Esta aeronave está autorizada a operar na categoria restrita de acordo com as limitações previstas no RBHA/RBAC 91.313”.

(c) O certificado de aeronavegabilidade na categoria restrita e em uma ou mais outras categorias não inclui a categoria primária, conforme o RBAC 21.187(a).

### **8.3.3 Certificado de Aeronavegabilidade Provisório**

(a) Conforme o RBAC 21, Subparte I, existem duas classes de certificado de aeronavegabilidade emitidos com base no certificado de tipo provisório. O certificado de aeronavegabilidade emitido com base no certificado de tipo provisório Classe I, que pode ser emitido para todas as categorias de aeronaves, e o de Classe II, que pode ser emitido apenas para aeronaves categoria transporte. Em cada caso, um certificado de tipo provisório (Classe I ou II) ou uma emenda provisória ao CT deve estar em vigor, para a emissão do certificado de aeronavegabilidade provisório.

(b) Segundo o RBHA/RBAC 91.317, o certificado de aeronavegabilidade emitido com base no certificado de tipo provisório é emitido para propósitos especiais que incluem:

- (1) Operação diretamente relacionada com o CT ou Certificado Suplementar de Tipo - CST da aeronave;
- (2) Para treinamento de tripulações, inclusive em operações simuladas de transporte aéreo;
- (3) Em voos de demonstração efetuados pelo fabricante, visando à venda do produto;
- (4) Em voos para pesquisa de mercado, efetuados pelo fabricante;
- (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.

(c) O certificado de aeronavegabilidade emitido com base no certificado de tipo provisório: “Este certificado é um documento provisório, emitido com base em um Certificado de Tipo Provisório, e autoriza a operação de aeronave de acordo com as limitações estabelecidas no RBHA/RBAC 91.317 e no RBAC 121.207, conforme aplicável.”

### **8.3.4 Certificado de Autorização de Voo Experimental**

O RBAC 21.191, estabelece os propósitos para os quais o certificado de autorização de voo experimental é emitido pela ANAC. Para maiores detalhes, vide capítulo 9 deste MPR.

### **8.3.5 Certificado de Aeronavegabilidade Especial emitido para Aeronaves na Categoria Primária**

(a) Este certificado é emitido para aeronaves certificadas na categoria primária que atenda os requisitos do RBAC 21.24.

(b) Aeronaves importadas que são certificadas na categoria primária conforme o RBAC 21.29, são elegíveis ao certificado de aeronavegabilidade especial quando atendidos os requisitos do RBAC 21.184(b).

(c) Conforme o RBAC 21.184(c), aeronaves que já possuem um certificado de aeronavegabilidade brasileiro em outra categoria, podem obter o certificado de aeronavegabilidade especial para categoria primária, em substituição ao antigo certificado, através de um processo de certificação suplementar de tipo na GGCP.

### **8.3.6 Outros certificados de aeronavegabilidade especiais**

Os outros certificados de aeronavegabilidade especiais e os respectivos procedimentos de emissão são apresentados nos capítulos 9, 10 e 11, para CAVE, para AEV e para CAARF, respectivamente.

## CAPÍTULO 9 - CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VOO EXPERIMENTAL

### 9.1 Generalidades

(a) Qualquer aeronave registrada no RAB que não tenha um Certificado de Aeronavegabilidade Padrão válido, certificando que a aeronave está conforme com o seu CT e modificações aprovadas, não pode ser operada legalmente, até que seja emitido para essa aeronave um Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE ou uma Autorização Especial de Voo – AEV.

(b) Um CAVE pode ser emitido para uma aeronave registrada no RAB, voar no Brasil. Caso seja pretendida a sua operação no exterior, o operador/requerente deverá obter junto à Autoridade de Aviação Civil – AAC do país em que a aeronave será operada, uma autorização de operação.

(c) Se a validade de um CAVE de uma aeronave localizada no exterior expirar, sua renovação pode ser solicitada à GGCP.

(d) Aeronaves de projeto destinado ao emprego militar, construídas sob um contrato com uma das forças armadas do Brasil e identificadas com as marcas militares, não requerem a emissão de um Certificado de Matrícula e de um CAVE para sua operação. Contudo, aeronaves de projeto destinado ao emprego militar, construídas independentemente de um contrato com uma das forças armadas do Brasil, com a intenção de realizar demonstrações para possíveis compradores militares, portanto, sem a identificação de uma das forças armadas do Brasil, devem obter Certificado de Marca Experimental e CAVE, pois tais aeronaves são consideradas aeronaves civis.

### 9.2 Propósitos do Certificado de Autorização de Voo Experimental

O propósito para o qual o CAVE é emitido deve ser indicado no certificado. Qualquer solicitação para modificação no propósito implica na apresentação de um novo requerimento e demais documentos pertinentes para emissão de um outro CAVE. O RBAC 21.191 estabelece os propósitos para os quais o CAVE pode ser emitido, conforme segue:

(a) **Pesquisa e Desenvolvimento.** Segundo o RBAC 21.191(a)(1), pesquisa e desenvolvimento de aeronaves consistem em ensaios de novas concepções de projeto de aeronave, novos equipamentos aeronáuticos, novas técnicas operacionais, novas instalações na aeronave ou novos empregos para a aeronave. Qualquer aeronave é elegível a obter um CAVE para esse propósito. Embora as operações realizadas com esse propósito sejam normalmente conduzidas para obtenção de um CT ou CST, elas podem, também, ser efetuadas por um requerente, apenas, como pura pesquisa ou para avaliação de que o projeto permite um desenvolvimento mais avançado;

(b) **Demonstração de cumprimento com Requisitos.** Segundo o RBAC 21.191(a)(2), demonstração de cumprimento com requisitos consiste na realização de ensaios em voo e outras operações com a finalidade de demonstrar cumprimento com os regulamentos de aeronavegabilidade. Isto inclui os voos necessários à emissão de CT ou CST, voos para substanciar grandes modificações de projeto e voos para demonstrar a conformidade com requisitos de funcionamento e confiabilidade. Esse propósito é solicitado pelo requerente, para mostrar cumprimento com os RBHA/RBAC aplicáveis, com acompanhamento da GGCP;

**(c) Treinamento de Tripulações.** Segundo o RBAC 21.191(a)(3), treinamento de tripulações consiste no treinamento exclusivo da tripulação de voo do requerente. O treinamento de tripulação dos compradores, em aeronaves experimentais, é admitido em uma aeronave com CAVE emitido com o propósito especificado no item (f) abaixo;

**(d) Exibição.** Exibição das qualidades de voo, de desempenho ou de características peculiares da aeronave em demonstrações, produções cinematográficas, programas de televisão e outras produções similares. Manutenção da proficiência das tripulações na condução de tais exibições, incluindo (para tais tripulantes) a execução dos voos de e para os locais de tais demonstrações e produções;

**(e) Competição aérea.** Participação em competições aéreas, incluindo o treinamento de pessoal participante da competição e os voos de e para o local da competição;

**(f) Pesquisas de Mercado.** Segundo o RBAC 21.195, o fabricante de uma aeronave construída no Brasil pode requerer um CAVE para permitir a utilização da aeronave em pesquisa de mercado, demonstração para venda e treinamento de tripulações de um comprador;

**(g) Operação de aeronave construída por amador.** Operação de aeronave cuja porção maior foi fabricada e montada por pessoas que realizaram a construção unicamente para sua própria educação ou recreação;

**(h) Operação de aeronave categoria primária montada a partir de conjuntos.** Operação de aeronave categoria primária que atenda aos requisitos do RBAC 21.24(a)(1) e que tenha sido montada por uma pessoa a partir de conjuntos fabricados pelo detentor de um certificado de organização de produção, mas cuja montagem foi realizada sem a supervisão e sem o controle de qualidade de tal detentor, como estabelecido no RBAC 21.184(a); e

**(i)** A partir de 31 de dezembro de 2010, operação de aeronave leve esportiva experimental.

**NOTA:** Os procedimentos do capítulo 9 estabelecidos a seguir são aplicáveis somente para os propósitos (a), (b), (c) e (f) do item 9.2.

### 9.3 CAVE com Múltiplos Propósitos

**(a)** Um CAVE pode ser emitido para mais de um propósito. O requerente de um CAVE com múltiplos propósitos deve justificar os propósitos requeridos a GGCP. Quando mais de um propósito é solicitado, o PPI deve assegurar-se de que, para cada propósito, a aeronave apresenta as condições conforme especificadas nas limitações operacionais estabelecidas.

**(b)** A emissão do CAVE com propósito múltiplo de pesquisa e desenvolvimento e demonstração de conformidade com requisitos deve ser limitada aos requerentes de CT. No entanto, pode ser estendido para o requerente de modificações, quando adequadamente substanciado.

**(c)** O requerente do CT ou de modificações a esse certificado deve ter um procedimento para operação de aeronaves com CAVE. Esse procedimento deve ser submetido à aprovação da GGCP. O procedimento deve atender os seguintes requisitos:

**(1)** Uma descrição da área de ensaio em voo que será usada para mostrar cumprimento com os requisitos do RBHA/RBAC 91.319(b);

**(2)** Um registro diário do voo deve ser mantido pelo piloto que mostra a conformidade com o

RBHA/RBAC 91.319(b) e inspeção executada na aeronave antes da liberação para voos fora da área de ensaio definida, conforme o propósito específico do voo. O registro do voo será mantido pelo período de validade do CAVE, para a verificação do PPI;

(3) Uma descrição do método usado para conduzir e fazer registro dos voos realizados fora da área de ensaio em voo, bem como, o meio usado para manter estes registros. Este procedimento deve permanecer ativo pelo período de validade do CAVE, eliminando a necessidade do requerente de CT obter aprovação para cada voo;

(4) Uma descrição do método usado para definir as pessoas que podem ser transportadas durante essas operações. O seguinte deve ser incorporado nesse procedimento:

(i) O piloto em comando deve avisar cada passageiro da natureza experimental da aeronave, de acordo com o RBHA/RBAC 91.319(d).

(ii) Um método de registrar as pessoas transportadas em cada voo. Esses registros devem ser mantidos pelo período de validade do CAVE, para a verificação do PPI.

(iii) Uma provisão de que nenhuma pessoa pode ser transportada na aeronave, a menos que essa pessoa tenha uma finalidade para o voo. As pessoas que não são membros da tripulação podem ser transportadas quando as seguintes circunstâncias são encontradas:

(A) A aeronave é de um mesmo modelo que mostrou conformidade com os RBHA/RBAC 91.319(b) e 21.195;

(B) A aeronave já foi ensaiada dentro de uma área estabelecida para ensaios em voo;

(C) Os ensaios em voo não incluem manobras intencionais que envolvem mudanças abruptas na atitude da aeronave, atitudes anormais, ou aceleração/desaceleração anormal desnecessárias para o voo em condições normais;

(D) Os procedimentos cobrem especificamente os tipos de voos permitidos quando transportando passageiros que não são membros de tripulação; e

(E) Uma placa localizada na entrada da aeronave, legível e em local visível para as pessoas que entram na aeronave, com as inscrições: “AVISO AOS PASSAGEIROS: ESTA AERONAVE NÃO ESTÁ TOTALMENTE DE ACORDO COM AS EXIGÊNCIAS DE SEGURANÇA DOS REGULAMENTOS DE CERTIFICAÇÃO AERONÁUTICA”.

(5) Uma descrição do método usado para determinar que a aeronave esteja em condições de operação apropriada para o propósito pretendido, quando muda de uma configuração para outra (CAVE com múltiplos propósitos). Documentar os resultados dessa determinação em um registro diário do voo;

(6) Qualquer outra condição que a GGCP julgar de interesse para a segurança de voo; e

(7) Uma cópia desse procedimento de operação deve ser transportada a bordo, enquanto a aeronave estiver operando segundo o procedimento. Esse procedimento deve fazer parte do Sistema de Organização de Produção da Empresa.

(d) Quando o CAVE é emitido para os propósitos de pesquisa e desenvolvimento, demonstração de conformidade com requisitos, treinamento de tripulações e pesquisa de mercado, o certificado deve ser válido pelo tempo necessário ao programa do requerente (CT / CST), mas nunca por mais de 1 (um) ano.

#### 9.4 Procedimentos específicos para emissão do CAVE

Considerando as atividades especificadas no item 8.2 deste MPR, para emissão dos certificados de aeronavegabilidade especiais, o procedimento abaixo deve ser seguido para emissão do CAVE. Observar fluxograma contido no apêndice 1 deste MPR.

### 9.4.1 Solicitação do CAVE

O requerente qualificado conforme o RBAC 21.173 deve apresentar à GGCP:

- (a) Uma carta solicitando o CAVE conforme RBAC 21.193. Esta carta também deverá indicar o local e a data a partir da qual a aeronave e a sua documentação estarão disponíveis para a inspeção física e verificação documental, respectivamente;
- (b) Comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC referente à emissão do certificado; e
- (c) Comprovante de pagamento da TFAC referente à vistoria, conforme peso máximo de decolagem e categoria de certificação.

### 9.4.2 Pré-análise da Solicitação

A GCPR ao receber a carta requerendo o CAVE, verifica se a aeronave citada está em processo de certificação de tipo ou suplementar de tipo e encaminha a carta à Coordenação de Projeto (PHT) ou à Certificação Suplementar de Tipo (PST), conforme aplicável.

### 9.4.3 Elaboração do CAVE

A PHT/PST, ao receber a carta requerendo o CAVE, procede como segue:

- (a) Verifica se os dados do fabricante, os dados da aeronave e os propósitos para os quais o CAVE foi solicitado estão completos e de acordo com os requisitos do RBAC 21.191 e 21.193;
- (b) Os dados solicitados conforme o RBAC 21.193 estão relacionados no formulário F-100-73;
- (c) Se a documentação não estiver completa e coerente, a PHT/PST deverá solicitar ao requerente a complementação ou a regularização da documentação;
- (d) Determina as limitações operacionais aplicáveis à aeronave, conforme Apêndice 2 deste MPR e as limitações específicas estabelecidas pela GGCP, quando necessário;
- (e) Verifica a necessidade da realização de inspeção da aeronave; e
- (f) Em comum acordo com o PPI estabelece as informações dos itens (c) e (d) acima, enviando-lhe a documentação.

### 9.4.4 Realização da Inspeção

- (a) O PPI verifica se foi solicitada a inspeção da aeronave e avalia a possibilidade de delegação da inspeção.
- (b) A delegação das atividades de inspeção deve tomar por base os critérios estabelecidos pelo MPH-110.
- (c) Caso a inspeção seja delegada, o PPI emite uma solicitação de trabalho de representante

credenciado, formulário F-200-08, para o Representante Credenciado executar a inspeção.

(d) O inspetor do PPI ou RC deve realizar a inspeção conforme o formulário F-100-73 e preencher o relatório de inspeção, formulário F-300-10, onde devem ser listadas as não-conformidades encontradas.

(e) O PPI analisa o relatório de inspeção quanto à existência de não-conformidades e, se necessário, solicita ao requerente a correção das mesmas.

#### 9.4.5 Correção das não-conformidades

As não-conformidades detectadas na documentação ou na inspeção física devem ser informadas ao requerente visando à regularização. O requerente deve tomar as providências para saná-las. Caso, por algum motivo, não seja possível ou adequado eliminar alguma não-conformidade, o inspetor do PPI deverá consultar a sua gerência para aceitação ou não, no estado.

#### NOTAS:

(a) O requerente terá um prazo de até 30 (trinta) dias para resolver as pendências detectadas, caso contrário, deve haver uma nova vistoria.

(b) As não-conformidades são classificadas em:

(1) Item Classe I – Não-conformidade maior – é aquela que possa afetar a segurança de voo, incluindo qualquer não-cumprimento do § 21.3, inclusive em casos pontuais; e

(2) Item Classe II – Não-conformidade menor – é aquela, sistêmica ou pontual que não seja considerada Maior.

#### 9.4.6 Elaboração, Análise e Correção do Esboço do CAVE

Após as não-conformidades relevantes terem sido fechadas, o PPI elabora o esboço do CAVE, conforme as informações da carta do requerente e as acordadas entre a PST/PHT e o PPI (item 9.4.3 deste MPR), e encaminha esse esboço à PST/PHT responsável. A PST/PHT analisa os dados do esboço, faz correções se necessário, e retorna esse esboço ao PPI. O PPI realiza as correções, se solicitadas, e retorna o esboço à PHT/PST, que rubrica o esboço devidamente corrigido e determina a emissão do CAVE.

#### 9.4.7 Emissão do CAVE

(a) O PPI ao receber o esboço do CAVE rubricado pela PST/PHT, emite o CAVE (F-100-03), que deve ser assinado pelo Gerente-Geral da GGCP ou outra pessoa legalmente designada.

(b) O PPI enviará o original do CAVE ao requerente. Se o processo for de CST, o PPI envia o original do CAVE para a PST, que o remeterá ao requerente. Quando aplicável, o PPI informará à GGAC sobre a emissão do CAVE e solicitará a suspensão temporária do CA da aeronave.

Nota: Conforme previsto no RBAC 21.175 e no art. 20 da Lei nº 7.565 as aeronaves autorizadas a voar com CAVE pelo fabricante para os propósitos pesquisa e desenvolvimento, demonstração de cumprimento com requisitos, treinamento de tripulações e pesquisa de mercado não necessitam estar munidas de Certificado de Matrícula.

### 9.4.8 Guarda de Documentos

O PPI arquiva:

(a) Documentos originais:

- (1) a carta do requerente de solicitação do CAVE; e
- (2) relatório de inspeção, (F-300-10);

(b) Documentos em cópia:

- (1) CAVE, (F-100-03).

### 9.5 Áreas de Ensaio em Voo

(a) Conforme o RBHA/RBAC 91.319(b), nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, que tenha um CAVE, fora de uma área designada pela GGCP em coordenação com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, até que seja demonstrado que:

- (1) A aeronave é controlável na sua faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e
- (2) A aeronave não possui características perigosas de projeto ou de operação.

(b) Conforme o RBHA/RBAC 91.305, nenhuma pessoa pode realizar ensaios em voo em aeronaves, exceto sobre águas abertas e áreas escassamente povoadas, com tráfego aéreo reduzido.

(c) A descrição da área em que a aeronave com CAVE deve ser operada deve constar das limitações operacionais dessa aeronave, especificadas no CAVE.

