

MANUAL DE PROCEDIMENTOS

MPR-100/SAR

Revisão 05

Assunto:	CERTIFICAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE
Aprovado por:	Portaria nº 2.489, de 22 de dezembro de 2011, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS, v.6, n.51 de 23 de dezembro de 2011.
Revogação:	Esta revisão substitui a revisão 04, de 24 de novembro de 2010.

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

SUMÁRIO

SUMÁRIO	2
CAPÍTULO 1 - PROCEDIMENTOS GERAIS	8
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.....	11
1.4.2 Certificado de Aeronavegabilidade Especial	11
1.5 Validade do Certificado de Aeronavegabilidade.....	11
1.6 Transferência	11
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	12
1.9 Modificações do Modelo da Aeronave.....	12
1.10 Seguros	12
1.11 RNC e NCIA	13
1.11.1 Emissão de RNC e NCIA.....	13
1.11.2 Numeração de NCIA.....	13
1.11.3 Prazo para correção das não conformidades	14
1.11.4 Comprovação de correção das não conformidades	14
1.11.5 Suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade e limite de prazo	14
1.11.6 Cadastramento da NCIA na tela de pendências	14
CAPÍTULO 2 - APROVAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE INICIAIS E REVALIDAÇÕES	15
2.1 Certificação Inicial	15
2.2 Revalidação de Certificação	16
2.3 Responsabilidade pela emissão dos Certificados de Aeronavegabilidade de aeronaves	16
2.4 Outras Aprovações de Aeronavegabilidade	17
CAPÍTULO 3 - IDENTIFICAÇÃO DE AERONAVES E PRODUTOS CORRELATOS.....	18
3.1 Identificação de Aeronaves	18
3.2 Deficiência, adulteração ou falta de identificação.....	18
3.3 Placas de Identificação	18
3.4 Remoção da Placa de Identificação	19
3.5 Extravio de placa ou falta de identificação.....	19
3.6 Solicitação de vistoria para confecção de nova placa de identificação	19
3.6.1 Providências da GGAC ou da UR.....	19
3.6.2 Autorização para instalação de nova placa	20
3.7 Uso Indevido da Placa de Identificação	20
3.8 Marcas de Nacionalidade e de Matrícula	20
3.9 Identificação de Peças para Reposição ou Modificação.....	20
3.10 Placa de identificação de componentes (exceto motor e hélice)	21
3.10.1 Sistema de identificação.....	21
3.10.2 Sistema de reidentificação de componentes.....	21

3.10.3 Diretrizes de Aeronavegabilidade	22
CAPÍTULO 4 - VISTORIA TÉCNICA DE AERONAVE.....	23
4.1 Informações gerais	23
4.2 Objetivos da vistoria técnica de aeronave	23
4.3 Tipos de Vistoria Técnica de Aeronave	25
4.3.1 Vistoria Técnica Inicial – VTI	25
4.3.2 Vistoria Técnica Especial – VTE.....	25
4.4 Apoio técnico para realização de vistoria de aeronave.....	26
4.5 Padronização para registro de vistoria em caderneta.....	26
4.6 Resultado de vistoria de aeronave	27
CAPÍTULO 5 - VISTORIA TÉCNICA INICIAL – VTI.....	29
5.1 Emissão de CAARF – aeronave nova fabricada no Brasil	29
5.2 “Nacionalização”- aeronave importada para o Brasil.....	29
5.3 “Civilização” - Conversão de aeronave oriunda das Forças Armadas para a aviação civil	30
5.4 Documentação e procedimentos necessários.....	31
5.4.1 Documentação jurídica necessária	31
5.4.2 Documentação técnica disponível no ato da VTI.....	31
5.4.3 Outros documentos: seguro e taxa de serviço	32
5.4.4 Licença de estação de aeronave	32
5.5 Vistoria Técnica Inicial de aeronave no exterior.....	32
5.6 Validade da IAM, do RCA e do CA de uma aeronave após a realização da VTI.....	33
5.7 Laudo de vistoria de aeronave	33
5.8 Documentos a serem arquivados após VTI.....	33
CAPÍTULO 6 - VISTORIA TÉCNICA ESPECIAL – VTE.....	35
6.1 Procedimentos Gerais.....	35
6.2 Tipos de Vistoria Técnica Especial	36
6.3 Mudança de categoria de registro.....	37
6.4 Documentação e procedimentos necessários.....	38
6.4.1 Outros documentos: seguro, taxa de serviço e taxa FISTEL	39
6.5 Licença de estação de aeronave.....	39
6.6 Validade da IAM, do RCA e do CA de uma aeronave após a realização da VTE.....	39
6.7 Laudo de Vistoria de Aeronave.....	40
6.8 Documentos a serem arquivados após VTE.....	40
CAPÍTULO 7 - CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PADRÃO	42
7.1 Generalidades	42
7.2 Requisitos para Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão	42
7.3 Certificado de Aeronavegabilidade Padrão	42
7.4 Delegação de emissão de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão em nome de Autoridades de Aviação Civil Estrangeiras.....	42
7.5 Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão.....	43
7.5.1 Emissão	43
7.5.2 Validade	44
7.6 Certificado de aeronavegabilidade – CA com validade de 60 (sessenta) dias	44
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.....	44

7.6.2 Emissão de CA com validade de 60 (sessenta) dias para aeronave nova ou usada vistoriada no Brasil por mudança de marcas	44
7.6.3 Emissão de CA com validade de 60 (sessenta) dias após VTE para aeronave devidamente matriculada	45
7.7 Data referencial para a validade do CA.....	45
7.8 Códigos indicadores da condição do CA de uma aeronave.....	45
7.9 Suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade	46
7.9.1 Identificação do motivo de suspensão do CA	46
7.9.2 Competência para suspensão ou revogação da suspensão do CA.....	47
7.10 Cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade	47
7.10.1 Identificação do motivo de cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade	47
7.10.2 Aeronave com Certificado de Aeronavegabilidade cancelado.....	48
7.10.3 Competência para regularização da aeronave e emissão de novo certificado de aeronavegabilidade	48
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)	48
7.10.5 Procedimentos para regularização de aeronave que teve o certificado de aeronavegabilidade cancelado pelo código 1 (acidente ou incidente)	49
7.11 Interdição e desinterdição de aeronave – Código “X”	49
CAPÍTULO 8 - CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE ESPECIAIS	50
8.1 Generalidades	50
8.2 Certificados de aeronavegabilidade especiais	50
8.2.1 Verificação da Documentação	50
8.2.2 Inspeção da Aeronave	51
8.3 Tipos de certificados de aeronavegabilidade especiais	51
8.3.1 Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves da Categoria Restrita	51
8.3.2 Certificado de aeronavegabilidade especial emitido na categoria restrita e em uma ou mais categorias	52
8.3.3 Certificado de Aeronavegabilidade Provisório	52
8.3.4 Certificado de Autorização de Voo Experimental	53
8.3.5 Certificado de Aeronavegabilidade Especial emitido para Aeronaves na Categoria Primária	53
8.3.6 Certificado de Aeronavegabilidade Especial emitido para Aeronaves na Categoria Leve Esportiva.....	53
8.3.7 Outros certificados de aeronavegabilidade especiais	59
CAPÍTULO 9 - CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VOO EXPERIMENTAL	60
9.1 Generalidades	60
9.2 Propósitos do Certificado de Autorização de Voo Experimental.....	60
9.3 CAVE com Múltiplos Propósitos.....	62
9.4 Procedimentos específicos para emissão do CAVE	63
9.4.1 Solicitação do CAVE	63
9.4.2 Pré-análise da Solicitação	63
9.4.3 Elaboração do CAVE.....	63
9.4.4 Realização da Inspeção	64
9.4.5 Correção das não conformidades	64
9.4.6 Elaboração, Análise e Correção do Esboço do CAVE.....	64
9.4.7 Emissão do CAVE	65
9.4.8 Guarda de Documentos	65
9.5 Áreas de Ensaio em Voo.....	65
9.6 Limitações Operacionais	66
9.7 Retorno ao Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, após Operação sob CAVE.....	66