(1) Operação dentro das Áreas Indicadas para Ensaio em Voo. Exceto para aeronaves de construção amadora, não há requisito para definição de tempo de operação, dentro de uma área indicada para ensaios em voo. Cada caso deve ser julgado em função de suas condições individuais, tais como o tipo e complexidade da aeronave. Por exemplo, ensaios em voo para aeronaves em processo de certificação suplementar de tipo podem requerer, apenas, (1) uma hora em uma área indicada para ensaios em voo, ao passo que a operação inicial do protótipo de uma aeronave a jato pode requerer 20 (vinte) ou mais horas, antes que os requisitos transcritos no item 9.5(a) deste MPR sejam cumpridos. Em qualquer caso, a PHT/PST não pode modificar as limitações operacionais para permitir voo fora das áreas indicadas de ensaios em voo, até que o requerente mostre conformidade com o item 9.5(a) deste MPR.

(2) Operações Fora da Área de Ensaio em Voo. As aeronaves que cumprem o estabelecido no item 9.5(a) deste MPR podem ser operadas fora de uma área indicada para ensaios em voo, no entanto, é requerido um novo CAVE com a especificação das novas limitações operacionais.

### 9.6 Limitações Operacionais

(a) Para emissão de um CAVE, limitações operacionais apropriadas à aeronave devem ser estabelecidas de acordo com o(s) propósito(s) solicitado(s) pelo requerente, para o CAVE. As limitações operacionais devem ser estabelecidas de acordo com o Apêndice 2 deste MPR, pela PHT/PST responsável pelo programa, em comum acordo com o PPI.

(b) As limitações operacionais podem ser alteradas; no entanto, um novo requerimento para o

CAVE deve ser submetido, seguindo os procedimentos estabelecidos no item 9.4 deste MPR.

### **9.7 Retorno ao Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, após Operação sob CAVE**

Para uma aeronave voltar a operar sob um Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, emitido pela GGAC, tendo operado sob um CAVE, o PPI pode realizar uma vistoria para verificar se a aeronave está aeronavegável e comunica a GGAC a situação da aeronave. Os registros da aeronave devem refletir adequadamente a situação da aeronave.

## CAPÍTULO 10 - AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO

### 10.1 Generalidades

(a) Autorizações especiais de voo são emitidas para aeronaves que não cumprem com todos os requisitos de aeronavegabilidade, mas que apresentam condições de operação segura, observadas as limitações operacionais da respectiva autorização. A AEV não exige a aeronave dos requisitos do RBHA/RBAC 91.

(b) O RBAC 21.197(a) aplica-se a aeronaves operadas com os propósitos especificados nos RBAC 21.197(a)(1) ao (a)(5), mesmo que essas não cumpram todos os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

(c) O RBAC 21.197(b) aplica-se àquelas aeronaves que cumprem todos os requisitos de aeronavegabilidade, exceto o requisito sobre peso de decolagem, que é superior ao aprovado.

(d) O RBAC 21.197(c) aplica-se somente aos detentores de certificado de operação emitidos segundo o RBAC 121 ou 135.

(e) A AEV é uma situação excepcional que se enquadra como uma permissão especial perante o art. 20 do CBAer. Dentre essas excepcionalidades que podem ocorrer está a falta do Certificado de Matrícula da aeronave, situação onde se enquadram, por exemplo, os voos de produção e de entrega ao comprador (translado). Por conta dessas excepcionalidades, o voo sobre outros países, depende de autorização destes.

(f) De acordo com o RBHA/RBAC 39.3, ninguém pode operar um produto ao qual se aplica uma DA, a não ser em conformidade com os requisitos estabelecidos por essa DA. No entanto, se o produto considerado não é uma aeronave, e a DA não prevê a operação desse produto durante o voo, uma AEV pode ser emitida sob o RBAC 21.197(a), desde que a aeronave na qual o produto está instalado possa ser operada com segurança. Neste caso, deve constar na AEV a limitação de que o referido produto deve estar inoperante durante o voo.

### 10.2 Propósitos da Autorização Especial de Voo

(a) O RBAC 21.197 prescreve os propósitos para os quais uma AEV pode ser emitida. A ANAC emite a AEV para:

(1) Translado de aeronave para uma base onde reparos, modificações ou serviços de manutenção serão executados ou para uma base onde a aeronave será armazenada;

(2) Entrega ou exportação da aeronave ao seu comprador;

(3) Ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas;

(4) Evacuação da aeronave de áreas perigosas;

(5) Condução de voos de demonstração para comprador em aeronaves novas que tenham satisfatoriamente completado ensaios em voo de produção.; e

(6) Operação da aeronave com peso superior ao peso máximo de decolagem aprovado.

(b) Para os propósitos especificados no item 10.2(a)(1), (2) no caso de aeronave usada, e (4) deste MPR, a autorização será concedida pela GGAC ou pela UR, conforme aplicável, e para os propósitos especificados em (2), no caso de aeronave nova fabricada no Brasil, (3), (5) e (6) a autorização será concedida pela GGCP.

(c) Está no escopo da AEV qualquer voo de uma aeronave registrada no RAB, coberta pelo RBAC 21.197, desde que a aeronave seja capaz de voar com segurança.

### **10.3 Autorização Especial de Voo Internacional – AEVI**

Compete à GGAC ou à UR analisar a solicitação (F-100-48) do operador ou de seu representante legal, devidamente documentado de procuração, e confeccionar a Autorização Especial de Voo Internacional (F-100-47) que poderá ser concedida desde que sejam observados os seguintes critérios:

#### **10.3.1 Aeronave nova adquirida na fábrica, no exterior**

Será concedida a Autorização Especial de Voo Internacional (F-100-47) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Autorização Especial de Voo Internacional (F-100-45), que deverá ser encaminhada ao órgão da ANAC que controla a empresa aérea ou a empresa de manutenção responsável pelo traslado da aeronave. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original, sendo dispensado o preenchimento do campo “VIII” da solicitação (F-100-45), pelo fato de tratar-se de aeronave nova e oriunda da fábrica;

(b) Apresentação da cópia da Declaração de Reserva de Marcas emitida pelo RAB, sendo dispensado caso a aeronave já se encontre cadastrada com o código “R” no SIAC;

(c) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B), ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo constar explicitamente no mesmo, as marcas reservadas para a aeronave, atendendo aos requisitos do RBHA/RBAC 47;

(d) Apresentação da Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível nas UR, nos Postos de Serviço, nos Escritórios ou na página da ANAC na Internet; e

(e) Observar os procedimentos especiais constantes no item 10.3.4 e os fatores restritivos constantes no item 10.6 deste MPR, conforme aplicável.

#### **10.3.2 Aeronave usada adquirida no exterior**

Será concedida a Autorização Especial de Voo Internacional (F-100-47) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Autorização Especial de Voo Internacional (F-100-45), que deverá ser encaminhada ao órgão da ANAC que controla a empresa aérea ou a empresa de manutenção responsável pelo traslado da aeronave. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O campo “VIII” da solicitação (F-100-45), tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de traslado,

somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que:

- (1) seja sediada no local onde a aeronave se encontra; ou
  - (2) possua autorização para realização de serviço fora de sede; ou
  - (3) tenha incluso em seu MPI um procedimento aceitável para realização de serviço fora de sede. Exemplo de procedimento aceitável: “Inspeções para verificação de condições técnicas para translados, que não requeiram operações complexas de manutenção corretiva”.
- (b) A critério da GGAC ou da UR, poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de traslado, de acordo com a situação específica de cada aeronave;
- (c) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;
- (d) Apresentação da Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível nas UR, nos Postos de Serviço, nos Escritórios ou na página da ANAC na internet;
- (e) Apresentação da cópia do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, verificando o atendimento aos requisitos brasileiros;
- (f) Dependendo das condições específicas da aeronave haverá a necessidade de apresentação do Certificado de Aeronavegabilidade válido na data do desregistro;
- (g) Apresentação da cópia da Declaração de Desregistro ou de Não Registro da aeronave emitida pelo país exportador;
- (h) Apresentação da cópia da Declaração de Reserva de Marcas emitida pelo RAB, sendo dispensado caso a aeronave já se encontre cadastrada com o código “R” no SIAC;
- (i) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B), ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo constar explicitamente no mesmo, as marcas reservadas para a aeronave, atendendo aos requisitos do RBHA/RBAC 47; e
- (j) Observar os procedimentos especiais constantes no item 10.3.4 e os fatores restritivos constantes no item 10.6 deste MPR, conforme aplicável.

### **10.3.3 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aeronavegabilidade**

Será concedida a Autorização Especial de Voo Internacional (F-100-47) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

- (a) Apresentação da Solicitação de Autorização Especial de Voo Internacional (F-100-45), que deverá ser encaminhada ao órgão da ANAC que controla a empresa aérea ou a empresa de manutenção responsável pelo traslado da aeronave. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O campo “VIII” da solicitação (F-100-45), tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de traslado, somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que:
- (1) seja sediada no local onde a aeronave se encontra; ou

(2) possua autorização para realização de serviço fora de sede; ou

(3) tenha incluso em seu MPI um procedimento aceitável para realização de serviço fora de sede. Exemplo de procedimento aceitável: “Inspeções para verificação de condições técnicas para translados, que não requeiram operações complexas de manutenção corretiva”.

(b) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de traslado, de acordo com a situação específica de cada aeronave;

(c) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;

(d) Apresentação da Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível nas UR, nos Postos de Serviço, nos Escritórios ou na página da ANAC na internet;

(e) Para aeronave com situação irregular no SIAC quanto ao seguro (Aditivo B), deverá ser apresentada uma cópia autenticada da apólice de seguro da aeronave, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo atender aos requisitos do RBHA/RBAC 47;

(f) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47; e

(g) Observar os procedimentos especiais constantes no item 10.3.4 e os fatores restritivos constantes no item 10.6 deste MPR, conforme aplicável.

#### **10.3.4 Procedimentos especiais para operação de aeronave com AEVI**

(a) A AEVI deverá estar a bordo da aeronave enquanto estiver sendo operada sob os termos da autorização, não eximindo o operador do cumprimento de quaisquer exigências de aspectos legais;

(b) A aeronave deverá estar identificada com as marcas de nacionalidade e de matrícula brasileiras, de acordo com o previsto no RBAC 45;

(c) A entrada em território brasileiro deverá ser, obrigatoriamente, por aeroporto internacional, de acordo com o art. 22 do CBAer. O comandante da aeronave, logo após o pouso, deverá apresentar ao Fiscal do Posto de Serviço a Autorização Especial de Voo Internacional para o devido registro, conforme requisitos constantes no verso do documento;

(d) Por ocasião do pedido de AEVI, a rota será livremente estipulada pelo operador, devendo ser planejado um trajeto lógico em função das características de autonomia da aeronave.

(e) O operador deverá obter autorização das Autoridades de Aviação Civil dos países a serem sobrevoados ao longo da rota antes de se iniciar o voo, conforme previsto no Documento nº 9760 da OACI;

(f) O voo deverá ser realizado de acordo com as regras gerais de operação das Autoridades de

Aviação Civil dos países a serem sobrevoados ao longo da rota, conforme previsto no Documento nº 9760 da OACI;

(g) Qualquer aeronave somente poderá realizar voo com AEVI se estiver equipada e operando com os transceptores de comunicação, de acordo com o estabelecido nos RBHA/RBAC aplicáveis. Será de responsabilidade do comandante da aeronave o cumprimento deste requisito;

(h) A tripulação deverá cumprir os requisitos estabelecidos pelo RBHA/RBAC 61 e possuir os certificados e licenças apropriados, emitidos ou validados pela ANAC, devendo conduzir o voo em consonância com as limitações operacionais previstas no Manual de Voo da aeronave;

(i) O voo deverá ser conduzido de modo a evitar áreas de tráfego aéreo intenso ou quaisquer outras áreas onde o voo possa expor pessoas ou bens ao risco;

(j) Para o transporte de passageiro, as seguintes restrições deverão ser observadas quando da realização de voo em qualquer aeronave sob amparo de AEVI:

(1) Aeronave com restrição de aeronavegabilidade: não é permitido o transporte de passageiro em uma aeronave com restrição de aeronavegabilidade. Somente poderão ser transportados profissionais da área de manutenção da empresa responsável pelo voo, em número compatível com as avaliações técnicas necessárias à segurança do voo a ser realizado; e

(2) Aeronave nova, oriunda de fábrica, com reserva de marcas: somente poderá ser realizado o transporte não remunerado de passageiro, devendo o seguro aeronáutico cobrir o número total de assentos da aeronave.

(k) O término do voo deverá ser, em princípio, na localidade constante na AEVI como Aeroporto de Inspeção ou localidade definida para realização da VTI; e

(l) Após a chegada ao Aeroporto de Inspeção ou local da VTI, conforme constante da AEVI, ficará a aeronave impedida de realizar qualquer voo. Para regularização da aeronave, será indispensável a sua aprovação em VTI, bem como a posterior emissão dos Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade.

#### **10.4 Autorização Especial de Voo Nacional – AEVN**

Compete à GGAC ou à UR analisar a solicitação do operador ou de seu representante legal, devidamente documentado de procuração, e confeccionar a Autorização Especial de Voo Nacional (F-100-47), que poderá ser concedida desde que sejam observados os seguintes critérios:

##### **10.4.1 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aeronavegabilidade**

Será concedida a Autorização Especial de Voo Nacional (F-100-47) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Autorização Especial de Voo (F-100-45), que deverá ser encaminhada ao órgão da ANAC que controla a empresa aérea ou a empresa de manutenção responsável pelo traslado da aeronave. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O campo “VIII” da solicitação (F-100-45), tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de traslado, somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que:

- (1) seja sediada no local onde a aeronave se encontra; ou
  - (2) possua autorização para realização de serviço fora de sede; ou
  - (3) tenha incluso em seu MPI um procedimento aceitável para realização de serviço fora de sede. Exemplo de procedimento aceitável: “Inspeções para verificação de condições técnicas para translados, que não requeiram operações complexas de manutenção corretiva”.
- (b) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de traslado, de acordo com a situação específica de cada aeronave;
- (c) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização;
- (d) Apresentação da Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível nas UR, nos Postos de Serviços, nos Escritórios ou na página da ANAC na internet;
- (e) Para aeronave com situação irregular no SIAC quanto ao seguro (Aditivo B), deverá ser apresentada uma cópia autenticada da apólice de seguro da aeronave, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo atender aos requisitos do RBHA/RBAC 47;
- (f) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47; e
- (g) Observar os requisitos especiais constantes no item 10.3.4 e os fatores restritivos constantes no item 10.6 deste MPR, conforme aplicável.

#### **10.4.2 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aspecto legal ou judicial (códigos 3 e 4)**

Será concedida a Autorização Especial de Voo Nacional (F-100-47) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

- (a) Apresentação da Solicitação de Autorização Especial de Voo (F-100-45), que deverá ser encaminhada ao órgão da ANAC que controla a empresa aérea ou a empresa de manutenção responsável pelo traslado da aeronave. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O campo “VIII” da solicitação (F-100-45), tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de traslado, somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que:
- (1) seja sediada no local onde a aeronave se encontra; ou
  - (2) possua autorização para realização de serviço fora de sede; ou
  - (3) tenha incluso em seu MPI um procedimento aceitável para realização de serviço fora de sede. Exemplo de procedimento aceitável: “Inspeções para verificação de condições técnicas para translados, que não requeiram operações complexas de manutenção corretiva”.

- (b) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de traslado, de acordo com a situação específica de cada aeronave;
- (c) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização;
- (d) Apresentação da Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível nas UR, nos Postos de Serviços, nos Escritórios ou na página da ANAC na internet;
- (e) Para aeronave com situação irregular no SIAC quanto ao seguro (Aditivo B), deverá ser apresentada uma cópia autenticada da apólice de seguro da aeronave, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo atender aos requisitos do RBHA/RBAC 47;
- (f) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47; e
- (g) Observar os requisitos especiais constantes no item 10.3.4 e os fatores restritivos constantes no item 10.6 deste MPR, conforme aplicável.

#### 10.4.3 Aeronave de origem militar ou adquirida em hasta pública

Será concedida a Autorização Especial de Voo Nacional (F-100-47) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Autorização Especial de Voo (F-100-45), que deverá ser encaminhada ao órgão da ANAC que controla a empresa aérea ou a empresa de manutenção responsável pelo traslado da aeronave. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O campo “VIII” da solicitação (F-100-45), tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de traslado, somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que:

- (1) seja sediada no local onde a aeronave se encontra; ou
- (2) possua autorização para realização de serviço fora de sede; ou

(3) tenha incluso em seu MPI um procedimento aceitável para realização de serviço fora de sede. Exemplo de procedimento aceitável: *“Inspeções para verificação de condições técnicas para traslados, que não requeiram operações complexas de manutenção corretiva”*.

(b) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de traslado, de acordo com a situação específica de cada aeronave;

(c) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;

(d) Apresentação da Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de

serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível nas UR, nos Postos de Serviços, nos Escritórios ou na página da ANAC na internet;

(e) Apresentação da cópia da Declaração de Reserva de Marcas emitida pelo RAB, quando aplicável, sendo dispensada caso a aeronave já se encontre cadastrada com o código “R” no SIAC;

(f) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B), ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo constar explicitamente no mesmo, as marcas reservadas para a aeronave, atendendo aos requisitos do RBHA/RBAC 47;

(g) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47;

(h) A aeronave oriunda das Forças Armadas ou adquirida em leilão público, enquanto permanecer em pendência de regularização, junto ao RAB, para emissão definitiva do Certificado de Matrícula, fará jus a receber somente AEVN; e

(i) Observar os requisitos especiais constantes no item 10.3.4 e os fatores restritivos constantes no item 10.6 deste MPR, conforme aplicável.

#### **10.4.4 Aeronave com reserva de marcas**

Será concedida a Autorização Especial de Voo Nacional (F-100-47) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Autorização Especial de Voo (F-100-45), que deverá ser encaminhada ao órgão da ANAC que controla a empresa aérea ou a empresa de manutenção responsável pelo traslado da aeronave. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O campo “VIII” da solicitação (F-100-45), tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de traslado, somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que:

(1) seja sediada no local onde a aeronave se encontra; ou

(2) possua autorização para realização de serviço fora de sede; ou

(3) tenha incluso em seu MPI um procedimento aceitável para realização de serviço fora de sede. Exemplo de procedimento aceitável: “Inspeções para verificação de condições técnicas para translados, que não requeiram operações complexas de manutenção corretiva”.