9.8 Certificado de Autorização de Voo Experimental para Aeronaves Leves Esportivas Experimentais ..66	
9.8.1 Procedimentos de Certificação.....69	
9.8.2 Ensaio em voo de produção70	
CAPÍTULO 10 - AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO73	
10.1 Considerações Iniciais.....73	
10.2 Propósitos da Autorização Especial de Voo.....73	
10.3 Competência para análise de uma solicitação de AEV74	
10.4 Documentação requerida.....75	
10.4.1 Documentação requerida a ser entregue em anexo à solicitação75	
10.4.1.3 Aeronave regularmente registrada no Brasil76	
10.4.1.4 Aeronave de origem militar ou adquirida em hasta pública76	
10.4.1.5 AEV para operação de aeronave com peso superior ao peso máximo de decolagem aprovado.....76	
10.4.1.6 Entrega de aeronave nova fabricada no Brasil ao seu comprador estrangeiro.....76	
10.4.1.7 AEV para operação de aeronave em ensaios em voo de produção de aeronaves recém- fabricadas76	
10.4.1.8 AEV para condução de voos de demonstração para comprador.....77	
10.5 Procedimentos específicos para emissão da Autorização Especial de Voo77	
10.5.1 Elaboração da Autorização Especial de Voo77	
10.5.1.1 Critérios de Análise79	
10.5.1.2 Conclusão da Análise82	
10.5.1.3 Registro da Análise.....82	
10.5.1.4 Parecer para Realização de Inspeção da Aeronave para avaliação da Solicitação de AEV.82	
10.5.2 Execução82	
10.5.2.1 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave82	
10.5.2.2 Correção das não conformidades.....83	
10.5.2.3 Parecer Favorável a concessão da AEV83	
10.5.2.4 Parecer Desfavorável à concessão da AEV84	
10.5.3 Conclusão do Processo.....84	
10.5.4 Validade da AEV84	
10.5.4.1 Prazo84	
10.5.4.2 Prorrogação de prazo de uma AEV84	
10.5.4.3 Guarda de Documentos.....84	
10.5.5 Limitações Operacionais.....85	
CAPÍTULO 11 - CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA AERONAVES RECÉM-FABRICADAS86	
11.1 Generalidades86	
11.2 Qualificação.....86	
11.3 Validade.....86	
11.4 Procedimentos Específicos para emissão do CAARF.....87	
11.4.1 Solicitação do CAARF.....87	
11.4.2 Pré-análise da solicitação87	
11.4.3 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave.....87	
11.4.4 Correção das não conformidades88	
11.4.5 Emissão do CAARF.....88	
11.4.6 Revalidação do CAARF.....89	
11.4.7 Convalidação do CAARF89	
11.4.8 Inscrição “SAE” em aeronave agrícola.....89	
11.4.9 Licença de Estação da Aeronave.....89	
11.4.10 Guarda de documentos.....89	

CAPÍTULO 12 - VOO DE EXPERIÊNCIA.....	91
12.1 Regulamentação	91
12.2 Solicitação	91
12.2.1 Aeronave regularmente registrada no Brasil, que se encontre no exterior, com restrições de aeronavegabilidade	91
12.2.2 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aeronavegabilidade	92
12.2.3 Aeronave regularmente registrada no Brasil, com restrições de aspecto legal ou judicial (códigos 3 e 4)	92
12.2.4 Aeronave de origem militar ou adquirida em hasta pública.....	93
12.2.5 Aeronave com reserva de marcas.....	94
12.3 Prazo e validade.....	95
12.4 Fatores restritivos à autorização de Voo de Experiência.....	95
12.4.1 Quanto às restrições de aeronavegabilidade.....	95
12.4.2 Quanto às restrições de aspectos legais ou judiciais	96
12.4.3 Aeronave interditada	96
12.4.4 Aeronave detida	96
12.4.5 Aeronave apreendida.....	96
12.5 Procedimentos especiais para realização de Voo de Experiência	96
CAPÍTULO 13 - LICENÇA DE ESTAÇÃO DA AERONAVE	98
13.1 Competências	98
13.2 Procedimentos de homologação de equipamento aeronáutico na ANATEL	98
13.3 Procedimentos para a licença de estação.....	98
CAPÍTULO 14 - APROVAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO.....	100
14.1 Generalidades	100
14.2 Requisitos dos países importadores.....	100
14.2.1 Requisitos especiais	100
14.2.2 Requisitos Adicionais.....	100
14.3 Relação dos desvios.....	100
14.4 Acordos para exportação	101
14.5 Qualificação.....	101
14.6 Produtos Classes I, II e III	102
14.7 Aprovação de Aeronavegabilidade para Exportação.....	102
14.7.1 Aeronaves desmontadas	102
14.7.2 Produtos localizados em outros países	103
14.7.3 Emissão de um CAE para uma aeronave fabricada no Brasil e localizada em outro país ...	103
14.7.4 Data da emissão da aprovação de aeronavegabilidade para exportação	103
14.8 Requerimento para CAE (F-100-06).....	103
14.8.1 CAE para produto Classe I (F-100-12)	104
14.8.2 Certificado de Liberação Autorizada para Produtos Classe II (SEGVOO 003)	104
14.8.3 Certificado de Liberação Autorizada para Produtos Classe III (SEGVOO 003)	104
14.9 Responsabilidade dos Exportadores	104
14.10 Modificações ao projeto de tipo original.....	105
14.11 Aprovações especiais de aeronavegabilidade de aeronaves para exportação.....	105
14.12 Procedimentos específicos para emissão do CAE.....	105
14.12.1 Solicitação do CAE	105
14.12.2 Pré-análise da solicitação	106
14.12.3 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave	106
14.12.4 Correção das não conformidades	107
14.12.5 Emissão do CAE	107

14.12.6 Guarda de documentos.....	107
APÊNDICE 1 - RESUMO DOS PROCEDIMENTOS DE EMISSÃO DOS CA PELA GGCP	109
APÊNDICE 2 - LIMITAÇÕES OPERACIONAIS PARA CAVE	113
SIGLAS E ABREVIATURAS	123
REFERÊNCIAS	128

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 eles não venham a ser usados por pessoas não autorizadas. Os formulários citados neste MPR podem ser encontrados no endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/certificacao/Form/Form.asp>.

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 – CM, significa um agrupamento de aeronaves relacionado com a atividade comercial pretendida. Estas categorias estão discriminadas na seção 47.63 do RBHA/RBAC 47.

(3) O termo categoria, quando empregado em relação a aeronaves leves esportivas, significa um grupo de aeronaves baseado na definição do parágrafo 1.1 do RBAC 01, incluindo as aeronaves que possuem um Certificado de Aeronavegabilidade Especial segundo a seção 21.190 do RBAC 21 e as aeronaves que possuem um Certificado de Autorização de Voo Experimental com propósito de operação de aeronave leve esportiva segundo o parágrafo 21.191(i) do RBAC 21.

(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. 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) Conjunto Elegível para Aeronave Leve Esportiva. Conjunto que seja do mesmo modelo de aeronave para a qual já tenha sido emitido um Certificado de Aeronavegabilidade Especial na categoria Leve Esportiva pela ANAC. Este conjunto deve ser fabricado pela mesma entidade que construiu a aeronave. A aeronave montada, a partir deste conjunto, é elegível para receber um certificado de autorização de voo experimental na categoria leve esportiva.

(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 (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 Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, o Profissional 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) Inspetor 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. 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. 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) Norma Consensual. Para os propósitos de certificação de Aeronave Leve Esportiva – ALE, norma desenvolvida pela indústria e aplicável ao projeto, produção e aeronavegabilidade da aeronave. Inclui, mas não está limitada a normas da *American Society for Testing and Materials* – ASTM que compreendem normas de projeto e desempenho da aeronave, aparelhos requeridos, sistemas de garantia da qualidade do fabricante, procedimentos de testes de produção aceitáveis, instruções de operação, procedimentos de inspeção e manutenção, identificação e registro de grandes reparos e grandes modificações e aeronavegabilidade continuada. A versão das normas da ASTM aceita pela ANAC é a mesma utilizada pela autoridade de aviação civil norte-americana (FAA) e pode ser encontrada no seguinte endereço: http://www.faa.gov/aircraft/gen_av/light_sport/media/StandardsChart.pdf.