(b) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de traslado, de acordo com a situação específica de cada aeronave;

(c) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização;

(d) Apresentação da cópia de registros de manutenção adequados, comprovando que a aeronave foi montada de acordo com o estabelecido pelo fabricante (somente para aeronave montada após transporte);

- (e) Apresentação da Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço, conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível nas UR, nos Postos de Serviços, nos Escritórios ou na página da ANAC na internet;
- (f) Apresentação da cópia do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, para aeronaves importadas, verificando o atendimento aos requisitos brasileiros;
- (g) Apresentação da cópia da Declaração de Reserva de Marcas emitida pelo RAB, sendo dispensado caso a aeronave já se encontre cadastrada com o código “R” no SIAC;
- (h) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B), ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo constar explicitamente no mesmo, as marcas reservadas para a aeronave, atendendo aos requisitos do RBHA/RBAC 47;
- (i) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47; e
- (j) Observar os requisitos especiais constantes no item 10.3.4 e os fatores restritivos constantes no item 10.6 deste MPR, conforme aplicável.

#### **10.4.5 Procedimentos especiais para operação de aeronave com AEVN**

- (a) Realizar o voo em condições meteorológicas visuais, exceto se de outra forma expressamente autorizada, com a tripulação mínima requerida pelo TCDS, sem carga ou passageiros a bordo, e com o seguro em ordem e em dia.
- (b) A tripulação deverá cumprir os requisitos estabelecidos pelo RBHA/RBAC 61 e possuir os certificados e licenças apropriados, emitidos ou validados pela ANAC, devendo conduzir o voo em consonância com as limitações operacionais previstas no Manual de Voo da aeronave.
- (c) A aeronave deverá estar identificada com as marcas de nacionalidade e matrícula de brasileiras, de acordo com o previsto no RBAC 45.
- (d) Desde que a aeronave não esteja interdita ou com o CA suspenso, cancelado ou vencido, ou, ainda, detida ou apreendida, o voo de traslado poderá ser realizado independentemente de autorização, desde que em conformidade com a *Minimum Equipment List* – MEL atualizada e devidamente aprovada pela ANAC.
- (e) Por ocasião do pedido de AEVN, a rota será livremente estipulada pelo operador, devendo ser planejado um trajeto lógico em função das características de autonomia da aeronave.
- (f) O voo deverá ser conduzido de modo a evitar áreas de tráfego aéreo intenso ou quaisquer outras áreas onde o voo possa expor pessoas ou bens ao risco.
- (g) Não é permitido o transporte de passageiro em uma aeronave com restrição de aeronavegabilidade. Somente poderão ser transportados profissionais da área de manutenção da empresa responsável pelo voo, em número compatível com as avaliações técnicas necessárias à segurança do voo a ser realizado.

(h) Para um grande avião categoria transporte operado por empresa certificada segundo o RBAC 121, com mais de dois motores, mas com um motor inoperante, deverá ser cumprido o estabelecido na seção 91.611 do RBHA/RBAC 91. Caso a empresa não contenha em seu Manual Geral de Manutenção os procedimentos aceitos pela ANAC para algum tipo de translado em particular, o mesmo somente poderá ser realizado mediante Autorização Especial de Voo a ser expedida pela SAR, segundo o previsto neste MPR.

## 10.5 Prazo e validade

(a) O requerente deverá dar entrada na solicitação de AEVI ou de AEVN no prazo mínimo de 5 (cinco) dias úteis anteriores à data pretendida para início do translado. A solicitação de AEVI ou AEVN deverá ser encaminhada à GGAC ou à UR, conforme aplicável.

(b) A validade da autorização será de no máximo 30 (trinta) dias, contados a partir da data da sua emissão.

(c) Para os casos em que o translado não seja realizado no período de validade da autorização, será de responsabilidade do operador efetuar um novo pedido.

(d) O operador da aeronave tem um prazo de 5 (cinco) dias, após o pouso no último aeroporto de destino constante na AEVI, para encaminhar à GGAC ou à UR a referida autorização devidamente registrada pelo Fiscal do Posto de Serviço quando da entrada no primeiro aeroporto brasileiro.

## 10.6 Fatores restritivos à concessão de AEVI ou de AEVN

### 10.6.1 Quanto às restrições de aeronavegabilidade

Para aeronave interdita por razões de natureza técnica ou com o CA suspenso ou cancelado pelos códigos 1, 2, 5, 6, 7, 8 e 9, ou ainda vencido, deverão ser observadas as seguintes condições:

(a) Se a aeronave estiver com o CA suspenso ou cancelado pelo código 1: observar o estabelecido na IAC 3127;

(b) Se a aeronave estiver com o CA suspenso ou cancelado pelos códigos 2, 5, 6, 7 e 8, ou ainda vencido, o responsável técnico da empresa certificada responsável pelos serviços a serem executados assinará na parte referente às condições de aeronavegabilidade, constante no campo “VIII” da solicitação (F-100-45), após proceder as inspeções e as ações corretivas julgadas pertinentes; e

(c) Se a aeronave estiver com o CA suspenso somente pelo código 9, o operador deverá regularizar o seguro da aeronave junto à ANAC, de acordo com o estabelecido no item 7.9 deste MPR, e não será necessário solicitar a autorização.

### 10.6.2 Quanto às restrições de aspectos legais ou judiciais

(a) Se a aeronave estiver com o CA suspenso pelos códigos 3 e 4, o operador deverá solicitar, de acordo com o item 10.4.2 deste MPR, autorização à SAR ou à UR, que, após aquiescência do RAB, emitirá a autorização.

(b) Se a aeronave estiver interdita, detida ou apreendida por razões de cunho jurídico, alfandegário ou qualquer outra irregularidade preconizada no CBAer, proceder de acordo com o estabelecido nos itens 10.6.3, 10.6.4 e 10.6.5 deste MPR.

### **10.6.3 Aeronave interdita**

(a) Por força do art. 305 do CBAer, somente poderá receber Autorização Especial de Voo após a aquiescência do Órgão que efetuou a interdição.

(b) Por força do art. 307 do CBAer, somente poderá receber Autorização Especial de Voo após a aquiescência da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde que requisitou a referida interdição.

(c) Por motivos relativos aos aspectos legais ou judiciais, somente poderá receber Autorização Especial de Voo após a aquiescência do RAB.

### **10.6.4 Aeronave detida**

(a) Por força do art. 303 do CBAer, somente poderá receber Autorização Especial de Voo após liberação, por escrito, da autoridade que determinou a detenção.

(b) Em se tratando de rota internacional, somente será concedida Autorização Especial de Voo após parecer favorável da Assessoria Jurídica da ANAC.

### **10.6.5 Aeronave apreendida**

(a) Por força dos art. 308 e 309 do CBAer, somente poderá receber Autorização Especial de Voo após liberação, por escrito, da autoridade que determinou a apreensão.

(b) Para receber Autorização Especial de Voo, deverão ser cumpridas as exigências estabelecidas neste MPR e demais regulamentos aplicáveis.

## **10.7 Transporte de aeronave**

(a) O transporte de aeronave, utilizando meio aéreo, marítimo ou por superfície, independe de autorização. Entretanto, é obrigatória a comunicação prévia do operador à SAR ou à UR da área onde se encontra a aeronave, conforme aplicável, informando a origem, o destino e o motivo do transporte.

(b) No caso de importação de aeronave desmontada, tão logo ocorra sua entrada no Brasil, será obrigatória a comunicação à SAR ou à UR, de acordo com o órgão responsável pela realização da VTI da aeronave (itens 5.2(d) a 5.2(g) deste MPR), constando os dados da sua identificação, sua origem e o local para onde será transportada.

## **10.8 AEV para operação de aeronave com peso superior ao peso máximo de decolagem aprovado**

(a) A GGCP tem duas preocupações básicas ao emitir uma AEV para uma aeronave com peso superior ao peso máximo de decolagem aprovado:

(1) Que o público estará protegido no caso de um acidente; e

(2) Que quando a aeronave é retornada à sua configuração original, não tenha deixado de ser aeronavegável, devido a aeronave ter sido operada com peso máximo de decolagem acima do aprovado.

(b) As instalações incorporadas à aeronave para a operação acima do peso máximo de decolagem aprovado devem ser registradas de acordo com os requisitos do RBHA/RBAC 43.9.

(c) O RBAC 21.197(b) limita o excesso de peso autorizado ao combustível adicional, aos equipamentos para transporte desse combustível e aos equipamentos especiais de navegação necessários à realização do voo.

(d) Quando várias alterações são realizadas, pode ser necessário realizar a pesagem da aeronave para estabelecer os limites de peso e Centro de Gravidade – CG da aeronave. Pode ser necessária também, requerer a realização de voos de ensaio nos novos limites de peso máximo e CG para verificar se a aeronave está em condições de operação segura.

(e) Quando necessário, devem ser estabelecidas limitações de operação, específicas para a operação da aeronave acima do peso de decolagem aprovado.

## **10.9 Entrega de aeronave nova fabricada no Brasil ao seu comprador estrangeiro**

Uma AEV deve ser usada por um fabricante de aeronaves quando operando uma aeronave nova com o propósito de conduzir voos para entrega ao seu comprador de acordo com o RBAC 21.197(a)(2). Essa autorização pode ser emitida nas seguintes condições:

(a) Aeronave nova fabricada sob um CT/COP ou somente sob um CT; e

(b) O fabricante concluiu os ensaios de voo de produção. Concluir os ensaios de voo de produção indica a aceitação dos ensaios pelo piloto de ensaio de voo de produção e nenhum outro ensaio em voo é requerido ou planejado.

## **10.10 AEV para operação de aeronave em ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas**

(a) Uma AEV deve ser usada por um fabricante de aeronaves quando operando uma aeronave recém-fabricada com o propósito de realizar ensaios em voo de produção de acordo com RBAC 21.197(a)(3).

(b) O fabricante deve estabelecer procedimentos para realização de ensaios em voo de produção sob uma AEV para cada aeronave envolvida.

### **10.10.1 Qualificação**

(a) Um fabricante que produz aeronaves sob as Subpartes F e G do RBAC 21 pode obter uma AEV para realização de ensaios em voos de produção.

(b) Um fabricante de aeronaves pode obter uma AEV para realização de ensaios em voo de produção antes da emissão de um CT, contanto que cumpra as seguintes condições:

- (1) O fabricante possua um CT e um COP válidos para, pelo menos, uma outra aeronave da mesma categoria;
- (2) O programa de ensaios em voo da GGCP esteja em andamento;
- (3) A aeronave protótipo do modelo considerado tenha sido voada pelo fabricante sob um CAVE, para assegurar que não há características de voo adversas e que os pilotos de ensaio estão familiarizados com a aeronave;
- (4) A aeronave está sendo operada pelo fabricante somente para realização de ensaios em voo de produção;
- (5) Um procedimento de ensaios em voo de produção para a aeronave envolvida, aceito pela GGCP, será usado para assegurar que todos os ensaios em voo de produção sejam realizados satisfatoriamente; e
- (6) Limitações devem ter sido estabelecidas para definir a área de ensaios em voo de produção.

### **10.11 AEV para condução de voos de demonstração para comprador**

Uma AEV deve ser usada por um fabricante de aeronaves quando operando uma aeronave nova com o propósito de conduzir voos de demonstração para comprador de acordo com o RBAC 21.197(a)(5). Essa autorização pode ser emitida nas seguintes condições:

- (a) Aeronave nova fabricada sob um CT/COP ou somente sob um CT; e
- (b) O fabricante concluiu os ensaios de voo de produção. Concluir os ensaios de voo de produção indica a aceitação dos ensaios pelo piloto de ensaio de voo de produção e nenhum outro ensaio em voo é requerido ou planejado.

### **10.12 Procedimentos específicos para emissão da Autorização Especial de Voo**

Considerando as atividades especificadas no item 8.2 deste MPR para emissão dos certificados de aeronavegabilidade especiais, o procedimento abaixo deve ser seguido para emissão da AEV para os propósitos (2) (aeronave nova fabricada no Brasil), (3), (5) e (6) do item 10.2(a). Observar fluxograma contido no apêndice 1 deste MPR.

#### **10.12.1 Solicitação da Autorização Especial de Voo**

O requerente qualificado conforme o RBAC 21.173 deve apresentar à GGCP:

- (a) Uma carta solicitando a AEV conforme RBAC 21.199. Esta carta também deverá indicar o local e a data a partir da qual a aeronave e a sua documentação estarão disponíveis para a inspeção física e verificação documental, respectivamente;
- (b) Comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC referente à emissão do certificado; e
- (c) Comprovante de pagamento da TFAC referente à vistoria, conforme peso máximo de decolagem e categoria de certificação.

### 10.12.2 Elaboração da Autorização Especial de Voo

O PPI, ao receber a carta requerendo a AEV, procede como segue:

(a) Verifica se os dados do fabricante, os dados da aeronave e o propósito para o qual a AEV foi solicitada estão completos de acordo com os requisitos do RBAC 21.197 e 21.199(a).

(1) Os dados solicitados no RBAC 21.199(a) estão relacionados no formulário F-100-74.

(2) Se a documentação não estiver completa e coerente, o PPI deve solicitar a complementação ou a regularização da documentação ao requerente.

(b) Determina as limitações operacionais aplicáveis à aeronave, conforme item 10.12.7 deste MPR e as limitações específicas estabelecidas pela GGCP, quando necessário.

(c) Determina se há necessidade da realização da inspeção da aeronave e avalia a possibilidade de delegação da inspeção. A delegação das atividades de inspeção deve tomar por base os critérios estabelecidos pelo MPH-110.

(d) Caso a inspeção seja delegada, o PPI emite uma solicitação de trabalho de representante credenciado, formulário F-200-08, para o(s) Representantes Credenciados – RC executar(em) a inspeção.

### 10.12.3 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave

(a) O inspetor do PPI, ou o RC, deve realizar a inspeção física da aeronave e a verificação da documentação, conforme estabelecido no formulário F-100-74.

(b) No decorrer da verificação da documentação e da inspeção física da aeronave, o inspetor deve preencher o relatório de inspeção, formulário F-300-10, onde devem ser listadas as não-conformidades encontradas.

### 10.12.4 Correção das não-conformidades

As não-conformidades detectadas na documentação ou na inspeção física devem ser informadas ao requerente visando à regularização. O requerente deve tomar as providências para saná-las. Caso, por algum motivo, não seja possível ou adequado eliminar alguma não-conformidade, o inspetor do PPI deverá consultar a sua gerência para aceitação ou não, no estado.

#### NOTAS:

(a) O requerente terá um prazo de até 30 (trinta) dias para resolver as pendências detectadas, caso contrário, deve haver uma nova vistoria.

(b) As não-conformidades são classificadas em:

(1) Item Classe I – Não-conformidade maior – é aquela que possa afetar a segurança de voo, incluindo qualquer não-cumprimento do § 21.3, inclusive em casos pontuais.

(2) Item Classe II – Não-conformidade menor – é aquela, sistêmica ou pontual que não seja considerada Maior.

### 10.12.5 Emissão da Autorização Especial de Voo

(a) Após o requerente corrigir as não-conformidades apontadas no relatório de inspeção, o PPI elabora a AEV, formulário F-100-25, conforme as informações da carta do requerente e as limitações estabelecidas para a aeronave (item 10.12.7 deste MPR).

(b) A AEV deve ser assinada pelo Gerente-Geral da GGCP. O PPI envia o original da AEV ao requerente.

### 10.12.6 Guarda de Documentos

O PPI arquiva:

(a) Documentos originais:

- (1) Relatório de inspeção (F-300-10); e
- (2) Carta de solicitação da AEV.

(b) Documentos em cópia: AEV (F-100-25).

### 10.12.7 Limitações Operacionais

O PPI deve estabelecer as limitações operacionais que julgar necessárias para a operação segura da aeronave. Devido à diversidade de circunstâncias de emissão AEV, não é adequado estabelecer uma lista de limitações operacionais abrangendo todos os casos. As limitações devem ser claras e concisas, tal que possam ser facilmente compreendidas. Em adição às limitações julgadas necessárias para um voo em particular, os itens seguintes podem ser considerados na especificação das limitações operacionais:

(a) Conformidade com os dados técnicos da aeronave;

(b) Equipamentos operacionais necessários para operação segura da aeronave;

(c) Qualificação adequada para o piloto e membros da tripulação. Para voos que envolvem longas distâncias, onde várias condições de tempo podem ser encontradas, o piloto em comando deve ser habilitado em voos por instrumento;

(d) Limites de peso da aeronave;

(e) Combustível e limites de distribuição de combustível;

(f) Limites do CG;

(g) Manobras para as quais a aeronave está habilitada;

(h) Limites sobre o uso de equipamentos de voo;

(i) Condições meteorológicas a serem evitadas e as inspeções requeridas se inadvertidamente ocorrerem;

(j) Limites da velocidade do ar;

(k) Operações em condições acima do peso aprovado, devem ser conduzidas, evitando-se cidades e áreas congestionadas ou quaisquer outras áreas onde o voo possa expor pessoas ou propriedades a riscos;

(l) Seleção de pistas de pouso e decolagem, se considerado necessário para a segurança;

(m) Quando voos sobre outros países forem planejados, o PPI deve avisar ao requerente que uma autorização deve ser obtida desses países sobre os quais a aeronave será operada; e

(n) Quaisquer outras limitações que poderão ser prescritas para um voo em particular.

## CAPÍTULO 11 - CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA AERONAVES RECÉM-FABRICADAS

### 11.1 Generalidades

(a) O CAARF será concedido para aeronaves novas, fabricadas no Brasil, por empresa detentora de COP ou por empresa que fabrica aeronaves somente sob um CT. Tem por objetivo permitir a operação da aeronave, pelo fabricante ou por seus representantes, entre o término de sua fabricação e a data de sua entrega ao primeiro comprador ou operador.

(b) O CAARF é emitido pela GGCP após a realização de uma Vistoria Técnica Inicial – VTI na aeronave. Após a aprovação da aeronave será emitido o CAARF (F-100-05), de acordo com o estabelecido no RBAC 21.

(c) Após a transferência da aeronave pelo fabricante ou seu representante, o operador deverá solicitar ao Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB a emissão dos Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade, com a apresentação do Requerimento Padronizado, que poderá ser obtido na página da ANAC na internet, anexando ao mesmo o original do CAARF com o verso total e corretamente preenchido, bem como cumprir todos os demais procedimentos constantes no respectivo requerimento.