(o) 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.

(p) 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).

(q) 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.

(r) 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).

(s) 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/RBAC 91 estabelece que, exceto para aeronaves operadas pelos RBAC 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 de 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.

1.11 RNC e NCIA

1.11.1 Emissão de RNC e NCIA

(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 cientificá-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 seja constatada uma não conformidade técnica ou operacional ou algum item em desacordo com a regulamentação em vigor que exija a suspensão ou o cancelamento imediato do CA da aeronave, será emitida uma NCIA com o prazo de “antes do próximo voo” em duas vias, conforme o F-100-44, que terão os seguintes destinos: 1ª via, órgão emissor; e 2ª via, operador da aeronave. 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 interditada, 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.

1.11.2 Numeração de NCIA

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**.

1.11.3 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.

1.11.4 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.

1.11.5 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.

1.11.6 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.

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 deve obedecer 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 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 a seção 21.329 do RBAC 21.

(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 a seção 21.182 do RBAC 21, 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 na seção 45.13 do RBAC 45. Balões livres tripulados devem ser identificados conforme a seção 45.11 do RBAC 45.

(b) Segundo a seção 45.13 do RBAC 45, 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 a seção 45.11 do RBAC 45, 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 a seção 45.13 do RBAC 45, 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 (d) 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 na seção 45.23-I do RBAC 45. 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 na seção 45.29-I do RBAC 45.

3.9 Identificação de Peças para Reposição ou Modificação

- (a) De acordo com as disposições da seção 45.15 do RBAC 45, toda peça para reposição ou para modificação produzida segundo um Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado – APAA, emitido de acordo a seção 21.303 do RBAC 21, 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 a seção 45.14 do RBAC 45, 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* – P/N 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 na seção 91.417 do RBHA/RBAC 91 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 – EA, de Motor – EM e de Hélice – EH, *Type Certificate Data Sheet* – TCDS 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 na seção 45.30 do RBAC 45.

(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) deste MPR);
- (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, SEGV00 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 PC 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 Produto Aeronáutico – 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 (a) 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.

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 (e) a 5.2 (h) 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) Quando a VTI for solicitada por alguém que não seja o operador/proprietário da aeronave, nem seu procurador, deve haver no RAB um processo de transferência de operador/proprietário para que o pedido de vistoria seja processado.

(c) De acordo com a seção 21.183 do RBAC 21, 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 IS 21-010A).

(d) 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.

(e) Os operadores de aeronaves segundo o RBHA/RBAC 91 ou RBAC 135 deverão agendar a VTI através do Pannel de Vistorias, disponível na Internet em <http://www2.anac.gov.br/agendamentovistoria>. Após fazer o lançamento no Pannel de Vistorias, o operador deverá, em até 3 (três) dias, encaminhar o Pedido de Vistoria (F-100-37), documento de identidade, procuração ou contrato social, conforme aplicável, e o comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil à Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada por e-mail (vistorias@anac.gov.br). As vistorias das aeronaves que serão operadas de acordo com o RBAC 135 ou 121 estão inseridas na fase 4, de acordo com a IS 119-001B. Portanto, para que a vistoria seja agendada é necessário que a fase 3 (avaliação de documentos) esteja concluída.

(f) As empresas operadoras de aeronaves segundo o RBAC 121 deverão agendar a VTI através do Pannel de Vistorias, disponível na Internet em <http://www2.anac.gov.br/agendamentovistoria>. Após o lançamento no Pannel de Vistorias, o operador deverá, em até 3 (três) dias, encaminhar o Pedido de Vistoria (F-100-37), o

comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil e cópia do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação da aeronave (conforme aplicável) à GGAC, preferencialmente para o e-mail vistorias121@anac.gov.br.

(g) 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.

(h) 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.

(i) 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.

(j) 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.

(k) Poderá também ser fornecido pela GGAC ou UR que vistoriou a aeronave (ou solicitou vistoria a ser realizada por credenciado) 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 PC:

(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, ou documento que venha a substituí-la. 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;
- (i) Lista contendo todas as Grandes Modificações e Grandes Reparos incorporados à aeronave, ou uma declaração da inexistência deles; e
- (j) 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 (TFAC), 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 solicitar a realização da vistoria a seus Profissionais Credenciados – PC 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) deste MPR, 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) deste MPR, 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 parágrafo 91.403(e) do RBHA/RBAC 91.

(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 parágrafo 91.403(d) do RBHA/RBAC 91.

(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 VTE através do Pannel de Vistorias, disponível na Internet em <http://www2.anac.gov.br/agendamentovistoria>. Após fazer o lançamento no Pannel de Vistorias, o operador deverá, em até 3 (três) dias, encaminhar o Pedido de Vistoria (F-100-37), documento de identidade, procuração ou contrato social, conforme aplicável, e o comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil à Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada por e-mail (vistorias@anac.gov.br). Mesmo nos casos das inspeções simplificadas decorrentes de seleção no sistema de amostragem, deve ser enviado o Pedido de Vistoria (F-100-37) por e-mail.

(b) Quando a VTE for solicitada por alguém que não seja o operador/proprietário da aeronave, nem seu procurador, deve haver no RAB um processo de transferência de operador/proprietário para que o pedido de vistoria seja processado.

(c) As empresas operadoras de aeronaves segundo o RBAC 121 deverão agendar a VTE através do Pannel de Vistorias, disponível na Internet em <http://www2.anac.gov.br/agendamentovistoria>. Após o lançamento no Pannel 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 GGAC, preferencialmente para o e-mail vistorias121@anac.gov.br. As vistorias das aeronaves que serão operadas de acordo com o RBAC 135 ou 121 estão inseridas na fase 4, de acordo com a IS 119-001B. Portanto, para que a vistoria seja agendada é necessário que a fase 3 (avaliação de documentos) esteja concluída.

(d) 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.

(e) 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.

(f) 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.

(g) 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, conseqüentemente, 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 parágrafo 91.403(f) do RBHA/RBAC 91 e a 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 (d) deste MPR.

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

(5) A inspeção simplificada mencionada na IS 21.181-001 tem o escopo de uma VTE, a menos da TFAC, cujo recolhimento não se aplica.

(6) 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 (d) deste MPR. As situações em que a realização da VTE não é necessária estão descritas no item 6.3 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 (d) 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 (d) 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 (d) 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 (d) 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 (d) 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 Mudança de categoria de registro

(a) Em algumas situações, considerando a categoria atual e a pretendida, a Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro – GTRAB pode alterar a categoria de registro sem o parecer da área técnica, conforme detalhado nos itens (b) e (c) seguintes.

(b) Procedimento para aeronaves novas fabricadas no Brasil. As aeronaves detentoras de CAARF não necessitam de nova vistoria para emissão do CA, para o registro nas seguintes categorias:

(1) TPP;

(2) ADF, ADE, ADM, ADD, AIF, AIE, AIM, AID, PIN e PRI:

(i) A GTRAB fará a alteração da categoria de registro no SACI.

(ii) Para as categorias PIN ou PRI, o requerente deverá também informar à GTRAB que cumpriu com os requisitos do parágrafo 45.12 (c) do RBAC 45 (placar) e a seção 91.109 do RBHA/RBAC 91 (instrução).

(3) SAE, TPR, TPN, TPX.

NOTA: Desde que existam as notas no CAARF mencionadas na seção 11.4.5 deste MPR, a GTRAB fará a alteração da categoria de registro no SACI.

(c) Procedimentos para aeronaves usadas.

(1) As mudanças de categorias de registro entre as categorias TPP, ADF, ADE, ADM, ADD, AIF, AIE, AIM, AID, PIN e PRI podem ser feitas sem a necessidade de vistoria. A GTRAB fará a alteração da categoria de registro no SACI. Nas mudanças de categoria para PIN ou PRI, o requerente deverá também informar a GTRAB que cumpriu com os requisitos

do parágrafo 45.12(c) do RBAC 45 (placar), podendo ser instalação ou remoção, no caso inverso, e a seção 91.109 do RBHA/RBAC 91 (instrução).

(2) As mudanças de categorias de registro de TPR, TPN e TPX para TPP, ADF, ADE, ADM, ADD, AIF, AIE, AIM, AID, PIN e PRI podem ser feitas sem a necessidade de vistoria. A GTRAB fará a alteração da categoria de registro no SACI. Nas mudanças de categoria de TPX, o requerente deverá declarar que removeu o placar requerido no parágrafo 45.12(a) do RBAC 45 e solicitou a remoção da aeronave das Especificações Operativas. Nas mudanças de categoria para PIN ou PRI, o requerente deverá também informar a GTRAB que cumpriu com os requisitos do parágrafo 45.12(c) do RBAC 45 (placar) e a seção 91.109 do RBHA/RBAC 91 (instrução). A solicitação deve ser feita pelo formulário F-100-83, no qual o requerente declara as condições de aeronavegabilidade aplicáveis.

(3) As mudanças de categoria para SAE, solicitadas pelo requerente, dependem de parecer das UR. A solicitação deve ser feita pelo formulário F-100-83.

(4) As demais mudanças de categoria de registro dependerão de Vistoria Técnica Especial.

6.4 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, ou documento que venha a substituí-la. 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 SEGVOO 001, previsto pelo RBHA/RBAC 43 e pela IS 43.9-001A, conforme aplicável. Adicionalmente, deve-se cumprir o estabelecido no item 7.10.5 deste MPR;

(11) Lista contendo todas as Grandes Modificações e Grandes Reparos incorporados à aeronave, ou uma declaração da inexistência deles; e

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

6.4.1 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 (TFAC), 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 do Fundo de Fiscalização das Telecomunicações – FISTEL, com exceção das aeronaves pertencentes à Agência Nacional de Telecomunicações, à Polícia Federal, às Polícias Militares, à Polícia Rodoviária Federal, às Polícias Civis 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).

6.5 Licença de estação de aeronave

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

6.6 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 parágrafo 91.403(e) do RBHA/RBAC 91, exceto no caso das inspeções simplificadas decorrentes de seleção no sistema de amostragem, quando

permanece como referência a data da RCA/LV.

(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 parágrafo 91.403(d) do RBHA/RBAC 91.

(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.

6.7 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 6.6 deste MPR. No caso das inspeções simplificadas decorrentes de seleção no sistema de amostragem, os prazos de validade da IAM e do CA terão como referência a data de validade da RCA/LV.

(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. No caso das inspeções simplificadas decorrentes de seleção no sistema de amostragem, mesmo quando a aprovação se der por meio de Laudo Complementar, permanecerá a data de validade da RCA/LV como referência para os prazos de validade da IAM e do CA.

(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.

6.8 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 parágrafo 21.183(a) do RBAC 21 prescreve os requisitos básicos para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para uma aeronave nova fabricada no Brasil sob um COP.
- (b) O parágrafo 21.183(b) do RBAC 21 prescreve os requisitos básicos para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para uma aeronave nova fabricada no Brasil apenas sob um CT.
- (c) O parágrafo 21.183(c) do RBAC 21 prescreve os requisitos básicos para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para uma aeronave importada com CT brasileiro emitido conforme o parágrafo 21.29 do RBAC 21 ou para uma aeronave importada que seja isenta de CT, conforme o parágrafo 21.29(d) do RBAC 21. 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 parágrafo 21.183(d) do RBAC 21 prescreve os requisitos básicos para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade Padrão para uma aeronave não coberta pelos itens 7.2 (a) a (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 Profissionais 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 interditada;
- (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 – EO 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:

CÓDIGOCONDIÇÃO

- 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
- 3 Aeronave com pendências judiciais ou administrativas (RAB)
- 4 Situação irregular no RAB
- 6 Situação Técnica Irregular
- 7 Não cumprimento de NCIA
- 8 IAM ou RCA vencida

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 8) que originou a suspensão, conforme listagem constante no item 7.8 deste MPR.

(b) O CA de uma aeronave será automaticamente suspenso pelos códigos 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 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.

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

(3) 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 e 4, 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.

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, 6, 7 e 8.

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

(c) A UR poderá suspender ou revogar a suspensão do CA de qualquer aeronave civil brasileira motivada pelos códigos 1, 6, 7 e 8. Quando se tratar de aeronave pertencente a empresa aérea, uma UR somente poderá suspender ou revogar a suspensão do CA quando autorizado pela GGAC ou pela UR que controla a referida empresa.

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 no parágrafo 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 da IAC 3127, 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 PC 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 acompanhada 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 a seção 21.190, 21.193 ou 21.199 do RBAC 21, 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 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 PC, 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, se aplicável;
- (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 aceito pela ANAC 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 (*Emergency Locator Transmitter* – ELT) instalado, conforme requerido na seção 91.207 do RBHA/RBAC 91.

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 a seção 21.25 do RBAC 21.
- (b) Aeronaves importadas certificadas na categoria restrita, de acordo com a seção 21.29 do RBAC 21, são elegíveis a esse certificado de aeronavegabilidade quando atendidos os requisitos do parágrafo 21.185(c) do RBAC 21.

(c) Aeronaves fabricadas fora do Brasil e certificadas em qualquer outra categoria de acordo com a seção 21.29 do RBAC 21 são elegíveis ao certificado de aeronavegabilidade na categoria restrita se um certificado de aeronavegabilidade padrão conforme o parágrafo 21.183(c) do RBAC 21 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 parágrafo 21.185(b) do RBAC 21 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 na seção 91.313 do RBHA/RBAC 91”.

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

(a) Conforme as disposições da seção 21.187 do RBAC 21, 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 na seção 91.313 do RBHA/RBAC 91”.

(c) O certificado de aeronavegabilidade na categoria restrita e em uma ou mais outras categorias não inclui a categoria primária, conforme o parágrafo 21.187(a) do RBAC 21.

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 a seção 91.317 do RBHA/RBAC 91, 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 na seção 91.317 do RBHA/RBAC 91 e na seção 121.207 do RBAC 121, conforme aplicável.”

8.3.4 Certificado de Autorização de Voo Experimental

A seção 21.191 do RBAC 21 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 da seção 21.24 do RBAC 21.

(b) Aeronaves importadas que são certificadas na categoria primária conforme a seção 21.29 do RBAC 21, são elegíveis ao certificado de aeronavegabilidade especial quando atendidos os requisitos do parágrafo 21.184(b) do RBAC 21.

(c) Conforme o parágrafo 21.184(c) do RBAC 21, 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 Certificado de Aeronavegabilidade Especial emitido para Aeronaves na Categoria Leve Esportiva

(a) **Aplicabilidade.** Este certificado é emitido para aeronaves da categoria Aeronave Leve Esportiva - ALE que atendam aos requisitos da seção 21.190 do RBAC 21.

(b) **Informações gerais.** Um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria ALE é emitido para aeronave que atende à definição de ALE constante do RBAC 01 e seja fabricada de acordo com as normas consensuais aplicáveis. Quando a aeronave cumprir com todos os requisitos de elegibilidade segundo o RBAC 01 e a seção 21.190 do RBAC 21, a aeronave poderá receber um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva. Girocópteros, veículos ultraleves em transição segundo o parágrafo 21.191(i)(1) do RBAC 21 e ALE montadas a partir de conjuntos não são elegíveis a um certificado de aeronavegabilidade especial, mas podem receber CAVE com o propósito de operação de ALE.