(d) Para aeronaves que irão operar conforme o RBAC 121 ou 135, paralelamente à solicitação junto ao RAB, conforme item 11.1(c), e com o objetivo de que seja agilizado o processo de emissão do Certificado de Aeronavegabilidade, o operador poderá apresentar a GGAC ou UR, se aplicável, uma cópia autenticada do CAARF para convalidação de VTI (ver item 11.4.7) e registro da respectiva vistoria no SACI. A convalidação somente ocorrerá caso o CAARF não especifique a categoria de registro na qual a aeronave poderá operar.

### 11.2 Qualificação

Qualquer fabricante brasileiro de aeronaves pode requerer o CAARF para uma aeronave nova, de tipo certificada e por ele fabricada.

**NOTA:** O CAARF será emitido na categoria de registro TPP com os laudos em nome do fabricante para aeronaves novas fabricadas sob Projeto de Tipo Brasileiro e que irão operar com matrículas brasileiras. Conforme previsto no RBAC 21.175 e no art. 20 da Lei nº 7.565 as aeronaves autorizadas a voar com o CAARF não necessitam estar munidas de Certificado de Matrícula.

### 11.3 Validade

(a) Um CAARF tem duração de (1) um ano ou até a entrega da aeronave ao seu primeiro comprador ou operador, o que ocorrer primeiro. A validade do certificado depende, ainda, do atendimento aos requisitos de manutenção do RBHA/RBAC 43 e 91 aplicáveis à aeronave em questão. Esse certificado entra em vigor a partir da data da aprovação em VTI.

(b) O requerente qualificado conforme item 11.2 deste MPR pode solicitar a revalidação do CAARF seguindo os mesmos procedimentos estabelecidos no item 11.4 deste MPR para emissão inicial do CAARF.

#### **11.4 Procedimentos Específicos para emissão do CAARF**

Considerando as atividades especificadas no item 8.2 deste MPR, para emissão dos certificados de aeronavegabilidade especiais, o procedimento abaixo deve ser seguido para emissão do CAARF. Observar fluxograma contido no apêndice 1 deste MPR.

##### **11.4.1 Solicitação do CAARF**

O requerente qualificado conforme item 11.2 deste MPR deve apresentar à GGCP:

- (a) Uma carta solicitando o CAARF, indicando o local e a data a partir da qual a aeronave e a sua documentação estarão disponíveis para a inspeção física e verificação documental, respectivamente;
- (b) Um requerimento para CAARF devidamente preenchido, formulário F-100-06;
- (c) Comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC referente à emissão do certificado; e
- (d) Comprovante de pagamento da TFAC referente à vistoria, conforme peso máximo de decolagem e categoria de certificação.

##### **11.4.2 Pré-análise da solicitação**

A solicitação do CAARF é encaminhada ao PPI onde é designada a equipe para preparar a missão, visando à realização da VTI.

##### **11.4.3 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave**

A inspeção física da aeronave e a verificação da documentação consistem na Vistoria Técnica Inicial da aeronave – VTI.

- (a) Os inspetores do PPI devem realizar a VTI, conforme o formulário F-100-76.
- (b) Durante a vistoria, o inspetor do PPI deve preencher:
  - (1) Laudo de Vistoria de Aeronave, formulário F-100-39;
  - (2) Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo - FIEV, formulário F-100-43, para aeronaves operadas pelo RBHA/RBAC 91, 121 ou 135; e
  - (3) Relatório de Inspeção (formulário F-300-10), onde devem ser listadas as não-conformidades encontradas.

##### **11.4.4 Correção das não-conformidades**

As não-conformidades detectadas na documentação ou na inspeção física devem ser informadas ao requerente visando à regularização. O requerente deve tomar as providências para saná-las. Caso,

por algum motivo, não seja possível ou adequado eliminar alguma não-conformidade, o inspetor do PPI deverá consultar a sua gerência para aceitação ou não, no estado.

#### NOTAS:

(a) O requerente terá um prazo de até 30 (trinta) dias para resolver as pendências detectadas, caso contrário, deve haver uma nova vistoria.

(b) As não-conformidades são classificadas em:

(1) Item Classe I – Não-conformidade maior – é aquela que possa afetar a segurança de voo, incluindo qualquer não-cumprimento do § 21.3, inclusive em casos pontuais.

(2) Item Classe II – Não-conformidade menor – é aquela, sistêmica ou pontual que não seja considerada Maior.

#### 11.4.5 Emissão do CAARF

(a) Estando concluída a verificação na documentação, a inspeção física da aeronave e as não-conformidades sanadas, o inspetor ou representante credenciado deve registrar nas cadernetas da aeronave, motor e hélice a realização da VTI de acordo com a IAC 3152.

(b) Após esse procedimento, o inspetor ou representante credenciado solicita ao PPI a emissão do CAARF, formulário F-100-05.

(c) Observações:

(1) Para a aeronave que demonstre, durante a vistoria técnica inicial para emissão do CAARF, cumprir com os requisitos para registro na categoria de Serviço Aéreo Especializado – SAE deve ser incluído no item 13 do CAARF a seguinte nota:

(i) Esta aeronave pode ser registrada na categoria SAE caso o comprador ou operador possua portaria emitida pela ANAC autorizando-o a operar como Serviço Aéreo Especializado.

(2) A mudança de categoria de Serviços Aéreos Privados (TPP) para SAE será feita diretamente pela Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro desde que solicitada pelo operador ou comprador da aeronave, ao se apresentar o CAARF, e no momento da solicitação do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão e Certificado de Matrícula – CM, desde que o operador esteja devidamente autorizado pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE.

(3) Para a aeronave que demonstre, durante a vistoria técnica inicial para emissão do CAARF, cumprir com o RBAC 121 ou 135 será incluída no item 13 do CAARF, uma das seguintes notas:

(i) Esta aeronave pode ser registrada na categoria TPR ou Serviço de Transporte Aéreo Público Não Regular, Doméstico ou Internacional – TPN, sem necessidade de outra vistoria. A mudança de categoria deve ser solicitada pela empresa de transporte aéreo operando sob o RBAC 121 diretamente à Divisão de Aeronavegabilidade da Superintendência de Aeronavegabilidade que a controla; ou

(ii) Esta aeronave pode ser registrada na categoria TPR ou Serviço de Transporte Público Não Regular - Táxi Aéreo – TPX, sem necessidade de outra vistoria. A mudança de categoria deve ser solicitada pela empresa de transporte aéreo operando sob o RBAC 135 diretamente à Divisão de Aeronavegabilidade da Superintendência de Aeronavegabilidade que a controla.

(4) Como a empresa de transporte aéreo deverá procurar a Divisão de Segurança Operacional – DSO para a inclusão da aeronave na Especificação Operativa – EO, e como a DSO solicitará o

parecer da Divisão de Aeronavegabilidade – DAR para aprovação da inclusão na EO, a mudança de categoria de TPP para TPR, TPN ou TPX deve ser feita no sistema SACI diretamente pela DAR que terá toda a documentação gerada na Vistoria Técnica Inicial da aeronave pela GGCP para emissão do SEGVOO 112.

#### 11.4.6 Revalidação do CAARF

Para revalidar o CAARF será realizada uma nova VTI, com emissão de novos laudos e deverá haver um novo registro nas cadernetas ( célula, motor e hélice).

**NOTA:** No registro em caderneta de célula, deverá ficar claro que o motivo da VTI é “Revalidação de CAARF”.

#### 11.4.7 Convalidação do CAARF

Efetua-se a convalidação da VTI efetuada pela GGCP ou por Representante Credenciado da ANAC com o objetivo de emissão do Certificado de Aeronavegabilidade, desde que não haja alteração técnica substancial entre o encontrado durante a vistoria e o requerido para a operação pretendida da aeronave. A validade do Certificado de Aeronavegabilidade, da IAM e do RCA será contada a partir da data de realização da VTI pela GGCP ou pelo Representante Credenciado da ANAC.

#### 11.4.8 Inscrição “SAE” em aeronave agrícola

A aeronave agrícola transferida pelo fabricante para pessoa física ou jurídica, desde que não seja uma empresa de Serviço Aéreo Especializado Público – Aeroagrícola, deverá ter a inscrição “SAE”, requerida pelo RBAC 45.12(b), removida.

#### 11.4.9 Licença de Estação da Aeronave

O proprietário ou operador da aeronave, cujo CAARF foi convalidado, terá um prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da data de convalidação, para obtenção e apresentação da Licença de Estação da Aeronave junto à ANAC. Veja também o capítulo 13 deste MPR.

#### 11.4.10 Guarda de documentos

O PPI arquiva os seguintes documentos:

(a) Documentos originais:

- (1) Requerimento para CAARF, (F-100-06);
- (2) Relatório de Inspeção (F-300-10);
- (3) Laudo de Vistoria de Aeronave, (F-100-39); e
- (4) Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo – FIEV (F-100-43), para aeronaves operadas pelo RBHA/RBAC 91, 121 ou 135.

(b) Documentos em cópia:

- (1) Licença de Estação ou da Declaração de Estação de aeronave (F-100-35); e
- (2) CAARF (F-100-05).

(3) Relatório Final de Inspeção, o qual deve conter:

- (i) Liberação para voo de produção;
- (ii) Teste em Voo (*Flight Test*) ou Voo de Produção;
- (iii) Ficha de Peso e Balanceamento da aeronave;
- (iv) Certificados de conformidade emitidos pelo setor de qualidade do fabricante;
- (v) Certificados de exportação dos grandes componentes (motor, hélice, *Auxiliary Power Unit* – APU, etc.);
- (vi) Lista de componentes controlados;
- (vii) Lista dos itens serializados; e
- (viii) Registro das medições e testes realizados durante o processo de produção.

## CAPÍTULO 12 - VOO DE EXPERIÊNCIA

### 12.1 Regulamentação

O Voo de Experiência é regulamentado pela seção 91.407 do RBHA/RBAC 91. Entretanto, quando a aeronave possuir apenas reserva de marcas (código R), estiver interdita (código X) ou com o seu CA cancelado (código C), vencido (código V) ou suspenso (código S), qualquer voo de experiência deverá ser previamente autorizado pela GGAC ou pela UR.

### 12.2 Solicitação

Compete ao órgão que irá conceder a autorização, analisar a solicitação do operador ou de seu representante legal, devidamente documentado, através de procuração, e confeccionar a Autorização de Voo de Experiência (F-100-46), que poderá ser concedida desde que sejam observados os seguintes critérios:

#### 12.2.1 Aeronave regularmente registrada no Brasil, que se encontre no exterior, com restrições de aeronavegabilidade

Será concedida a Autorização de Voo de Experiência (F-100-46) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

- (a) Apresentação da Solicitação de Voo de Experiência (F-100-45), que deverá ser encaminhada à GGAC ou à UR, de acordo com o órgão responsável pelo controle da aeronave ou da empresa. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O responsável técnico da empresa certificada que assinar o campo “VIII” da solicitação (F-100-45) deverá estar cadastrado no órgão em que foi solicitado o voo de experiência;
- (b) O campo “VIII” da solicitação (F-100-45) somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que seja sediada no local onde a aeronave se encontra ou, ainda, que possua autorização para realização de serviço fora de sede, tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de experiência;
- (c) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de experiência, de acordo com a situação específica de cada aeronave;
- (d) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;
- (e) Para aeronave com situação irregular no SIAC, quanto ao seguro aeronáutico (Aditivo B), deverá ser apresentada uma cópia autenticada da apólice de seguro da aeronave, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo atender aos requisitos do RBHA/RBAC 47;
- (f) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com

cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47; e

(g) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 e os procedimentos especiais constantes no item 12.5 deste MPR, conforme aplicável.

### **12.2.2 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aeronavegabilidade**

Será concedida a Autorização de Voo de Experiência (F-100-46) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Voo de Experiência (F-100-45), que deverá ser encaminhada à GGAC ou à UR, de acordo com o órgão responsável pelo controle da aeronave ou da empresa. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O responsável técnico da empresa certificada que assinar o campo “VIII” da solicitação (F-100-45) deverá estar cadastrado no órgão em que foi solicitado o voo de experiência.;

(b) O campo “VIII” da solicitação (F-100-45) somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que seja sediada no local onde a aeronave se encontra ou, ainda, que possua autorização para realização de serviço fora de sede, tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de experiência;

(c) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de experiência, de acordo com a situação específica de cada aeronave;

(d) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;

(e) Para aeronave com situação irregular no SIAC quanto ao seguro (Aditivo B), deverá ser apresentada uma cópia autenticada da apólice de seguro da aeronave, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo atender aos requisitos do RBHA/RBAC 47;

(f) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47; e

(g) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 e os procedimentos especiais constantes no item 12.5 deste MPR, conforme aplicável.

### **12.2.3 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aspecto legal ou judicial (códigos 3 e 4)**

Será concedida a Autorização de Voo de Experiência (F-100-46) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Voo de Experiência (F-100-45), que deverá ser encaminhada à GGAC ou à UR, de acordo com o órgão responsável pelo controle da aeronave ou da empresa. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O responsável técnico da empresa certificada que assinar o campo “VIII” da solicitação (F-100-45) deverá estar cadastrado no órgão em que foi solicitado o voo de experiência.;

(b) O campo “VIII” da solicitação (F-100-45) somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que seja sediada no local onde a aeronave se encontra ou, ainda, que possua autorização para realização de serviço fora de sede, tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de experiência;

(c) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de experiência, de acordo com a situação específica de cada aeronave;

(d) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;

(e) Para aeronave com situação irregular no SIAC quanto ao seguro (Aditivo B), deverá ser apresentada uma cópia autenticada da apólice de seguro da aeronave, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo atender aos requisitos do RBHA/RBAC 47;

(f) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145(b) do RBHA/RBAC 47; e

(g) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 e os procedimentos especiais constantes no item 12.5 deste MPR, conforme aplicável.

#### **12.2.4 Aeronave de origem militar ou adquirida em hasta pública**

Será concedida a Autorização de Voo de Experiência (F-100-46) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Voo de Experiência (F-100-45), que deverá ser encaminhada à GGAC ou à UR, de acordo com o órgão responsável pelo controle da aeronave ou da empresa. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O responsável técnico da empresa certificada que assinar o campo “VIII” da solicitação (F-100-45) deverá estar cadastrado no órgão em que foi solicitado o voo de experiência;

(b) O campo “VIII” da solicitação (F-100-45) somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que seja sediada no local onde a aeronave se encontra ou, ainda, que possua autorização para realização de serviço fora de sede, tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de experiência;

(c) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços

realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de experiência, de acordo com a situação específica de cada aeronave;

(d) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;

(e) Apresentação da cópia da Declaração de Reserva de Marcas emitida pelo RAB, quando aplicável, sendo dispensada caso a aeronave já se encontre cadastrada com o código “R” no SIAC;

(f) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B), ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo constar explicitamente no mesmo, as marcas reservadas para a aeronave, atendendo aos requisitos do RBHA/RBAC 47;

(g) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47; e

(h) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 e os procedimentos especiais constantes no item 12.5 deste MPR, conforme aplicável.

#### **12.2.5 Aeronave com reserva de marcas**

Será concedida a Autorização de Voo de Experiência (F-100-46) desde que sejam cumpridos os seguintes procedimentos:

(a) Apresentação da Solicitação de Voo de Experiência (F-100-45), que deverá ser encaminhada à GGAC ou à UR, de acordo com o órgão responsável pelo controle da aeronave ou da empresa. Somente será aceito para análise o documento na sua versão original. O responsável técnico da empresa certificada que assinar o campo “VIII” da solicitação (F-100-45) deverá estar cadastrado no órgão em que foi solicitado o voo de experiência.;

(b) O campo “VIII” da solicitação (F-100-45) somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que seja sediada no local onde a aeronave se encontra ou, ainda, que possua autorização para realização de serviço fora de sede, tendo em vista a necessidade da verificação documental e física da aeronave para comprovação da condição segura do voo de experiência;

(c) A critério da GGAC ou da UR poderá ser exigido um Relatório Técnico sobre os serviços realizados na aeronave para garantir a condição segura do voo de experiência, de acordo com a situação específica de cada aeronave;

(d) Apresentação do comprovante de correção das não-conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;

(e) Apresentação da cópia de registros de manutenção adequados, comprovando que a aeronave foi montada de acordo com o estabelecido pelo fabricante (somente para aeronave montada após transporte);

(f) Apresentação da cópia da Declaração de Desregistro ou de Não Registro da aeronave emitida

pelo país exportador, para aeronaves importadas;

(g) Apresentação da cópia do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, para aeronaves importadas;

(h) Apresentação da cópia da Declaração de Reserva de Marcas emitida pelo RAB, sendo dispensada caso a aeronave já se encontre cadastrada com o código “R” no SIAC;

(i) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B), ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo constar explicitamente no mesmo as marcas reservadas para a aeronave, atendendo aos requisitos do RBHA/RBAC 47;

(j) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro de casco da aeronave (Aditivo A), com cobertura plena de seu valor de mercado, ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, para aeronaves que, em decorrência de processo administrativo ou judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito, de acordo com o estabelecido na Seção 47.145.(b) do RBHA/RBAC 47; e

(k) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 e os procedimentos especiais constantes no item 12.5 deste MPR, conforme aplicável.

### 12.3 Prazo e validade

(a) O operador deverá dar entrada na Solicitação de Voo de Experiência no prazo mínimo de 5 (cinco) dias úteis anteriores à data pretendida para início do voo. A solicitação deverá ser encaminhada à GGAC ou à UR, conforme aplicável.

(b) A validade da autorização será de no máximo 30 (trinta) dias, contados a partir da data da sua emissão.

(c) Para os casos em que o voo de experiência não seja realizado no período de validade da autorização, será de responsabilidade do operador efetuar um novo pedido.

### 12.4 Fatores restritivos à autorização de Voo de Experiência

#### 12.4.1 Quanto às restrições de aeronavegabilidade

Para aeronave interdita (código X) por razões de natureza técnica ou com o CA suspenso (código S) ou cancelado (código C) pelos códigos 1, 2, 5, 6, 7, 8 e 9, ou ainda vencido (código V), deverão ser observadas as seguintes condições:

(a) Se a aeronave estiver com o CA suspenso ou cancelado pelo código 1: observar o estabelecido na IAC 3127;

(b) Se a aeronave estiver com o CA suspenso ou cancelado pelos códigos 2, 5, 6, 7 e 8, ou ainda vencido: o responsável técnico da empresa certificada, responsável pelos serviços a serem executados, assinará na parte referente às condições de aeronavegabilidade, constante no campo “VIII” da solicitação (F-100-45), após proceder as inspeções e as ações corretivas julgadas pertinentes; e

(c) Se a aeronave estiver com o CA suspenso somente pelo código 9: o operador deverá regularizar o seguro da aeronave junto à ANAC, de acordo com o estabelecido no item 7.9 deste MPR, e o voo de experiência poderá ser realizado sem a necessidade de autorização.

#### **12.4.2 Quanto às restrições de aspectos legais ou judiciais**

Se a aeronave estiver com o CA suspenso pelos códigos 3 e 4, o operador deverá solicitar, de acordo com o item 12.2.3 deste MPR, autorização à SAR ou à UR, que, após aquiescência do RAB, emitirá a Autorização de Voo de Experiência.

#### **12.4.3 Aeronave interdita**

(a) Por força do art. 305 do CBAer, somente poderá receber Autorização de Voo de Experiência após a aquiescência do órgão que efetuou a interdição.

(b) Por força do art. 307 do CBAer, somente poderá receber Autorização de Voo de Experiência após a aquiescência da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde que requisitou a referida interdição.

(c) Por motivos relativos aos aspectos jurídicos ou por irregularidade no RAB, somente poderá receber Autorização de Voo de Experiência após a aquiescência deste órgão.

#### **12.4.4 Aeronave detida**

Por força do art. 303 do CBAer, somente poderá receber Autorização de Voo de Experiência após liberação, por escrito, da autoridade que determinou a detenção.

#### **12.4.5 Aeronave apreendida**

Por força dos art. 308 e 309 do CBAer, somente poderá receber Autorização de Voo de Experiência após liberação, por escrito, da autoridade que determinou a apreensão.

### **12.5 Procedimentos especiais para realização de Voo de Experiência**

(a) O voo de experiência deverá sempre ser conduzido em voo local diurno em condições *Visual Flight Rules – VFR*, dentro de uma TMA (Área de Controle Terminal), ou, se não houver TMA, num raio máximo de 100 quilômetros, com pouso no mesmo aeródromo de partida, com a tripulação mínima requerida pelo TCDS, sem carga ou passageiros a bordo, e com seguro em ordem e em dia.

(b) Para os propósitos de um voo de experiência, o termo “tripulante”, contido no parágrafo 91.407(b) do RBHA/RBAC 91, além da tripulação mínima requerida para a aeronave ser operada, poderá incluir profissionais da área de manutenção em número mínimo necessário à condução adequada da experiência a ser realizada em voo.

(c) A tripulação deverá cumprir os requisitos estabelecidos pelo RBHA/RBAC 61 e possuir os certificados e licenças apropriados, emitidos ou validados pela ANAC, devendo conduzir o voo em consonância com as limitações operacionais previstas no Manual de Voo da aeronave.

- (d) A aeronave deverá estar identificada com as marcas de nacionalidade e de matrícula brasileiras, de acordo com o previsto no RBAC 45.
- (e) No caso de voo de experiência no exterior, o operador deverá obter autorização das Autoridades de Aviação Civil do país onde o voo de experiência será realizado, conforme previsto no Documento nº 9760 da OACI.
- (f) O voo deverá ser realizado de acordo com as regras gerais de operação da Autoridade de Aviação Civil do país onde o voo de experiência será realizado, conforme previsto no Documento nº 9760 da OACI.
- (g) Somente poderá realizar voo de experiência no exterior a aeronave que estiver equipada e operando com os transceptores de comunicação, de acordo com o estabelecido nos RBHA/RBAC aplicáveis. Será de responsabilidade do comandante da aeronave o cumprimento deste requisito.
- (h) Desde que a aeronave não esteja interdita ou com o certificado de aeronavegabilidade suspenso, cancelado ou vencido, ou, ainda, detida ou apreendida, o voo de experiência poderá ser realizado independentemente de autorização, devendo ser mantidas as condições de operação estabelecidas neste item e na Seção 91.407(b) do RBHA/RBAC 91.
- (i) O voo deverá ser conduzido de modo a evitar áreas de tráfego aéreo intenso ou quaisquer outras áreas onde o voo possa expor pessoas ou bens ao risco. Será obrigatória a comunicação do caráter do voo ao órgão controlador do aeródromo e da área, quando for o caso.

## CAPÍTULO 13 - LICENÇA DE ESTAÇÃO DA AERONAVE

### 13.1 Competências

(a) De acordo com a Lei Geral de Telecomunicações (Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997), todo equipamento emissor de radiofrequência deve ser homologado pela ANATEL, incluindo aqueles utilizados para a navegação aérea, e deve possuir uma licença de estação.

(b) De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986), todo equipamento instalado na aeronave deve ser certificado.

(c) De acordo com a Convenção de Chicago (art. 29), toda aeronave em operação internacional deve carregar a bordo uma licença de estação de rádio, se um rádio estiver instalado.

(d) A homologação da ANATEL não é, e não substitui a certificação da ANAC. Os processos podem parecer equivalentes, mas cada um atende a um objetivo específico. No caso da ANAC, a certificação visa à segurança e resultam nas chamadas aprovações TSO – Technical Standard Orders ou equivalentes (ETSO e JTSTO, para produtos europeus e Ordem Técnica Padrão – OTP, para produtos brasileiros). Já a ANATEL preocupa-se com a interferência entre equipamentos e o controle de frequências.

### 13.2 Procedimentos de homologação de equipamento aeronáutico na ANATEL

(a) Todo novo modelo de equipamento aeronáutico, emissor de radiofrequência, deve se submeter aos trâmites normais de homologação da ANATEL. Entretanto, para equipamentos antigos que cumprem a norma do DECEA (ICA 102-9), a ANATEL e a ANAC estabeleceram um procedimento simplificado para obtenção de tal homologação.

(b) Para a homologação da ANATEL, os documentos técnicos utilizados durante a certificação do produto obtida no país de fabricação do mesmo (FAA TSO e FCC ID no caso dos EUA, EASA JTSTO e ID do órgão correspondente ao FCC no país europeu, etc.) serão necessários para a juntada de documentos ao requerimento a ser apresentado à ANATEL.

(c) A obtenção da homologação pela ANATEL é responsabilidade do fabricante do equipamento ou de seu representante legal.

(d) No site da ANATEL, é possível obter a lista de equipamentos que são considerados homologados por ela (Sistema de Gestão de Certificação e Homologação – SGCH: [sistemas.anatel.gov.br/sgch/Consulta/Homologacao/tela.asp](http://sistemas.anatel.gov.br/sgch/Consulta/Homologacao/tela.asp)).

### 13.3 Procedimentos para a licença de estação

(a) A obtenção da Licença de Estação de Aeronave é uma responsabilidade do proprietário ou operador. É requerida uma licença de estação para toda aeronave que possuir um equipamento emissor de radiofrequência.

(b) O proprietário ou operador terá que preencher a Declaração de Estação de Aeronave (F-100-35) em duas vias, sendo a primeira via certificada pela ANAC e devolvida ao proprietário ou operador.

(c) De posse da via certificada da Declaração de Estação de Aeronave (F-100-35), o proprietário ou operador deverá requerer a Licença de Estação de Aeronave junto à ANATEL.

(1) O proprietário ou operador da aeronave terá um prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de realização da vistoria da aeronave, de convalidação do CAARF ou de certificação da declaração de estação, para apresentar à ANAC a Licença de Estação de Aeronave.

(2) A apresentação da licença de estação deverá ser feita no órgão responsável pelo controle da aeronave (GGAC ou UR) ou nos Postos de Serviço da ANAC nos aeroportos.

(3) Caso a Licença de Estação não seja apresentada dentro do prazo constante da Declaração de Estação de Aeronave (F-100-35), o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave será suspenso pelo código 2 (Irregularidade quanto à Licença de Estação de Aeronave).

(d) Somente serão isentas de apresentar a licença de estação de aeronave as aeronaves que não possuam equipamento emissor de radiofrequência ou provisão para tal, e que operem única e exclusivamente em áreas não controladas.

(e) Os INSPAC que identificarem as aeronaves na condição estabelecida no item (d) acima deverão fazer constar esta condição no Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39).

(f) O proprietário ou operador que desejar obter isenção da Licença de Estação de Aeronave deverá apresentar à GGAC ou UR de acordo com o órgão responsável pelo controle do operador da aeronave, uma declaração de empresa certificada para o modelo da aeronave, de que a mesma não possua equipamento emissor de radiofrequência instalado, ou qualquer tipo de provisão para tal, bem como cópia da última FIEV expedida durante a IAM.

## CAPÍTULO 14 - APROVAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO

### 14.1 Generalidades

(a) Este capítulo descreve os procedimentos adotados pela GGCP para emissão das aprovações de aeronavegabilidade para exportação, conforme prescrito no RBAC 21, Subparte L.

(b) Os países importadores especificam requisitos especiais ou adicionais, e condições que devem ser cumpridos pela GGCP quando da emissão da aprovação de aeronavegabilidade para exportação. Requisitos específicos de países importadores, também podem ser relacionados em procedimentos de implementação de acordos bilaterais. A Circular de Informação CI 21-008 apresenta as solicitações dos países importadores. Essa CI deve ser seguida pelos representantes credenciados da ANAC autorizados a emitir as aprovações de aeronavegabilidade para exportação.

### 14.2 Requisitos dos países importadores

#### 14.2.1 Requisitos especiais

“Requisitos especiais” são requisitos administrativos que devem ser satisfeitos como uma condição para exportação, como por exemplo, cópias de manuais de voo, certificado de aeronavegabilidade para exportação, caderneta de célula, etc. Quando um produto não satisfaz os requisitos especiais do país importador, o PPI deve obter uma declaração escrita da Autoridade de Aviação Civil do país importador indicando que aquele país aceita este desvio. Esta declaração deve acompanhar cada requerimento para CAE. Alguns países importadores comunicam à GGCP os requisitos especiais para aceitação de produtos e componentes aeronáuticos fabricados no Brasil. Tais requisitos estão publicados na CI-21-008.

**NOTA:** Os requisitos especiais de um país importador têm preferência sobre qualquer requisito de certificação brasileiro que lhes seja conflitante, porém, não são considerados como isenções dos RBHA/RBAC.

#### 14.2.2 Requisitos Adicionais

Quando qualquer outro requisito, especificado pelo país importador como necessário para sua base de certificação, não pode ou não será cumprido, o PPI, deverá obter também, na declaração escrita da Autoridade de Aviação Civil do país importador, mencionada no item acima, a aceitação desses desvios.

### 14.3 Relação dos desvios

Independentemente da aceitação dos desvios pela Autoridade de Aviação Civil do país importador, o PPI deverá listar todos os desvios, ou seja, todos os requisitos não cumpridos, no CAE. No caso em que o produto a ser exportado não cumprir alguns requisitos dos RBHA/RBAC aplicáveis, a PPI deverá relacionar estes requisitos também no CAE.

## 14.4 Acordos para exportação

(a) As atividades de exportação de produtos aeronáuticos podem ser baseadas em acordos bilaterais formais, para aceitação recíproca de aprovações de aeronavegabilidade para exportação.

**NOTA:** Países importadores com os quais o Brasil não tem um acordo formal podem informar à GGCP os seus requisitos para aceitação de cada aprovação de aeronavegabilidade para exportação; essa informação constituirá um acordo não formal com a GGCP.

(b) Nos casos da existência de acordo, formal ou não, a GGCP certifica o cumprimento dos requisitos prescritos pelo país importador ou emite as devidas aprovações de aeronavegabilidade para exportação notificando nessas, os desvios, conforme item 14.3.

(c) Quando um CAE é solicitado para um país com o qual não existe acordo formal ou não formal, o requerente deverá previamente contatar o importador para que este consulte sua autoridade local a fim de obter as condições de aceitação do CAE, conforme RBAC 21.327(e)(10).

**NOTA:** Não será emitido o CAE enquanto a GGCP não for comunicada formalmente de que o país importador informou a ANAC através do requerente as condições de aceitação do referido CAE.

## 14.5 Qualificação

(a) Conforme o RBAC 21.323, qualquer pessoa, incluindo proprietários de aeronave, e seus representantes autorizados que exportam aeronaves e peças relacionadas, podem obter uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação de produtos Classe I ou II, desde que cumpram os requisitos aplicáveis. No entanto, apenas os fabricantes que tem algum tipo de aprovação de produção concedida pela ANAC e que possui representantes credenciados pela ANAC, podem obter aprovação de aeronavegabilidade para exportação para produtos Classe III, constantes daquela aprovação de produção.

(b) O RBAC 21.323(a) permite que qualquer exportador ou seu representante autorizado obtenha uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação para produtos Classe I ou Classe II.

(c) O RBAC 21.323(b) permite que qualquer fabricante obtenha uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação para produtos Classe III desde que:

(1) Possua um representante designado pela ANAC, que seja autorizado a emitir tal aprovação; e

(2) Possua um COP, SIPA, ou APAA válido para aquele produto.

**NOTA:** Os inspetores do PPI podem emitir certificado de liberação autorizada (SEGVOO 003) para produtos de Classes II e III, quando o fabricante não tiver um RC designado.

## 14.6 Produtos Classes I, II e III

O RBAC 21.321 define produtos Classes I, II e III como segue:

(a) Produto Classe I é uma aeronave, motor ou hélice completos;

(b) Produto Classe II é um componente maior de um produto Classe I (Ex.: asas, fuselagens, conjuntos de empenagens, trem de pouso, transmissões de potência, superfícies de comando) cuja

falha pode prejudicar a segurança do produto Classe I, é também qualquer peça, material ou dispositivo aprovado e fabricado de acordo com uma Ordem Técnica Padrão – OTP.

(c) Produto Classe III é qualquer peça ou componente não enquadrado como produto Classe I ou II e inclui peças padronizadas conforme *Army-Navy Standard - AN*, *National Aerospace Standard - NAS* e *Society of Automotive Engineers – SAE*. Em geral, produtos Classe III são peças menores, cuja falha não prejudica a segurança de um produto com CT.

**NOTA:** É comum ocorrer que um exportador solicite uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação para um produto Classe II, quando na realidade trata-se de um produto Classe III. Para estes produtos, apenas os fabricantes conforme especificados no item 14.5(c) podem solicitar tal aprovação. Assim, cuidado especial deve ser tomado na análise de um requerimento para aprovação de aeronavegabilidade para um produto Classe II, evitando desta forma, que seja emitida uma aprovação de um produto Classe II quando se trata de um produto Classe III.

## 14.7 Aprovação de Aeronavegabilidade para Exportação

Esta seção abrange os produtos que podem receber aprovação de aeronavegabilidade para exportação.

### 14.7.1 Aeronaves desmontadas

(a) Toda aeronave nova, apresentada para aprovação de aeronavegabilidade para exportação, deve ser uma aeronave completamente montada e ensaiada em voo. No entanto, se as aeronaves forem fabricadas sob um COP, as seguintes aeronaves constituem exceção a essa regra:

(1) Aeronaves certificadas pelo RBHA/RBAC 23 e 27; e

(2) Planadores ou motoplanadores e aeronave categoria primária com CT e emitido segundo o RBAC 21.24.

(b) Esta exceção é possível, porque a relativa simplicidade dessas aeronaves permite que o cumprimento com os requisitos para o COP, assegure que o produto fabricado está em conformidade com o projeto de tipo aprovado. Adicionalmente, o RBAC 21.335(b) prescreve que é responsabilidade do exportador fornecer às Autoridades de Aviação Civil do país importador as instruções de montagem do fabricante do produto e a lista de verificações de ensaio em voo, aprovada pela GGCP, a serem realizados antes da entrega da aeronave a um comprador. Cabe ao PPI verificar se o país importador não tem requisitos que proibam a exportação nessas condições.

### 14.7.2 Produtos localizados em outros países

O RBAC 21.325(b)(2) permite a emissão de aprovações de aeronavegabilidade para exportação para aeronaves usadas, motores e hélices localizados em outro país. É responsabilidade da GGCP verificar se a aceitação do produto para a aprovação, as inspeções que se fizerem necessárias e a emissão da aprovação de aeronavegabilidade para exportação não causariam ônus indevidos para a GGCP. Esse requisito foi adotado para prestar serviços a proprietários de aeronaves registradas no RAB e com certificado de aeronavegabilidade válido localizadas no exterior, a fim de ajudá-los legitimamente a dispor de produtos aeronáuticos usados, que estejam aeronavegáveis, para outros países.

**NOTA:** Esse requisito deve ser usado com cautela, para evitar que esse procedimento seja utilizado como um meio fácil de obter uma aprovação sem que sejam efetuadas as necessárias constatações. Todos os procedimentos aplicáveis devem ser cumpridos e, antes de aceitar o requerimento, a GGCP deve se assegurar de que o requerente tem condições e desejo de cumprí-los.

#### 14.7.3 Emissão de um CAE para uma aeronave fabricada no Brasil e localizada em outro país

A GGCP emitirá um CAE para uma aeronave fabricada no Brasil e localizada em outro país, desde que a aeronave possua um certificado de aeronavegabilidade válido e que tenha sua aeronavegabilidade comprovada por meio de vistoria realizada pelo PPI. Nesse caso, a aeronave deve cumprir os requisitos do RBAC 21.325.

#### 14.7.4 Data da emissão da aprovação de aeronavegabilidade para exportação

A data da emissão da aprovação de aeronavegabilidade para exportação é a data em que o resultado da inspeção for considerado encerrado pelo PPI, ou seja, o produto cumpre os requisitos aplicáveis e está em condições de operação segura.

### 14.8 Requerimento para CAE (F-100-06)

(a) A Parte I do formulário F-100-06 deve ser preenchida para produtos Classe I e a Parte II para produtos Classe II. A Parte III deste formulário é para uso da GGCP.

(b) As seguintes instruções devem ser consideradas no recebimento do requerimento:

(1) **Análise.** Deve ser analisado se o produto é qualificável e se o requerimento foi adequadamente, preenchido e assinado. Essa análise inclui também, uma verificação quanto à aceitação dos dados que o requerente deve apresentar por força dos regulamentos. Os Manuais de Voo, por exemplo, devem estar atualizados, indicando inclusive, as modificações aprovadas pela GGCP, conforme requerido pelos RBHA/RBAC aplicáveis.

(2) **Determinação de que o produto é novo ou usado.**

(i) Motores ou hélices individuais a serem exportados, quando previamente instalado em uma aeronave e com qualquer tempo de serviço, são considerados produtos usados.