(c) **Elegibilidade.** Uma ALE é elegível a um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria ALE de acordo com a seção 21.190 do RBAC 21 quando a aeronave não tiver recebido, anteriormente, um certificado de aeronavegabilidade padrão, um certificado de aeronavegabilidade especial nas categorias primária ou restrita, um certificado de aeronavegabilidade provisório ou um certificado de aeronavegabilidade equivalente emitido por uma autoridade estrangeira de aviação civil.

(d) **Aeronave Leve Esportiva Nacional.** O requerente deverá fornecer uma cópia dos

seguintes documentos, elaborados pelo fabricante da aeronave, em Língua Portuguesa ou Inglesa:

(1) Para todas as aeronaves:

(i) Declaração de Conformidade do fabricante (F-100-80), como descrito no parágrafo 21.190(c) do RBAC 21;

(ii) Instruções de operação da aeronave;

(iii) Procedimentos de inspeção e manutenção da aeronave;

(iv) Suplemento de treinamento de voo da aeronave.

(2) Para a primeira aeronave de um modelo requerendo Certificado de Aeronavegabilidade Especial na categoria Leve Esportiva, será requerido o Formulário F-100-79, ou documento que forneça as mesmas informações, e os seguintes relatórios comprovando o cumprimento com as normas consensuais aplicáveis:

(i) Relatório dos ensaios em voo para demonstrar cumprimento com o item 4 da Norma Consensual ASTM F2245 ou equivalente;

(ii) Relatório dos ensaios estruturais para demonstrar cumprimento com o item 5 da Norma Consensual ASTM F2245 ou equivalente;

(iii) Sistema que garanta o cumprimento com a norma consensual ASTM F2295 ou equivalente, que trata de aeronavegabilidade continuada (avaliação de risco);

(iv) Sistema de Garantia da Qualidade do fabricante demonstrando cumprimento com a Norma Consensual ASTM F2279 ou equivalente.

(e) Aeronave Leve Esportiva fabricada 100% fora do Brasil. Para que uma aeronave fabricada inteiramente fora do Brasil seja elegível a um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva, o requerente deve fornecer evidências à ANAC de que:

(1) a aeronave cumpre com a definição de ALE de acordo com o RBAC 01 e com o exposto no item 8.3.6 (d) deste MPR; e

(2) a aeronave fabricada fora do Brasil é elegível a um certificado de aeronavegabilidade, uma autorização de voo ou outra certificação similar no seu país de fabricação, de acordo com o parágrafo 21.190(d) do RBAC 21. A verificação desta elegibilidade pode ser feita por meio de uma declaração do fabricante de que, se a aeronave tivesse permanecido no país exportador, teria sido elegível a um certificado de aeronavegabilidade, uma autorização de voo ou outra certificação similar.

(f) Aeronave Leve Esportiva fabricada parcialmente fora do Brasil. Um conjunto (kit) de Aeronave Leve Esportiva fabricado fora do Brasil não é elegível a um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva, porém pode ser elegível a um Certificado de Autorização de Voo Experimental de acordo com o parágrafo 21.191(i) do RBAC 21. Além da declaração de conformidade com as normas consensuais aplicáveis do fabricante do conjunto, será necessária uma declaração de conformidade do responsável pela montagem final realizada no Brasil.

(g) Fabricação de ALE. O fabricante de uma aeronave que pretenda obter um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria ALE deve produzir a aeronave de acordo com os requisitos de projeto e de sistema da qualidade das normas consensuais aceitas pela ANAC. A lista das normas consensuais aceitáveis pode ser encontrada em: http://www.faa.gov/aircraft/gen_av/light_sport/media/StandardsChart.pdf. A respeito das normas consensuais e dos requisitos para a construção de ALE:

(1) O fabricante de uma ALE deve utilizar componentes e equipamentos que cumpram os requisitos de projeto da norma consensual aplicável aceita pela ANAC. A utilização de componentes ou equipamentos, ou conjuntos usados, revisados ou reconicionados, deverá ser prevista nos procedimentos de manutenção e inspeção do fabricante de ALE, de acordo com as normas consensuais;

(2) Não é requerido que o fabricante tenha uma aprovação de produção para ALE. Para uma aeronave ser elegível a um CAVE com o propósito de operação de ALE ou a um CA Especial para ALE, a aeronave fabricada não pode ter um certificado de tipo. As ALE são construídas somente de acordo com as normas consensuais aplicáveis aceitas pela ANAC;

(3) De acordo com os parágrafos 21.190(b) e (c) do RBAC 21, o fabricante deve fornecer os procedimentos de manutenção e inspeção da aeronave;

(4) De acordo com o parágrafo 21.190(c) do RBAC 21, o fabricante deve executar um teste de aceitação que demonstre que a aeronave cumpre com os requisitos de confiabilidade e funcionalidade. O fabricante testará o funcionamento da aeronave no solo e em voo, de acordo com as normas consensuais aplicáveis aceitas pela ANAC. O fabricante também deve documentar os resultados do teste de aceitação e determinar se a aeronave está em condições de operação segura;

(5) Todas as aeronaves produzidas, para serem elegíveis a um Certificado de Aeronavegabilidade Especial na categoria Leve Esportiva, devem realizar ensaio em voo de produção. Antes do ensaio em voo de produção no Brasil, a aeronave deve obter uma Reserva de Marcas de acordo com o RBHA/RBAC 47 e uma Autorização Especial de Voo por meio do encaminhamento do F-100-79;

(6) Devem ser feitos registros dos ensaios em voo com o intuito de identificar os horários dos voos, piloto em comando, testes realizados (manobrabilidade, estol, etc.) e discrepâncias corrigidas. Não há um número de horas de voo pré-estabelecido, apenas o suficiente para realizar os testes e verificar que a aeronave está em condições de operação segura;

(7) Um fabricante que emita uma Declaração de Conformidade é responsável pela qualidade da ALE como produto final. A responsabilidade da garantia da qualidade do fabricante abrange o material e a construção assistida fornecida por terceiros, incluindo representantes e distribuidores que atuam como uma extensão do fabricante.

(h) Informações aos requerentes.

(1) As inspeções da ANAC nas aeronaves serão limitadas apenas às inspeções gerais de aeronavegabilidade. A ANAC também poderá requisitar uma avaliação nas instalações e nos processos utilizados para fabricação da aeronave.

(2) Na ocasião da vistoria realizada pela ANAC:

(i) A aeronave deverá estar completa em todos os aspectos;

(ii) O requerente deve ter submetido toda a documentação requerida e corrigido qualquer item deficiente verificado durante a vistoria da aeronave. Se o requerente não puder ou não fornecer a documentação necessária e não puder ou não corrigir as deficiências encontradas na vistoria, este será avisado de que a aeronave não poderá ser certificada como uma ALE até que evidências satisfatórias sejam fornecidas para substantiar que a aeronave cumpre com a seção 21.190 do RBAC 21 e com todos os requisitos regulatórios aplicáveis;

(iii) Deverá ser feito o Peso e Balanceamento da aeronave com o intuito de fornecer o peso preciso da aeronave vazia, peso máximo de decolagem e a posição do CG mais dianteiro ou traseiro, incluindo cálculos de peso e balanceamento para o voo inicial. O

relatório completo de peso e balanceamento, incluindo limites de carga, óleo, combustível e qualquer capacidade de carga, deve estar disponível na aeronave, juntamente com outros placares aplicáveis, listas e marcas requeridas pela seção 91.9 do RBHA/RBAC 91;

(iv) Deverão ser verificados os registros da aeronave para determinar se os ensaios em voo de produção e inspeções requeridas foram realizados de acordo com as normas consensuais aceitas pela ANAC;

(v) Deverão ser verificados, ainda, se:

(A) A placa de identificação cumpre com a seção 45.11 do RBAC 45, conforme aplicável;

(B) As informações da placa de identificação estão corretas, coincidem com as informações do processo AL.01 correspondente e estão de acordo com a seção 45.13 do RBAC 45, conforme aplicável;

(C) As marcas de nacionalidade e matrícula estão de acordo com o RBAC 45 e, conforme aplicável, com as seções 45.21, 45.23, 45.27 e 45.29 do mesmo regulamento;

(D) Os sistemas de controle de voo e instrumentos associados operam adequadamente;

(E) Os instrumentos estão adequadamente marcados e os placares requeridos estão instalados em lugares de fácil visualização;

(F) Os controles de sistemas, quando existentes (por exemplo, seletor(es) de combustível, interruptores elétricos e disjuntores) estão apropriadamente localizados, claramente marcados, fornecendo fácil acesso e operação e funcionam de acordo com as especificações do fabricante e normas consensuais aplicáveis;

(G) Um ELT está instalado, quando requerido (seção 91.207 do RBHA/RBAC 91);

(H) Se equipado com paraquedas balístico, o seu acionador tem uma marcação e identificação de fácil visualização; e

(I) Demais requisitos exigidos pela seção 91.205 do RBHA/RBAC 91 são cumpridos.