(ii) Segundo o RBAC 21.183(f), a data de fabricação de uma aeronave é a data que os registros de inspeção refletem que a aeronave está completa e de acordo com o projeto de tipo aprovado. Não obstante, uma aeronave é considerada nova se preenche um dos critérios descritos abaixo, caso contrário, é considerada usada.

(iii) Uma aeronave é considerada nova pelo tempo que está sob a propriedade de seu fabricante, distribuidor ou negociante, se não há a intervenção de um proprietário particular que a alugue ou faça *leasing*, e se a aeronave não for usada em escolas de piloto e/ou em operação de táxi aéreo.

(iv) Uma aeronave é ainda considerada nova, não obstante o tempo de operação registrado pelo fabricante, distribuidor, ou negociante quando:

(A) Tiver sido construída, a partir de peças ou componentes de substituição ou reposição ou ainda, excedentes, independentemente do fato de que essas peças sejam novas ou usadas, tenha sido operada sob um CAVE, apenas com o propósito de conduzir ensaios em voo para o requerente e um piloto de ensaios em voo da GGCP mostrar cumprimento com o RBAC 21.127; e

(B) A aeronave foi mantida de acordo com as provisões de revisão geral (*overhaul*) do RBHA/RBAC 43.

### **14.8.1 CAE para produto Classe I (F-100-12)**

(a) Um CAE pode ser emitido somente para produtos Classe I completos, para os quais o requerente demonstre que cumpre os requisitos especificados no RBAC 21.329. Aeronaves exportadas desmontadas, sob as provisões do RBAC 21.325(b)(1)(i), (ii) ou (iii), são consideradas aeronaves completas.

(b) Para a emissão do CAE para aeronaves, novas ou usadas, fabricadas no Brasil não é requerido um certificado de aeronavegabilidade padrão ou um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria restrita ou primária, ou CAARF (nova); no entanto, é requerido que a aeronave cumpra os requisitos requeridos para a emissão desses certificados. Para aeronaves fabricadas em outro país é requerido que a aeronave possua um certificado de aeronavegabilidade padrão válido emitido segundo o RBAC 21.183(c) ou um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria restrita ou primária emitido segundo o RBAC 21.185(c). Qualquer outra aeronave que não cumpra os requisitos para emissão de um certificado de aeronavegabilidade padrão ou de um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria restrita ou primária, ou de um CAARF, não faz jus ao CAE. Por exemplo: Uma aeronave para a qual tenha sido emitido um CAE ou um certificado de aeronavegabilidade com base em um certificado de tipo provisório não faz jus ao CAE.

### **14.8.2 Certificado de Liberação Autorizada para Produtos Classe II (SEGVOO 003)**

O certificado de liberação autorizada para produtos Classe II é emitido conforme o RBAC 21.331.

### **14.8.3 Certificado de Liberação Autorizada para Produtos Classe III (SEGVOO 003)**

O certificado de liberação autorizada para produtos Classe III é emitido conforme o RBAC 21.333.

## **14.9 Responsabilidade dos Exportadores**

Conforme as provisões do RBAC 21.335.

## **14.10 Modificações ao projeto de tipo original**

No caso de modificação de aeronaves que estão em conformidade com o projeto de tipo aprovado, antes da emissão do CAE, deve-se verificar a aceitação da AAC do país importador. Caso esta aceitação não se formalize, as modificações deverão ser listadas como desvios, conforme item 14.3 deste MPR.

## **14.11 Aprovações especiais de aeronavegabilidade de aeronaves para exportação**

(a) O objetivo da emissão dessa aprovação de aeronavegabilidade é tornar possível a um fabricante, distribuidor ou exportador de aeronave, realizar voos de demonstração a prováveis compradores em vários países e concluir um negócio de venda, sem ter que incorrer nos atrasos e custos que seriam causados pelo retorno da aeronave ao Brasil, com a finalidade de submetê-la a inspeção da GGCP, normalmente requerida para a emissão do CAE. Para uma aprovação especial de aeronavegabilidade de aeronaves para exportação os seguintes procedimentos são necessários:

(1) O PPI deve verificar se foram cumpridas todas as condições especificadas no RBAC 21.339, assegurar-se de que o exportador possui todos os documentos e dados requeridos por cada país que

conste do itinerário previsto e ainda, que estes documentos estejam disponíveis para qualquer um dos países listado no itinerário. Antes que seja emitido o CAE, pelo PPI, o requerente deve cumprir os requisitos de aeronavegabilidade daqueles países;

(2) O PPI deve verificar se existem requisitos especiais e/ou adicionais de cada um dos prováveis países importadores e analisar se existe conflito entre estes requisitos e os requisitos cumpridos pelo exportador. No caso da existência de conflito, o exportador deve ser avisado de que será necessária uma declaração de cada país afetado, constando que o CAE será aceito se a aeronave for vendida naquele país. Tal declaração deve ser referenciada no campo “Exceções” do CAE, formulário F-100-12; e

(3) Após demonstração de que todos os requisitos do RBAC 21.339 foram cumpridos, o PPI deverá emitir o CAE. Todos os países a serem visitados devem ser relacionados no campo “País Importador”. O requerimento, formulário F-100-06, e uma cópia do CAE deverão ser arquivados e controlados pelo PPI. Na entrega do certificado, o exportador deve ser alertado para, no caso de venda da aeronave em um dos países listados, riscar a tinta todos os países listados, com exceção daquele onde a venda foi concretizada.

## 14.12 Procedimentos específicos para emissão do CAE

### 14.12.1 Solicitação do CAE

O requerente qualificado conforme subparte L do RBAC 21 e item 14.5 desse MPR deve apresentar a solicitação do CAE constando de:

(a) Requerimento (formulário F-100-06) devidamente preenchido, juntamente com uma carta solicitando a vistoria e indicando o local e a data em que o produto e a documentação correspondente estarão disponíveis para a vistoria;

**NOTA:** As instruções de preenchimento do formulário F-100-06 estão disponíveis no capítulo 8 da CI 21-008A.

(b) Uma declaração escrita fornecida pela Autoridade de Aviação Civil do país importador, conforme RBAC 21.327(d), aceitando a aprovação de aeronavegabilidade para exportação brasileira; incluindo o parecer desse órgão, sobre a aceitação ou não, das modificações, se aplicável. No caso de uma aeronave que não satisfaz a algum requisito dos RBHA/RBAC ou algum requisito que o país importador haja requerido anteriormente, a declaração deve conter a lista dos requisitos não atendidos, porém aceitáveis. Uma nota de referência a essa declaração deve constar do CAE; e

(c) Uma descrição geral das instalações temporárias incorporadas na aeronave, visando especificamente à condução de voo de traslado, juntamente com uma declaração de que as mesmas serão removidas e a aeronave restaurada à configuração aprovada após a conclusão do traslado, conforme RBAC 21.327(e)(5).

(d) Comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC referente à emissão do certificado; e

(e) Comprovante de pagamento da TFAC referente à vistoria, conforme peso máximo de decolagem e categoria de certificação.

### 14.12.2 Pré-análise da solicitação

A solicitação do CAE é encaminhada ao PPI onde as seguintes providências preliminares devem ser tomadas:

- (a) Consultar o coordenador do processo de certificação de tipo (para aeronaves nacionais) ou do processo de validação da certificação de tipo (para aeronaves importadas) a respeito de quais verificações específicas devam ser feitas na aeronave;
- (b) Preparar a lista de DA, nacionais e estrangeiras, aplicáveis à aeronave, motor e hélice, conforme aplicável;
- (c) Verificar se há requisitos especiais e/ou adicionais requeridos pelo país importador, verificando também, os eventuais requisitos não atendidos, porém aceitáveis, relacionados em declaração escrita fornecida pela Autoridade de Aviação Civil do país importador, mencionada no item 14.12.1;
- (d) Consultar a situação técnica da aeronave junto ao RAB; e
- (e) Verificar se há modificações incorporadas, se aplicável.

### 14.12.3 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave

- (a) A verificação da documentação e a inspeção física de aeronaves usadas são realizadas pelo PPI. Para aeronaves novas fabricadas no Brasil por empresa com COP, estas atividades podem ser delegadas pelo PPI a RC. Nesse caso, o PPI emite uma solicitação de trabalho de representante credenciado, formulário F-200-08.
- (b) Os inspetores do PPI ou os RC devem realizar a inspeção física da aeronave e a verificação da documentação, conforme estabelecido no formulário F-100-75.
- (c) No decorrer da verificação da documentação e da inspeção física da aeronave, o inspetor / RC deve preencher o Relatório de Inspeção (formulário F-300-10), onde devem ser listadas as não-conformidades encontradas.

### 14.12.4 Correção das não-conformidades

As não-conformidades detectadas na documentação ou na inspeção física devem ser informadas ao requerente visando à regularização. O requerente deve tomar as providências para saná-las. Caso, por algum motivo, não seja possível ou adequado eliminar alguma não-conformidade, o inspetor do PPI deverá consultar a sua gerência para aceitação ou não, no estado.

#### NOTAS:

- (a) O requerente terá um prazo de até 30 (trinta) dias para resolver as pendências detectadas, caso contrário, deve haver uma nova vistoria.
- (b) As não-conformidades são classificadas em:
  - (1) Item Classe I – Não-conformidade maior – é aquela que possa afetar a segurança de voo, incluindo qualquer não-cumprimento do § 21.3, inclusive em casos pontuais.
  - (2) Item Classe II – Não-conformidade menor – é aquela, sistêmica ou pontual que não seja considerada Maior.

### 14.12.5 Emissão do CAE

Concluída a verificação na documentação, a inspeção física da aeronave e estando as não-conformidades fechadas, o inspetor solicita ao PPI a emissão do CAE, formulário F-100-12. O CAE é enviado para assinatura do Gerente-Geral da GGCP. O PPI providencia o envio do CAE para o requerente.

### 14.12.6 Guarda de documentos

O PPI deve arquivar:

(a) Documentos originais:

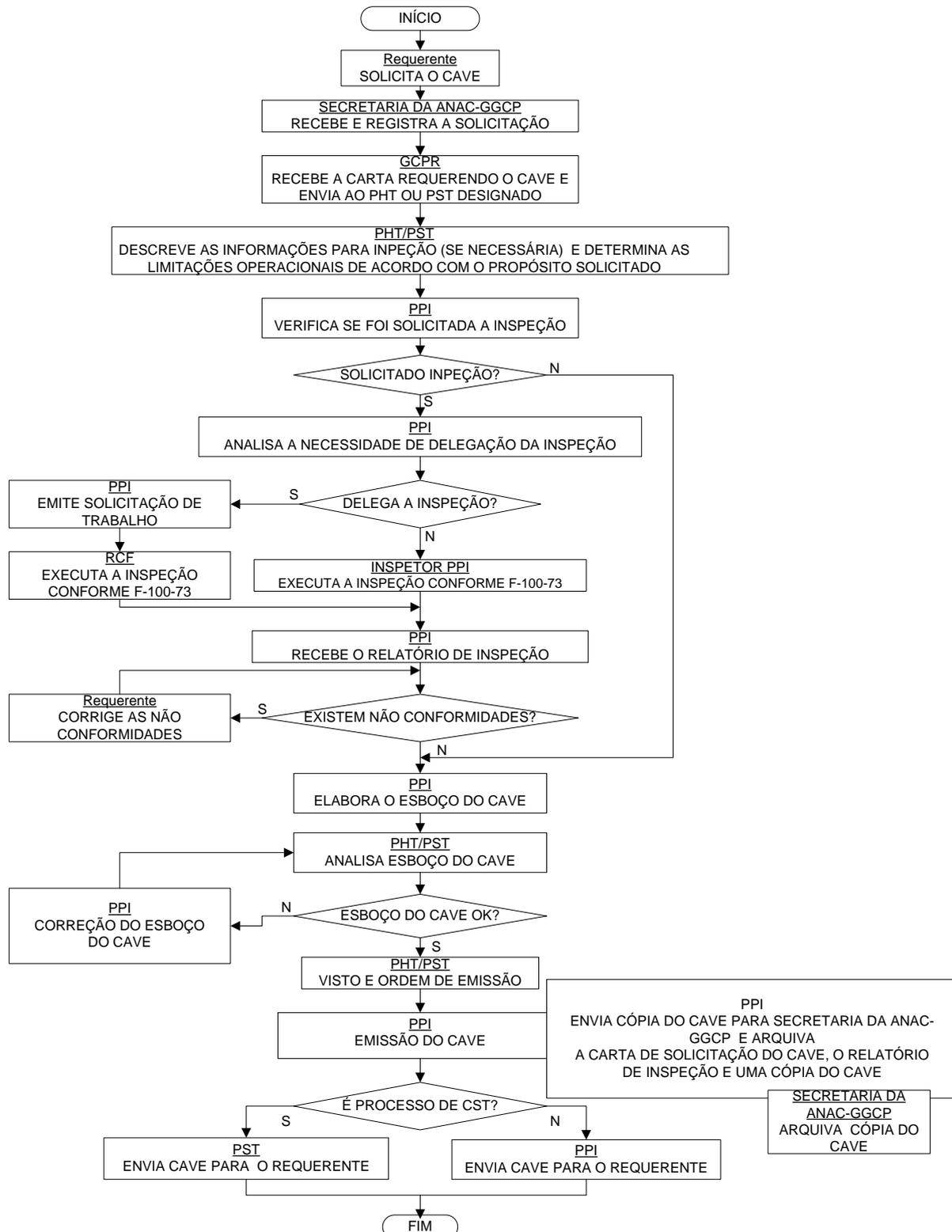
- (1) O Requerimento para CAE, (F-100-06); e
- (2) O Relatório de Inspeção (F-300-10).

(b) Documentos em cópia:

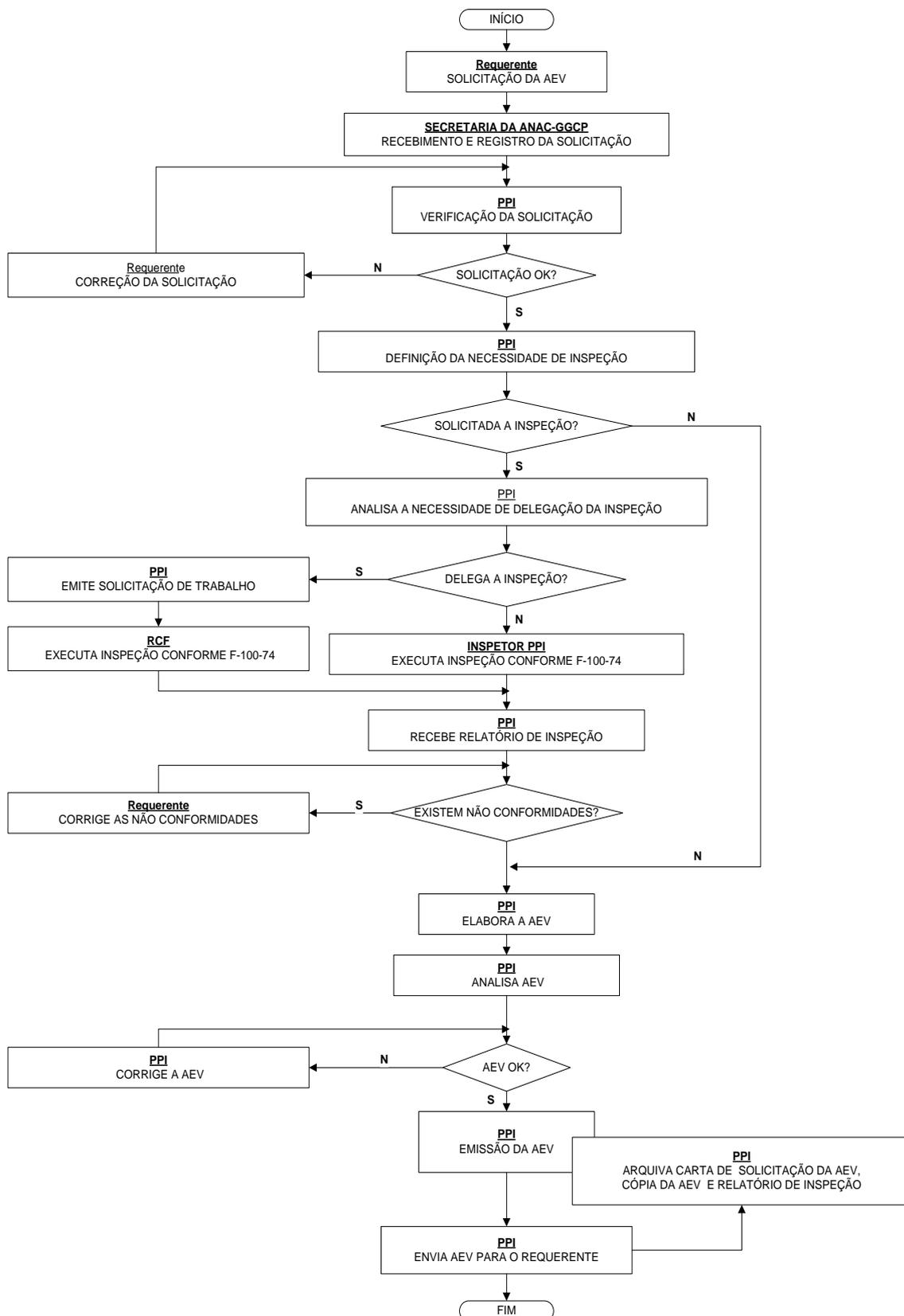
- (1) CAE, (F-100-12);
- (2) Carta de aceitação da autoridade do país importador, se aplicável;
- (3) Certificado de Aeronavegabilidade;
- (4) Certificado de Matrícula;
- (5) CAE do país exportador da aeronave para o Brasil, se aplicável;
- (6) Registro de Peso e Balanceamento; e
- (7) Registro da última inspeção realizada, se aplicável.
- (8) Relatório Final de Inspeção (aeronaves novas), que deve conter:
  - (i) Certificados de conformidade emitidos pelo setor de qualidade do fabricante;
  - (ii) Liberação para voo de produção;
  - (iii) Voo de produção / teste em voo;
  - (iv) Ficha de peso e balanceamento da aeronave;
  - (v) Certificados de exportação dos grandes componentes (motor, hélice, APU, etc.);
  - (vi) Lista dos componentes controlados;
  - (vii) Mapa de *Airworthiness Directives* – AD e DA (aeronave, motor e hélices);
  - (viii) Listas das modificações incorporadas;
  - (ix) Lista dos itens serializados; e
  - (x) Registros dos testes e medições realizadas durante o processo de produção.