(i) Mudança do Certificado de Aeronavegabilidade: de Aeronave Leve Esportiva Experimental para Aeronave Leve Esportiva Especial.

(1) Uma aeronave leve esportiva para qual tenha sido emitido um certificado de autorização de voo experimental com propósito de operação de aeronave leve esportiva pode ser elegível a um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva nas seguintes condições:

(i) Quando um protótipo de aeronave leve esportiva tiver sido operado pelo próprio fabricante sob um certificado de autorização de voo experimental com propósito de Pesquisa e Desenvolvimento para garantir que não haja característica de voo adversa de acordo com o RBHA/RBAC 91.319(b). O fabricante deverá fornecer a documentação necessária prevista no item 8.3.6 (c) deste MPR, com os formulários e requerimentos apropriados, bem como nova inspeção da aeronave.

(ii) Se a aeronave leve esportiva possui um certificado de autorização de voo experimental com propósito de operação de aeronave leve esportiva, para o requerente ser elegível ao certificado de aeronavegabilidade especial deverá fornecer:

(A) Todos os documentos originais requeridos de acordo com o item 8.3.6(c) deste MPR.

(B) Declaração de Conformidade das diretrizes de segurança, reparos, e modificações de segurança publicadas pelo fabricante e documentadas nos registros da aeronave de acordo com o RBAC 43.

(C) Uma verificação e declaração de que a aeronave não foi alterada e/ou modificada sem a aprovação do fabricante. Quando houver aprovação de alteração do fabricante, esta deverá ser feita para um número de série específico. A aprovação do fabricante também deverá especificar qual a revisão das normas consensuais estava em vigor no ato da aprovação da alteração e/ou modificação. Toda aprovação de alteração e/ou modificação do fabricante deve fazer parte da documentação permanente da aeronave de acordo com o RBHA/RBAC 43. Se isto não foi feito a aeronave não é elegível ao retorno para categoria Aeronave Leve Esportiva Especial.

(D) Evidências de que os requisitos de manutenção foram cumpridos e documentados nos registros da aeronave de acordo com o RBHA/RBAC 43. Se não foi documentado a aeronave não é elegível ao retorno para categoria Aeronave Leve Esportiva Especial.

(E) Declaração de que a aeronave foi inspecionada e está em condição de operação segura.

(j) Ensaio em voo de produção.

(1) Propósito e coordenação do ensaio em voo. O fabricante deve ensaiar a Aeronave Leve Esportiva em solo e em voo com o propósito de identificar o desempenho aceitável e determinar que cada aeronave está em condição de operação segura, de acordo com o parágrafo 21.190(c) do RBAC 21.

(i) O fabricante deve notificar o órgão de controle do espaço aéreo a respeito da região geográfica de ensaio e informar que pretende executar ensaios em voo de produção de aeronaves leves esportivas de acordo com as normas consensuais aplicáveis.

(ii) Uma Autorização Especial de Voo – AEV deverá ser emitida para o ensaio em voo de produção, para permitir que o fabricante cumpra com a seção 91.203 do RBHA/RBAC 91 quando operando uma aeronave nova com os propósitos de ensaio em voo conforme a seção 21.197 do RBAC 21. Esta autorização deve ser utilizada em conjunto com uma Reserva de Marcas válida. A AEV é válida somente para o propósito de ensaio em voo de produção. As limitações operacionais aplicáveis serão impressas no verso da AEV. A ANAC poderá inserir qualquer limitação operacional adicional necessária com foco na segurança de voo. As limitações operacionais devem ser enumeradas, identificadas pelo registro da aeronave e número de série e devem ser datadas e assinadas. O requerente deve ter ciência de que estas limitações devem acompanhar a documentação da aeronave de acordo com o parágrafo 91.203(b) do RBHA/RBAC 91.

NOTA: As limitações operacionais para ensaio em voo de produção das aeronaves categoria leve esportiva estão descritas no Capítulo 10 deste MPR. Qualquer outro ensaio em voo que afete a elegibilidade e determinação da aeronavegabilidade da aeronave deve ser executado antes da emissão do Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva através de uma Autorização Especial de Voo.

(2) Elegibilidade para ensaio em voo de produção. Um fabricante produzindo aeronave leve esportiva sob a seção 21.190 do RBAC 21 é elegível a uma Autorização Especial de Voo com propósito de ensaio em voo de produção, desde que:

(i) Uma aeronave protótipo de mesmo modelo e com mesma configuração tenha voado sob um Certificado de Autorização de Voo Experimental com propósito de pesquisa e desenvolvimento, ou equivalente, para assegurar que não há características de voo adversas e que os pilotos de ensaio em voo de produção estejam completamente familiarizados com a aeronave;

(ii) Em conjunção com as normas consensuais aplicáveis, um procedimento e uma lista de verificação de ensaio em voo de produção da aeronave envolvida sejam utilizados para assegurar que todos os requisitos de ensaio em voo de produção estejam completamente inseridos nos registros da aeronave;

(iii) A aeronave não seja operada pelo fabricante para qualquer outro propósito que não seja o ensaio em voo de produção;

(iv) Sejam estabelecidas limitações para a duração e para a área de ensaio em voo de produção.

(3) Requerimento e emissão da Autorização Especial de Voo para ensaio em voo de produção.

(i) Uma Aeronave Leve Esportiva produzida sob a seção 21.190 do RBAC 21 será elegível a uma Autorização Especial de Voo para ensaio em voo de produção se cumprir o estabelecido no item 8.3.6 (j) . O fabricante da aeronave leve esportiva ou seu agente (por exemplo, um distribuidor que esteja incluído no plano de garantia da qualidade do fabricante) deve possuir a reserva de marcas da aeronave em seu nome para que seja emitida uma Autorização Especial de Voo.

(ii) O fabricante de aeronave leve esportiva ou agente autorizado deve requerer uma Autorização Especial de Voo para ensaio em voo de produção utilizando o formulário F-100-79 para cada aeronave que necessite de ensaio em voo de produção. A AEV é emitida para um único número de série, ou seja, não é transferível de uma aeronave para outra.

(k) Áreas de ensaio em voo.

(1) A área de ensaio em voo deve seguir o exposto na seção 91.305 do RBHA/RBAC 91. A ANAC, quando solicitada, auxiliará os requerentes na seleção de áreas para cumprir o estabelecido na referida seção 91.305. Ações pertinentes a áreas de ensaio em voo devem ser coordenadas junto com o órgão de controle do espaço aéreo.

(2) Todas as operações de ensaio em voo da Aeronave Leve Esportiva devem estar limitadas à área de ensaios em voo segundo a seção 91.305 do RBHA/RBAC 91, até que seja demonstrado que a aeronave é controlável no seu envelope normal de velocidades e de manobras e que nenhuma característica perigosa de projeto ou de operação foi evidenciada.

(i) No caso de ensaio em voo de uma aeronave localizada em um aeroporto próximo a uma aérea densamente povoada, a rota de voo para pouso e decolagem deve ser escolhida com o intuito de garantir o maior nível de segurança possível naquele local.