## APÊNDICE 1 - RESUMO DOS PROCEDIMENTOS DE EMISSÃO DOS CA PELA GGCP

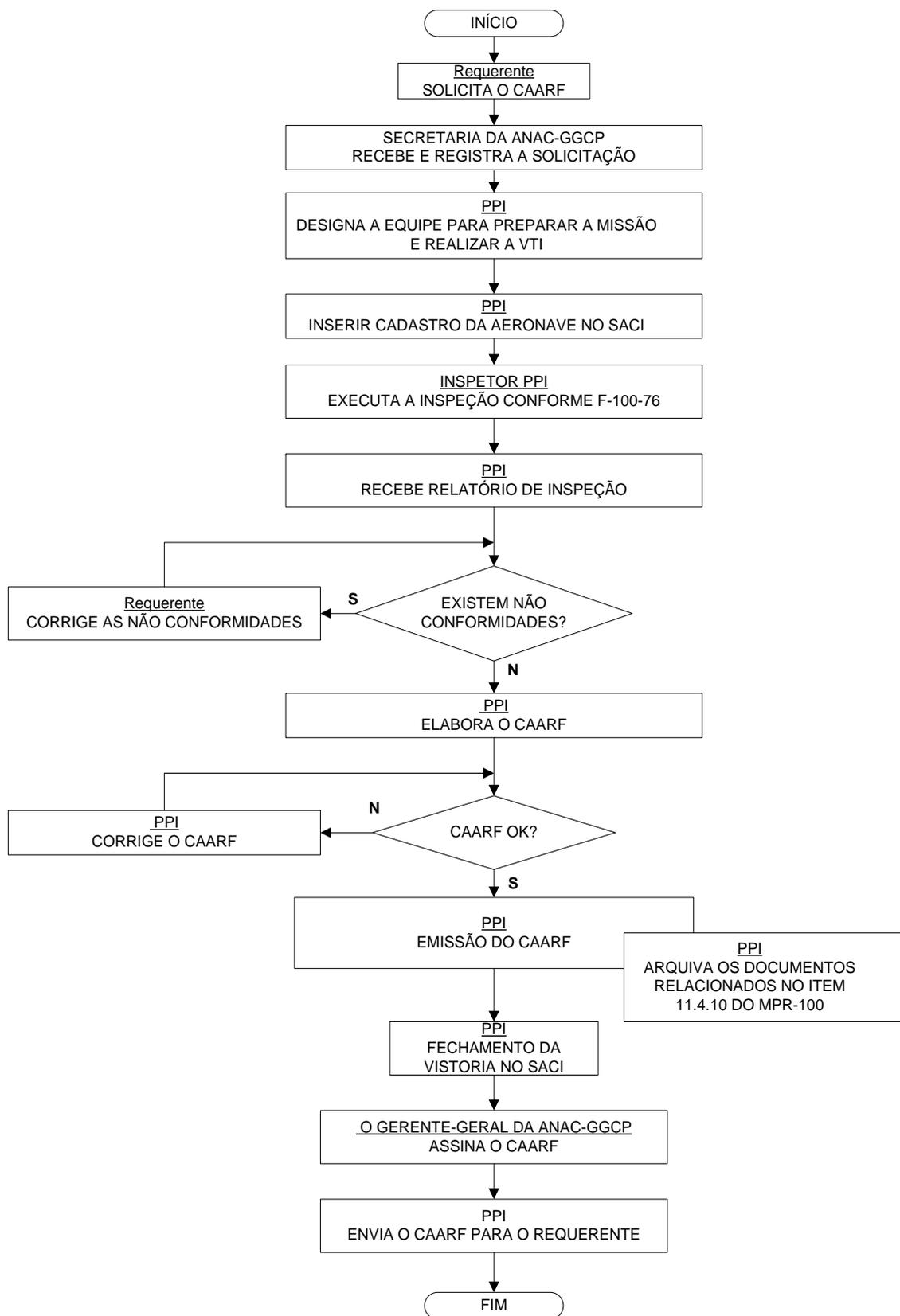
Fluxograma do procedimento de emissão do CAVE:



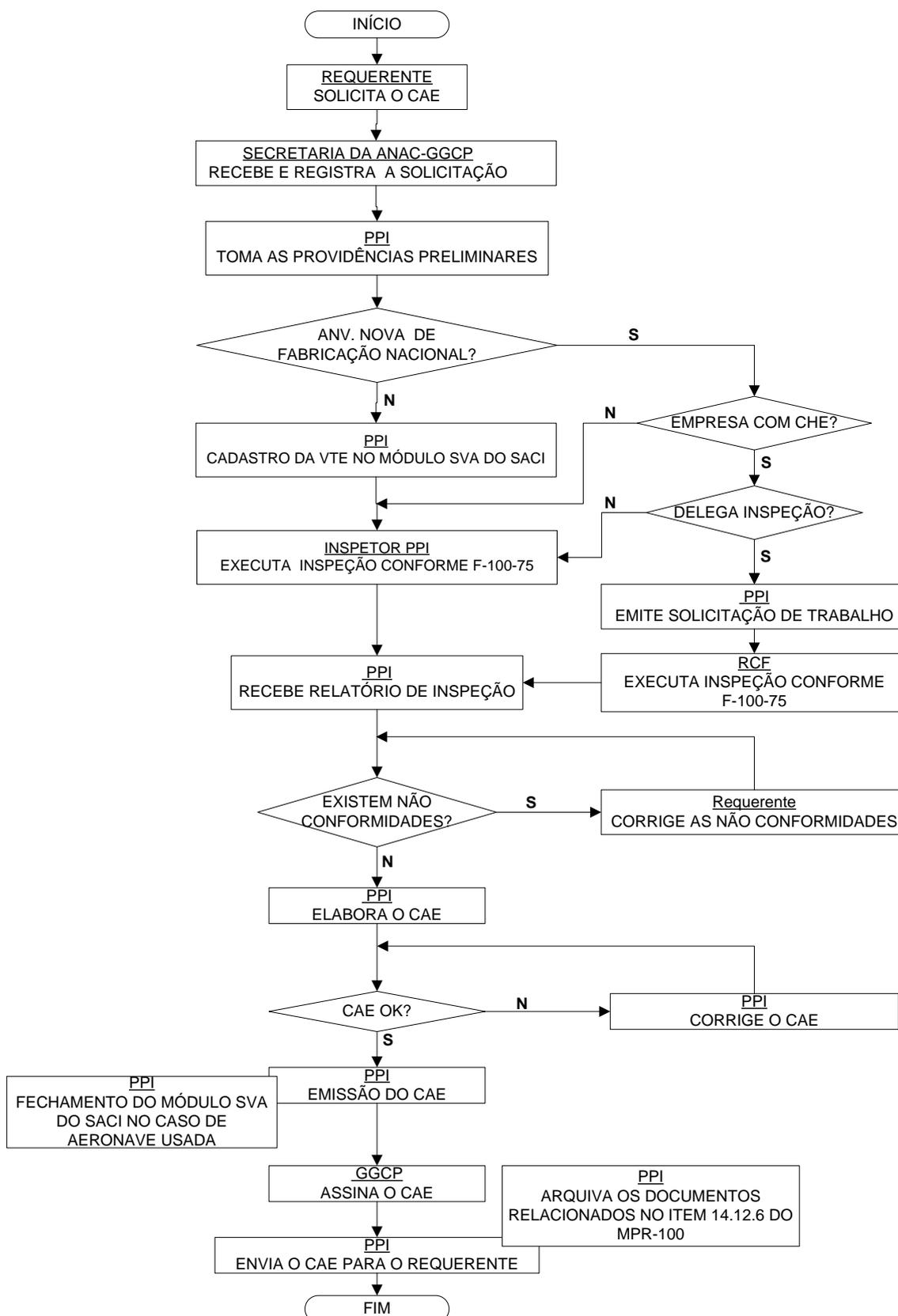
## Fluxograma do procedimento de emissão da AEV pela GGCP:



Fluxograma do procedimento de emissão do CAARF pela GGCP:



Fluxograma do procedimento de emissão do CAE pela GGCP:



## APÊNDICE 2 - LIMITAÇÕES OPERACIONAIS PARA CAVE

PROPÓSITO	Nº. DA LIMITAÇÃO OPERACIONAL													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Pesquisa e desenvolvimento	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Demonst. de conf. c/ requisitos.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Treinamento de Tripulações	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pesquisas de Mercado	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X

PROPÓSITO	Nº. DA LIMITAÇÃO OPERACIONAL													
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Pesquisa e desenvolvimento	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
Demonst. de conf. c/ requisitos.	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
Treinamento de Tripulações	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Pesquisas de Mercado	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

### Limitações Operacionais em Português e Inglês:

(1) Esta aeronave não satisfaz os padrões de aeronavegabilidade prescritos no Anexo 8 da Convenção Internacional de Aviação Civil, portanto, não são autorizados voos para outros países a menos que especificamente permitidos pelas Autoridades de Aviação Civil estrangeiras. O proprietário/operador dessa aeronave deve obter uma autorização, por escrito, das Autoridades de Aviação Civil dos países sobre os quais a aeronave será operada.

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** A autorização deve ser mantida na aeronave junto ao CAVE brasileiro, para ser avaliada por inspetores da GGCP ou AAC do país de operação, se solicitado.

*This aircraft does not meet the airworthiness requirements prescribe in the Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation (ICAO), therefore, flights over any foreign country are not authorized unless permitted by its aeronautical authority.*

(Applicability: All)

**NOTE:** The written permission must be carried aboard the aircraft together with the U.S. airworthiness certificate and, upon request, be made available to an GGCP inspector or the CAA in the country of operation.

(2) Nenhuma pessoa pode operar esse tipo de aeronave, transportando pessoas ou cargas, ou para qualquer outro fim, com objetivos comerciais.

(Aplicabilidade: todos)

*No person may operate this aircraft for carrying persons or property for compensation or hire.*

*(Applicability: All)*

(3) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave sem que o CAVE, esteja exposto na cabine ou na porta do *cockpit* de modo que seja visível para os passageiros e tripulação.

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** Esta limitação pode ser substituída pela limitação nº 7, para o detentor de COP/SIPA que tenha submetido um procedimento operacional, para aprovação da GGCP.

*No person may operate this aircraft unless the Flight Authorization Certificate is displayed at the cabin or cockpit entrance so that it is visible to passengers or flight crew members.*

*(Applicability: All)*

**NOTE:** Limitation N° 7 may be specified in lieu of this operating limitation for PC/APIS holders who have submitted an operational procedure, for GGCP approval.

(4) Esta aeronave não deve ser operada para outros propósitos que não sejam aqueles para os quais este CAVE foi emitido.

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** Esta limitação pode ser substituída pela limitação nº 7, para o detentor de COP/SIPA que tenha submetido um procedimento operacional, para aprovação da GGCP.

*This aircraft shall not be operated for a purpose other than that for which this EXPERIMENTAL Airworthiness Certificate was issued.*

**NOTE:** Limitation N° 7 may be specified in lieu of this operating limitation for PC/APIS holders who have submitted an operational procedure, for GGCP approval.

(5) Todos os voos deverão ser realizados dentro das áreas reservadas descritas: (descrever a área)

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA 1:** Esta área deve ser descrita, geograficamente, por coordenadas e/ou referências no solo, e deve incluir corredores de pouso e decolagem. A área designada deve ser sobre águas abertas ou áreas esparsamente povoadas, que tenham reduzido tráfego aéreo. As dimensões da área devem ser apenas o suficiente para a realização segura dos tipos de manobras e ensaios antecipadamente previstos. Certificado emitido para vários propósitos pode requerer definição das áreas geográficas individualmente.

**NOTA 2:** Esta limitação pode ser substituída pela limitação nº 7, para o detentor de COP/SIPA que tenha submetido um procedimento operacional, para aprovação da GGCP.

*All flights must be conducted within the specific geographical area: (describe area)*

*(Applicability: All)*

**NOTE 1:** *This area must be described by radius, coordinates, and/or landmarks. The designated area must be over open water or sparsely populated areas having light air traffic. The size of the area must be that required to safely conduct the anticipated maneuvers and tests. Multiple-purpose certificates may require individually prescribed geographical areas.*

**NOTE 2:** *Limitation N° 7 may be specified in lieu of this operating limitation for PC/APIS holders who have submitted an operational procedure, for GGCP approval.*

(6) Esta aeronave deverá ser operada de acordo com as regras normais de tráfego aéreo. Nenhuma operação deverá ser conduzida sobre áreas densamente povoadas ou em aerovias congestionadas.

(Aplicabilidade: todos exceto pesquisa de mercado)

**NOTA 1:** A GGCP pode permitir que pousos e decolagens sejam conduzidos sobre áreas densamente povoadas ou em aerovias congestionadas. Se esta autorização operacional for concedida, deve ser definido: “Exceto para pouso e decolagens, esta aeronave não pode operar sobre áreas densamente povoadas ou em aerovias congestionadas.”

**NOTA 2:** Esta limitação pode ser substituída pela limitação n° 7, para o detentor de COP/SIPA que tenha submetido um procedimento operacional, para aprovação da GGCP.

*This aircraft shall be operated in accordance with applicable air traffic and general operating rules. No operations shall be conducted over densely populated areas or in congested airways.*

(Applicability: All less market surveys)

**NOTE 1:** *The CAVC may permit takeoffs and landings to be conducted over densely populated areas or in congested airways. If this operating limitation is issued, it should say: Except for takeoffs and landings, this aircraft must not be operated over densely populated areas or in congested airways.*

**NOTE 2:** *For exhibition and air racing, the GGCP will coordinate with the local FSDO operations unit to ensure that the departure/approach corridors that are established subject the fewest number of persons and least property to possible hazards and aircraft noise. This concept of a departure/approach corridor must be used when issuing operating limitations for aircraft that are based at airports within class B airspace. Established corridors will be used for all proficiency flights and event attendance.*

**NOTE 3:** *Limitation N° 7 may be specified in lieu of this operating limitation for PC/APIS holders who have submitted an operational procedure, for GGCP approval.*

(7) Todos os voos devem ser conduzidos de acordo com... (descrever o procedimento operacional aprovado do detentor de COP/SIPA e sua revisão).

(Aplicabilidade: todos)

*All flights must be conducted in accordance with [describe the PC/APIS holder's approved operating procedure, and revision].*

(Applicability: All)

(8) Quando se alterar o propósito da operação deste certificado de multipropósitos, o operador deve determinar que a aeronave esteja em condição de operação segura e apropriada para o propósito pretendido. Um registro será feito por uma pessoa apropriada para documentar a decisão

no logbook da aeronave.

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** Esta limitação pode ser substituída pela limitação nº 7, para o detentor de COP/SIPA que tenha submetido um procedimento operacional, para aprovação da GGCP.

*When changing between operating purposes of a multiple-purpose certificate, the operator must determine that the aircraft is in a condition for safe operation and appropriate for the purpose intended. A record entry will be made by an appropriately rated person to document that finding in the aircraft logbook.*

(Applicability: All)

**NOTE:** Limitation N° 7 may be specified in lieu of this operating limitation for PC/APIS holders who have submitted an operational procedure, for GGCP approval.

(9) Para o propósito deste Certificado de Autorização de Voo Experimental, o piloto de ensaio em voo deve ser qualificado de acordo com o RBHA/RBAC 61.303.

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** Para as aeronaves com modelo já certificado e quando o propósito de voo for pesquisa de mercado e/ou exibições, esta limitação pode ser excluída, havendo somente a necessidade de o piloto ser habilitado no tipo da aeronave e que o requerimento seja feito de forma usual, constando adicionalmente, uma declaração do requerente, de que:

- (i) As diferenças de configuração entre o protótipo objeto do requerimento do CAV Experimental em relação à aeronave certificada, não são significativas;
- (ii) O protótipo objeto do requerimento não exige habilidades especiais de pilotagem; e
- (iii) O piloto, o qual conduzirá os voos, adquiriu a experiência necessária, compondo a tripulação da aeronave protótipo, objeto do requerimento.

*For the purpose of this Flight Authorization Certificate, the flight test pilot must be graded in accordance with RBHA/RBAC 61.303.*

(Applicability: R&D and showing compliance)

**NOTE:** For the aircrafts with model already certificated and when the flight purpose are market survey and/or exhibitions, this limitation can be excluded, having only the need of the pilot to be qualified in the type of the aircraft (ground school) and that the application is made in an usual way, consisting additionally, a declaration of the requesting, that:

- (i) The configuration differences among the prototype object of the application of Experimental CAV are not significant in relation to the certificated aircraft;
- (ii) The prototype object of the application doesn't demand special abilities to pilot; and
- (iii) The pilot, who will conduct the flights, acquired necessary experience, composing crew of the aircraft prototype object of the application.

(10) Esta aeronave não deverá ser operada, a menos que, a manutenção seja executada de acordo com (identificar o programa de manutenção do fabricante para esse tipo e modelo).

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA 1:** O operador deve selecionar, estabelecer, identificar e usar um programa de inspeção conforme o RBHA/RBAC 91.409(e), (f), (g), e (h). Este programa de inspeção deve ser registrado no logbook da aeronave.

**NOTA 2:** Esta aeronave deverá ter sido inspecionada, dentro de 12 (doze) meses, conforme Apêndice D do RBHA/RBAC 43, ou outro programa aprovado pela ANAC, e esteja em condições de operação segura. Esta inspeção deverá ser registrada no *logbook* da aeronave.

*This aircraft shall not be operated unless that maintenance service has been done in accordance with (identify the manufacturer's maintenance program for this aircraft).*

*(Applicability: All)*

**NOTE 1:** *The owner/operator must select, establish, identify, and use an inspection program as set forth in RBHA/RBAC 91.409(e), (f), (g), and (h). This inspection program must be recorded in the aircraft maintenance records.*

**NOTE 2:** *This aircraft has had a condition inspection performed, within the preceding 12 calendar months, in accordance with appendix D to part 43, or other ANAC-approved programs, and was found to be in a condition for safe operation. This inspection will be recorded in the aircraft maintenance records.*

**(11)** Somente mecânicos certificados pela ANAC, com apropriada categoria conforme RBHA/RBAC 43.3, podem executar inspeções conforme requerido por estas limitações operacionais.