(ii) No caso de uma aeronave localizada em um aeroporto situado em aérea densamente povoada e com ausência de uma rota de voo aceitável para pouso e decolagem, a ANAC deve negar o pedido de Autorização Especial de Voo para ensaio em voo de produção e comunicar ao requerente as razões para a não aceitação da área de ensaio em voo proposta. O requerente deverá trasladar a aeronave para um aeroporto apropriado para ensaio em voo.

NOTA: Uma rota de voo para pouso e decolagem é aceitável quando a rota fornecer uma oportunidade razoável para executar um pouso de emergência fora do aeroporto e não prejudicar outras pessoas ou propriedades.

(l) Limitações operacionais para Autorização Especial de Voo para ensaios de Aeronave categoria Leve Esportiva.

(1) As limitações operacionais devem ser definidas para a adequação a cada situação específica. A ANAC poderá impor qualquer limitação operacional adicional que seja necessária ao interesse da segurança de voo.

(2) As seguintes limitações operacionais devem ser prescritas para ensaio em voo de produção de Aeronave Leve Esportiva:

(i) Nenhuma pessoa pode operar essa aeronave para outro propósito que não os reunidos nos requisitos do parágrafo 21.190(c)(7) do RBAC 21. Além disso, essa aeronave deve ser operada de acordo com as regras de operações gerais de tráfego aéreo aplicáveis do RBHA/RBAC 91 e todas as limitações adicionais por ele prescritas. Essas limitações operacionais são parte de uma Autorização Especial de Voo, devem ser transportadas a bordo da aeronave o tempo todo e devem estar disponíveis para o piloto da aeronave em comando;

(ii) Todos os voos devem ser conduzidos em áreas geográficas que:

(A) sejam prescritas por raio, coordenadas e/ou pontos de referência;

(B) estejam sobre águas abertas ou áreas com baixa densidade populacional e com baixo tráfego aéreo; e

(C) possuam dimensão suficiente para conduzir com segurança um ensaio em voo.

(iii) Todos os ensaios em voo devem ser executados e registrados de acordo com os procedimentos de testes de produção aceitáveis do fabricante e que cumpram as normas consensuais aceitas pela ANAC;

(iv) A aeronave deve ser operada sob condições visuais (VFR) diurnas;

(v) O piloto em comando da aeronave no ensaio em voo de produção deverá possuir, no mínimo, o certificado de piloto privado, tendo obtido o endosso apropriado na caderneta, para atuar como piloto em comando, e ter no mínimo 100 (cem) horas como piloto em comando nesta categoria e classe;

(vi) O piloto de ensaio de voo de produção deve ser o único ocupante da aeronave;

(vii) A aeronave deverá possuir as marcas e placas requeridas pelas seções 45.11, 45.21 e 45.29-I do RBAC 45, conforme aplicável;

(viii) As operações devem ser limitadas a voos sem escala que iniciem e terminem no aeródromo base com combustível reserva suficiente para atender aos requisitos do RBHA/RBAC 91.

8.3.7 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, AEV e 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. A seção 21.191 do RBAC 21 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 subparágrafo 21.191(a)(3) do RBAC 21, 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 a seção 21.195 do RBAC 21, 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 subparágrafo 21.24(a)(1) do RBAC 21 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 parágrafo 21.184(a) do RBAC 21; e

(i) Operação de aeronave leve esportiva. Operação de aeronave leve esportiva que:

(1) [reservado]

(2) tenha sido montada:

(i) a partir de um kit de aeronave para o qual o requerente pode providenciar as informações requeridas pelo RBAC 21.193 (e); e

(ii) de acordo com as instruções de montagem do fabricante, as quais devem satisfazer normas consensuais aplicáveis; ou

(3) tenha tido, previamente, um certificado de aeronavegabilidade especial, categoria leve esportiva, de acordo com RBAC 21.190.

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 cumprimento 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 parágrafo 91.319(b) do RBHA/RBAC 91;

(2) Um registro diário do voo deve ser mantido pelo piloto que mostra a conformidade com o parágrafo 91.319(b) do RBHA/RBAC 91 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 parágrafo 91.319(d) do RBHA/RBAC 91.

(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 o parágrafo 91.319(b) do RBHA/RBAC 91 e a seção 21.195 do RBAC 21;

(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 a seção 21.173 do RBAC 21 deve apresentar à GGCP:

(a) Uma carta solicitando o CAVE conforme a seção 21.193 do RBAC 21. 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; e

(b) Comprovante de pagamento das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC aplicáveis.

9.4.2 Pré-análise da Solicitação

A GGCP 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 das seções 21.191 e 21.193 do RBAC 21;

(b) Os dados solicitados conforme a seção 21.193 do RBAC 21 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 realização da inspeção por credenciado.

(b) A solicitação das atividades de inspeção para realização por credenciado deve tomar por base os critérios estabelecidos pelo MPR-110.

(c) Para isto, o PPI emite uma solicitação de trabalho de Profissional Credenciado, formulário F-200-08, para o Profissional Credenciado executar a inspeção.

(d) O inspetor do PPI ou PC 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 da seção 21.3 do RBAC 21, inclusive em casos pontuais; e

(2) Item Classe II – Não conformidade menor – é aquela sistêmica ou pontual que não seja considerada não conformidade 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 fará a suspensão temporária do CA da aeronave.

NOTA: Conforme previsto na seção 21.175 do RBAC 21 e no art. 20 da Lei nº 7.565, as aeronaves autorizadas a voar com CAVE pelo fabricante para os propósitos de 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) o 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 parágrafo 91.319(b) do RBHA/RBAC 91, 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 a seção 91.305 do RBHA/RBAC 91, 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 alterará a situação da aeronave no SIAC. Os registros da aeronave devem refletir adequadamente a situação da aeronave.

9.8 Certificado de Autorização de Voo Experimental para Aeronaves Leves Esportivas Experimentais.

(a) **Aplicabilidade.** Este certificado é emitido para aeronaves da categoria Leve Esportiva que atendam os requisitos da seção 21.191 do RBAC 21.

(b) **Geral.** Conforme definido no RBAC 01 e nas seções 21.191 e 21.193 do RBAC 21, a categoria ALE é categorizada com seis classes de aeronaves: aviões, planadores, paraquedas propulsados, *trikes*, girocópteros, e aeronaves mais leves que o ar (balões e dirigíveis).

(1) **Elegibilidade.** Há três tipos de ALE elegíveis para um certificado de autorização de voo experimental, são os seguintes:

(i) Aeronaves enquadradas no subparágrafo 21.191(i)(1) do RBAC 21:

(A) Aeronave Leve Esportiva que não cumpra com as normas consensuais aplicáveis desde que a construção seja finalizada e evidenciada até 01/12/2016, e desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil;

(ii) Aeronaves enquadradas no subparágrafo 21.191(i)(2) do RBAC 21, e que cumpram com os seguintes critérios:

(A) A aeronave deve ser fabricada segundo os requisitos das normas consensuais aceitas pela ANAC, e já deve ter sido emitido um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria ALE para uma aeronave do mesmo modelo de acordo com o subparágrafo 21.193 (e)(1) do RBAC 21.

(B) A declaração de conformidade do fabricante cumpre o parágrafo 21.190(c) do RBAC 21, exceto para o subparágrafo 21.190(c)(7). Em vez de cumprir o subparágrafo 21.190(c)(7) do RBAC 21, o fabricante deverá fornecer as instruções de montagem para a aeronave, que devem cumprir as normas consensuais aplicáveis.

(C) O requerente é capaz de fornecer a documentação da aeronave requerida pelo parágrafo 21.193(e) do RBAC 21.

(D) Para um conjunto de uma aeronave fabricada fora do Brasil devem ser fornecidas evidências de que a aeronave seria elegível a um certificado de aeronavegabilidade, autorização de voo, ou outra certificação similar no país de fabricação.

(iii) Aeronaves para as quais já tenha sido emitido um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva sob a seção 21.190 do RBAC 21 são elegíveis para um certificado de autorização de voo experimental com propósito de operação de aeronave leve esportiva.