*(Aplicabilidade: todos)*

**NOTA:** Inspeções devem ser registradas no *logbook* da aeronave conforme segue, ou de outra forma similar: “Eu certifico que esta aeronave foi inspecionada em (colocar a data) de acordo com o escopo e detalhamento do Apêndice D do RBHA/RBAC 43, ou outro programa aprovado pela ANAC, e foi encontrada em condições de operação segura.” Esta anotação incluirá o tempo total de serviço da aeronave, o nome, assinatura, número e tipo do certificado da pessoa que executou a inspeção.

*Only ANAC-certificatated mechanics with appropriate ratings as authorized by RBHA/RBAC 43.3 may perform inspections required by these operating limitations.*

*(Applicability: All)*

**NOTE:** *Inspections must be recorded in the aircraft maintenance records showing the following, or a similarly worded, statement: I certify that this aircraft has been inspected on [insert date] in accordance with the scope and detail of appendix D to part 43, or other ANAC-approved programs, and was found to be in a condition for safe operation. The entry will include the aircraft's total time-in-service, and the name, signature, certificate number, and type of certificate held by the person performing the inspection.*

**(12)** Esta aeronave deve operar, somente, em condições VFR diurnas e deve possuir todos os equipamentos e instrumentos conforme RBHA/RBAC 91.205(b).

*(Aplicabilidade: todos)*

*This aircraft is to be operated under Visual Flight Rules - VFR, day only and must be properly equipped for instrument flight in accordance with RBHA/RBAC 91.205(b).*

*(Applicability: All)*

**(13)** Esta aeronave pode ser operada em condições VFR diurnas e noturnas e deve possuir todos os equipamentos e instrumentos conforme RBHA/RBAC 91.205(c).

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** O RBHA/RBAC 91.319(d)(2) estabelece que a aeronave opere em voo VFR, apenas durante o dia, a menos que de outro modo especificamente autorizado pela ANAC em coordenação com a GGCP. Portanto, esta limitação provê a autorização.

*This aircraft may be operated under VFR, day and/or night and must be properly equipped for instrument flight in accordance with RBHA/RBAC 91.205(c).*

(Applicability: All)

**NOTE:** RBHA/RBAC 91.319(d)(2) provides for VFR, day only, unless otherwise specifically authorized by the ANAC with coordination by GGCP. So, this limitation gives that authorization.

**(14)** Esta aeronave pode ser operada em *condições Instrument Flight Rules* - IFR e deve possuir todos os equipamentos e instrumentos conforme RBHA/RBAC 91.205(d).

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** O RBHA/RBAC 91.319(d)(2) estabelece que a aeronave opere em voo VFR, apenas durante o dia, a menos que de outro modo especificamente autorizado pela ANAC em coordenação com a GGCP. Portanto, esta limitação provê a autorização.

*This aircraft may be operated under IFR and must be properly equipped for instrument flight in accordance with RBHA/RBAC 91.205(b).*

(Applicability: All)

**NOTE:** RBHA/RBAC 91.319(d)(2) provides for VFR, day only, unless otherwise specifically authorized by the ANAC in coordination with GGCP. So, this limitation gives that authorization.

**(15)** Os instrumentos e equipamentos instalados e usados na aeronave conforme o RBHA/RBAC 91.205 devem ser inspecionados e preservados de acordo com os requisitos do RBHA/RBAC 43 e 91.

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** Qualquer manutenção ou inspeção nestes equipamentos deve ser registrada *no logbook* da aeronave.

*Aircraft instruments and equipment installed and used under RBHA/RBAC 91.205 must be inspected and maintained in accordance with the requirements of parts 43 and 91.*

(Applicability: All)

**NOTE:** Any maintenance or inspection of this equipment must be recorded in the aircraft maintenance records.

**(16)** Nenhuma pessoa pode ser transportada na aeronave, a menos que ela seja essencial para a realização e propósito deste voo.

(Aplicabilidade: pesquisa e desenvolvimento – P&D e demonstração de conformidade)

**NOTA:** Esta limitação pode ser substituída pela limitação nº 07, para o detentor de COP/SIPA que tenha submetido um procedimento operacional, para aprovação da GGCP.

*No person may be carried in this aircraft unless that person is essential to the purpose of the flight.*

*(Applicability: R&D and show compliance only)*

**NOTE:** *The limitation N° 7 may be specified in lieu of this operating limitation for PC/APIIS holders who have submitted an operational procedure, for GGCP approval.*

**(17)** A pessoa que opera esta aeronave deve avisar a cada pessoa transportada, da categoria EXPERIMENTAL da aeronave, assim como sua situação de aeronavegabilidade.

*(Aplicabilidade: todos)*

*The pilot in command of this aircraft shall advise each person carried of the EXPERIMENTAL nature of this aircraft as well as of the airworthiness status of the aircraft.*

*(Applicability: All)*

**(18)** Esta aeronave deve possuir as marcas e placares requeridos pelo RBAC 25.1541, RBAC 45.11 e RBAC 45.21, além de cumprir com os RBHA/RBAC que compõem sua base de certificação.

*(Aplicabilidade: todos)*

**NOTA:** Os inspetores também identificarão o manual de voo e seus suplementos, marcação, desenhos, etc., conforme requerido.

*This aircraft shall contain the placards and markings required by RBAC 25.1541, RBAC 45.11 e RBAC 45.21.*

*(Applicability: All)*

**NOTE:** *Inspectors also will identify the flight manual, flight manual supplements, markings, drawings, etc., as required.*

**(19)** Esta aeronave está proibida de realizar manobras intencionais, envolvendo mudança brusca de atitude, atitude anormal ou aceleração anormal, não necessárias ao voo em condições normais.

*(Aplicabilidade: todos exceto exibição e competição aérea)*

**NOTA:** Voos acrobáticos podem ser permitidos numa área de ensaios designada. O requerente deve ser aconselhado que acrobacia e manobras violentas não devem ser realizadas até que uma suficiente experiência de voo seja adquirida para estabelecer que a aeronave é satisfatoriamente controlável. Estas limitações de operações podem ser modificadas para incluir somente aquelas acrobacias/manobras que tem sido satisfatoriamente executadas e registradas no *logbook* da aeronave durante o período de ensaio em voo. Apropriadas limitações devem ser prescritas, identificando as acrobacias/manobras e condições as quais elas podem ser executadas. A GGCP pode testemunhar acrobacias/manobras se julgar necessário.

*This aircraft is prohibited from aerobatic flight, that is, an intentional maneuver involving an abrupt change in the aircraft's attitude, an abnormal attitude, or abnormal acceleration not necessary for normal flight.*

*(Applicability: All)*

**NOTE:** *Aerobatic flights may be permitted in the assigned test area. The applicant should be advised that aerobatics or violent maneuvers should not be attempted until sufficient flight experience has been gained to establish that the aircraft is satisfactorily controllable. These operating limitations may be modified to include only those aerobatics/maneuvers that have been satisfactorily accomplished and recorded in the aircraft records during the flight test period. These*

*aerobatics/maneuvers may be permitted upon leaving that assigned test area. Appropriate limitations identifying the aerobatics/maneuvers and conditions under which they may be performed should be prescribed. The GGCP may witness aerobatics/maneuvers if deemed necessary.*

(20) Esta aeronave pode realizar voos acrobáticos de acordo com o RBHA/RBAC 91.303.

(Aplicabilidade: todos exceto exibição e competição aérea)

**NOTA:** Acrobacias não devem ser realizadas até que uma suficiente experiência em voo seja adquirida para estabelecer que a aeronave esteja satisfatoriamente controlável e em conformidade com o RBHA/RBAC 91.319(b). As manobras acrobáticas pretendidas para serem realizadas devem ser satisfatoriamente executadas e registradas no *logbook* da aeronave durante o período de ensaios em voo.

*This aircraft may conduct aerobatic flight in accordance with RBHA/RBAC 91.303.*

(Applicability: All)

**NOTE:** *Aerobatics must not be attempted until sufficient flight experience has been gained to establish that the aircraft is satisfactorily controllable and in compliance with RBHA/RBAC 91.319(b). Aerobatic maneuvers intended to be performed must be satisfactorily accomplished and recorded in the aircraft records during the flight test period.*

**NOTE:** *In addition to the requirements of RBHA/RBAC 91.303, appropriate limitations identifying the aerobatic maneuvers and conditions under which they may be performed shall be presented. The GGCP may witness aerobatic maneuvers if deemed necessary.*

(21) Qualquer incorporação de grande modificação nessa aeronave, como definida pelo RBAC 21.93, invalida este Certificado de Autorização de Voo.

(Aplicabilidade: todos, exceto para pesquisa e desenvolvimento e demonstração de conformidade)

**NOTA:** Esta limitação pode ser substituída pela limitação nº.7, para o detentor de COP/SIPA que tenha submetido um procedimento operacional, para aprovação da GGCP.

*Any major change in this aircraft as defined in RBAC 21.93, invalid this Flight Authorization Certificate.*

(Applicability: All except for R&D and show compliance)

**NOTE:** *Limitation N° 7 may be specified in lieu of this limitation for PC/APIS holders that have submitted an operational procedure for approval.*

(22) Esta aeronave deve ser pintada com a palavra EXPERIMENTAL, perto da entrada da aeronave, de acordo com RBAC 45.17.

(Aplicabilidade: todos)

*The mark EXPERIMENTAL shall be painted, next to aircraft entrance, in accordance with RBAC 45.17.*

(Applicability: All)

(23) O operador dessa aeronave deve notificar à torre de controle, do caráter EXPERIMENTAL

dessa aeronave, quando estiver entrando ou saindo de aeroportos.

(Aplicabilidade: todos)

**NOTA:** O operador dessa aeronave deve planejar o voo para evitar áreas densamente povoadas ou em aerovias congestionadas, quando estiver operando em VFR.

*The pilot in command of this aircraft shall notify the air traffic control of the EXPERIMENTAL nature of this aircraft when operating into or out of airports.*

(Applicability: All)

**NOTE:** *The pilot in command must plan routing that will avoid densely populated areas and congested airways when operating VFR.*

**(24)** Um requerimento deve ser feito para a GGCP quando houver a necessidade de qualquer revisão nas limitações operacionais.

(Aplicabilidade: todos)

*Application must be made to the GGCP for any revision to these operating limitations.*

(Applicability: All)

**(25)** A ANAC deverá ser notificada, dentro de 30 (trinta) dias, de qualquer mudança no endereço do registro da aeronave, conforme RBHA/RBAC 47.45.

(Aplicabilidade: todos)

*Section 47.45 requires that the ANAC must be notified within 30 days of any change in the aircraft registrant's address.*

(Applicability: All)

**(26)** A aeronave deverá ser operada de acordo com (descrever o Manual de Voo da aeronave) e (descrever a Limitação Operacional do Protótipo).

(Aplicabilidade: todos)

*This aircraft shall be operated in accordance with the (describe the aircraft Flight Manual) and (describe the Prototype Operation Limitation - POL).*

(Applicability: All)

**(27)** A tripulação da aeronave deverá ser credenciada pela GGCP. Uma relação nominal dos pilotos credenciados deverá ser listada no Certificado de Autorização de Voo.

(Aplicabilidade: todos)

*The crew of this aircraft shall be approved by GGCP. A nominal relation of the approval pilots shall be listed in Flight Authorization Certificated.*

(Applicability: All)

**(28)** Para o caso de transporte de passageiros, a aeronave:

Deve cumprir com os RBHA/RBAC 91.319(b) e 21.195;

Não deve efetuar manobras intencionais fora dos padrões normais de voo de transporte de passageiros com relação à atitude, aceleração e desaceleração; e

Deve possuir um aviso bilíngue (português/inglês), de no mínimo 80 x 200 mm, colocado em local visível e claro de modo que os passageiros o avistem ao entrar na aeronave, com os seguintes dizeres:

“ESTA AERONAVE AINDA NÃO ESTÁ CERTIFICADA, PORTANTO, NÃO SE DEMONSTROU CUMPRIMENTO COM TODOS OS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE APLICÁVEIS.”

(Aplicabilidade: Pesquisa de mercado)

*When performing passenger transportation, the aircraft:*

*Should comply with RBHA/RBAC 91.319 (b) and 21.195;*

*Should not perform intentional maneuvers out of passenger transportation standards concerning to altitude, acceleration or slowdown; and*

*Shall have a passenger bilingual notice (Portuguese/English) at minimum 80 x 200 mm and it should be fixed in a visible and clean place at aircraft passenger entrance with the following text:*

*“THIS AIRCRAFT HAS NOT YET BEEN CERTIFIED, IT HAS NOT DEMONSTRATED COMPLIANCE WITH ALL THE APPLICABLE AIRWORTHINESS REQUIREMENTS.”*

*(Applicability: Market Survey)*

## SIGLAS E ABREVIATURAS

AAC	Autoridade de Aviação Civil
AC	<i>Advisory Circular</i>
AD	<i>Airworthiness Directive</i>
ADC	<i>Air Data Computer</i>
AEV	Autorização Especial de Voo
AEVI	Autorização Especial de Voo Internacional
AEVN	Autorização Especial de Voo Nacional
AGING	Programa de manutenção geriátrica
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANATEL	Agência Nacional de Telecomunicações
APAA	Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado
APIS	<i>Approved Production Inspection System</i>
APU	<i>Auxiliary Power Unit</i>
BS	Boletim de Serviço
CA	Certificado de Aeronavegabilidade
CAARF	Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves Recém-Fabricadas
CAE	Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação
CAVE	Certificado de Autorização de Voo Experimental
CBAer	Código Brasileiro de Aeronáutica
CG	Centro de Gravidade
CI	Circular de Informação
CLA	Certificado de Liberação Autorizada
CM	<i>Condition Monitoring</i> (sistema de monitoramento de inspeção)
COP	Certificado de Organização de Produção
CPCP	<i>Corrosion Prevention and Control Program</i>

CST	Certificado Suplementar de Tipo
CT	Certificado de Tipo
DA	Diretriz de Aeronavegabilidade
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DIAM	Declaração de Inspeção Anual de Manutenção
ELT	<i>Emergency Locator Transmitter</i> (Emissor Localizador de Emergência)
FAA	<i>Federal Aviation Administration</i>
FIAM	Ficha de Inspeção Anual de Manutenção
FIEV	Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo
FISTEL	Fundo de Fiscalização das Telecomunicações
GCPR	Gerência de Programas
PHT	Grupo de Coordenação de Programas
PST	Grupo de Certificação Suplementar de Tipo
HT	<i>Hard Time</i> (tempo definido para cumprimento de inspeção ou revisão)
IAC	Instrução de Aviação Civil
IAM	Inspeção Anual de Manutenção
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i>
INSPAC	Inspetor de Aviação Civil
LV	Lista de Verificação
MDL	<i>Master Drawing List</i>
MEL	<i>Minimum Equipment List</i>
MGM	Manual Geral de Manutenção
MPR	Manual de Procedimentos
NCIA	Notificação de Condição Irregular de Aeronave
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
OC	<i>On Condition</i> (sistema de acompanhamento de inspeção sem período definido)
OTP	Ordem Técnica Padrão

PBE	<i>Protective Breathing Equipment</i>
PC	<i>Production Certificate</i>
POL	<i>Prototype Operation Limitation</i>
POL	Propostas de Limitações Operacionais
PPI	Grupo de Produção e Inspeção
RAB	Registro Aeronáutico Brasileiro
RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
RBHA	Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
RC	Representante Credenciado
RCA	Relatório de Condição de Aeronavegabilidade
RGA	Registro Geral de Aeronavegabilidade
RNC	Resumo da(s) Não-Conformidade(s)
SACI	Sistema de Aviação Civil
SAE	Serviço Aéreo Especializado
SAR	Superintendência de Aeronavegabilidade
SEGVOO	Sistema de Segurança de Voo
SIAC	Sistema Informatizado de Aviação Civil
SIPA	Sistema de Inspeção de Produção Aprovado
S/N	<i>Serial Number</i>
SRE	Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado
SSID	<i>Supplemental Structural Inspection Document</i>
STC	<i>Supplemental Type Certificate</i>
SVA	Sistema de Vistoria de Aeronave
TBO	<i>Time Between Overhaul</i> (tempo entre revisão geral)
TC	<i>Type Certificate</i>
TCDS	<i>Type Certificate Data Sheet</i>
TFAC	Taxa de Fiscalização da Aviação Civil

TMA	Área de Controle Terminal
TPN	Serviço de Transporte Aéreo Público Não Regular, Doméstico ou Internacional
TPR	Serviço de Transporte Aéreo Público Regular, Doméstico ou Internacional
TPX	Serviço de Transporte Público Não Regular - Táxi Aéreo
TSO	<i>Technical Standard Order</i>
TV	Teste em Voo ( <i>Flight Test</i> )
UR	Unidade Regional
VFR	<i>Visual Flight Rules</i>
VTE	Vistoria Técnica Especial
VTI	Vistoria Técnica Inicial

## REFERÊNCIAS

CI 21-008	Procedimentos para Aprovação de Aeronavegabilidade para Exportação
CI 21-010	Procedimentos para Importação de Produtos Aeronáuticos Civis
IAC 3127	Procedimentos para reparo de aeronaves avariadas em acidente/incidente aeronáutico
IAC 3133	Instruções para preenchimento do formulário SEGV00 001 para registro de grande modificação/grande reparo
IAC 3142	Diretrizes de aeronavegabilidade
IAC 3149	Requisitos para uso e preenchimento do Certificado de Liberação Autorizada
IAC 3152	Cadernetas de célula, motor e hélice
IS 21.181-001	Revalidação de Certificados de Aeronavegabilidade – CA
MPH-110	Designação de Representantes Credenciados
<i>Order 8130.2 (FAA)</i>	<i>Airworthiness Certification of Aircraft and Related Products</i>
RBAC 01	Regulamentos brasileiros de aviação civil: definições, regras de redação e unidades de medida
RBAC 21	Certificação de Produto Aeronáutico
RBAC 23	Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional
RBAC 25	Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria transporte
RBAC 27	Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria normal
RBAC 29	Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria transporte
RBAC 36	Requisitos de ruído para aeronave
RBHA/RBAC 37	Procedimentos para a construção de aeronaves por amadores
RBHA/RBAC 39	Diretrizes de aeronavegabilidade
RBHA/RBAC 43	Manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos
RBAC 45	Marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula
RBHA/RBAC 47	Funcionamento e atividades do registro aeronáutico brasileiro

RBHA/RBAC 61	Requisitos para concessão de licenças de pilotos e de instrutores de voo
RBHA/RBAC 91	Regras gerais de operação para aeronaves civis
RBAC 121	Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares
RBAC 135	Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda
RBHA/RBAC 145	Empresas de manutenção de aeronaves