(2) Projeto Geral e Construção.

(i) Para ser elegível a um Certificado de Autorização de Voo Experimental com propósito de operação segundo subparágrafo 21.191(i)(1) do RBAC 21, a aeronave não precisa cumprir as normas consensuais adotadas pela ANAC. A aeronave deve estar em condição de operação segura e não serão emitidos certificados segundo o subparágrafo 21.191(i)(1) após 01/12/2016.

(ii) Um conjunto de um fabricante de ALE pode ser elegível para um certificado de autorização de voo experimental com os propósitos de operação de ALE segundo o subparágrafo 21.191(i)(2) e a seção 21.193 do RBAC 21, desde que o conjunto seja construído de acordo com os critérios estabelecidos nas normas consensuais aplicáveis aceitas pela ANAC. A aeronave deverá ser montada de acordo com as instruções de montagem do fabricante que devem seguir o estabelecido nas normas consensuais aplicáveis.

(iii) Antes da emissão do CAVE, grandes alterações nos componentes dos conjuntos ou desvios dos processos de montagem executados pelo montador devem ser aprovados pelo fabricante do conjunto de ALE e documentadas nos registros da aeronave.

(iv) Aeronaves que já possuam um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva sob a seção 21.190 do RBAC 21 podem ser elegíveis a um certificado de autorização de voo experimental com o propósito de operação de ALE sob o subparágrafo 21.191(i)(3) do RBAC 21.

(3) Montagem de Conjuntos.

(i) Para uma aeronave ser elegível a um CAVE com propósito de operação de ALE segundo subparágrafo 21.191(i)(2) do RBAC 21, ela deve ser projetada de acordo com as normas consensuais aplicáveis, e montada de acordo com as instruções do fabricante. Os dados detalhados de projeto, sistemas de qualidade, e procedimentos não necessariamente serão os mesmos do detentor do fabricante.

(ii) O conjunto de uma ALE não necessita cumprir o requisito da porção maior (51%). Todavia, o requerente deve mostrar evidências de que a ALE foi montada de acordo com as instruções de montagem fornecidas pelo fabricante da aeronave.

NOTA: A ANAC não certificará os conjuntos de ALE, nem aprovará o fabricante do conjunto. A ANAC não realizará avaliações de conjuntos de ALE.

(4) Informações aos Requerentes.

(i) A Inspeção da ANAC em uma ALE experimental será limitada a uma inspeção geral. Todas e quaisquer observações da ANAC ao construtor serão registradas para futuras referências. Em nenhum momento a ANAC acompanhará qualquer trabalho de fabricação, construção ou montagem da aeronave.

(ii) Quando um requerente contatar a ANAC para comunicar a construção de uma aeronave fabricada a partir de um conjunto de ALE, a ANAC fornecerá ao requerente os formulários aplicáveis e qualquer orientação necessária para garantir a compreensão dos requisitos aplicáveis.

(iii) Um requerente de um certificado de autorização de voo experimental na categoria ALE para uma aeronave construída a partir de um conjunto, segundo subparágrafo 21.191(i)(2) do RBAC 21, deverá passar por um ensaio em voo antes da emissão do CAVE e realizá-lo de acordo com as instruções de operação da aeronave, procedimentos de inspeção e manutenção, e suplementos de treinamento em voo fornecidos pelo fabricante que devem ser baseados nas normas consensuais.

(iv) O requerente de um certificado de autorização de voo experimental com propósito de operação de ALE, para uma aeronave construída a partir de conjunto segundo subparágrafo 21.191(i)(2) do RBAC 21, não poderá realizar uma grande modificação ou grande reparo na aeronave sem aprovação prévia do fabricante.

(v) A ANAC, quando solicitada, deverá fornecer ao requerente de um certificado de autorização de voo experimental com propósito de operação de ALE os seguintes formulários:

(A) F-100-79 – Declaração de cumprimento com as normas consensuais.

(B) Solicitação de Autorização Especial de Voo.

(vi) O relatório completo de peso e balanceamento, incluindo os limites de carregamento para a tripulação, óleo, combustível, e quaisquer outros itens, deverá estar disponível na aeronave com os demais placares, listas, e marcas requeridas pela seção 91.9 do RBHA/RBAC 91.

(5) Transferência de Certificado

(i) Um certificado de aeronavegabilidade é transferido com a aeronave (RBAC 21.179), por exemplo, se existir uma mudança de propriedade ou transferência do registro. A ANAC não exigirá inspeção após a transferência de uma aeronave com seu certificado de aeronavegabilidade.

(6) Aeronave protótipo produzida por um fabricante de conjunto de aeronave leve esportiva.

(i) A ANAC poderá emitir um certificado de autorização de voo experimental com propósito de pesquisa e desenvolvimento, desde que o programa de ensaios em voo do requerente seja conduzido de acordo com as normas consensuais aplicáveis.

(ii) Um requerimento para um certificado de autorização de voo experimental segundo o parágrafo 21.191(i) do RBAC 21 não será aceito para uma aeronave-protótipo do fabricante.

(iii) Após a conclusão de um programa de pesquisa e desenvolvimento, tais aeronaves protótipos podem ser elegíveis a um certificado de autorização de voo na categoria ALE (especial ou experimental), de acordo com as limitações operacionais apropriadas.

(iv) Fabricantes de ALE também podem ser elegíveis a receber um certificado de autorização de voo experimental descrito na seção 21.191 do RBAC 21 para os propósitos de pesquisa de mercado, demonstrações para clientes e treinamento da tripulação de clientes, de acordo com o parágrafo 21.195 (a) do RBAC 21.

O certificado de aeronavegabilidade só poderá ser emitido após o requerente cumprir com os requisitos descritos no parágrafo 21.195 (d) do RBAC 21.

9.8.1 Procedimentos de Certificação

Os procedimentos deste capítulo fornecem um material de apoio associado à certificação de aeronavegabilidade para aeronaves Leves Esportivas Experimentais.

- (a) Geral.** O processo de certificação de aeronavegabilidade da ANAC consiste de uma inspeção de aeronavegabilidade geral da aeronave que será executada após a aeronave estar completamente montada e antes da emissão de um certificado de autorização de voo experimental.

NOTA: Durante esta inspeção, a ANAC não pode requisitar a desmontagem da aeronave. A única vez em que se pode requerer esta ação será no caso de haver algum item de segurança que possa comprometer a operação da aeronave e, por consequência, colocar em risco a segurança do público geral. O requerente deve fornecer a documentação que evidencie que a aeronave tenha sido fabricada e construída de acordo com as normas consensuais.

- (b) Registro de Inspeção e Análise de Documentos.** A ANAC deve:

(i) Verificar a elegibilidade das aeronaves montadas a partir de conjuntos fabricados fora do Brasil que requererem um certificado de autorização de voo experimental. A verificação desta elegibilidade é feita por meio de uma declaração do fabricante do conjunto, de que se a aeronave tivesse permanecido no país exportador, teria sido elegível para a emissão de um certificado de autorização de voo experimental ou outra certificação similar.

(ii) Analisar a documentação da ALE que está em processo de certificação, conforme o subparágrafo 21.191(i)(2) do RBAC 21.

NOTA: A declaração de cumprimento com as normas consensuais (F-100-79), é obrigatória.

(iii) Verificar se a aeronave cumpre com o disposto no subparágrafo 21.193(e)(1) do RBAC 21;

(iv) Verificar se a certificação de aeronavegabilidade não foi anteriormente negada. Isto pode auxiliar o inspetor na determinação da elegibilidade da aeronave.

(v) Fazer o levantamento de todos os boletins de serviço mandatórios aplicáveis para verificação em loco na vistoria.

- (c) Vistoria da Aeronave.** Na ocasião da vistoria realizada pela ANAC:

(i) A aeronave deverá estar completa em todos os aspectos, e;

(ii) O requerente deve ter submetido toda a documentação requerida e corrigir qualquer item deficiente verificado durante a vistoria da aeronave. Se o requerente não puder ou não fornecer a documentação necessária e não puder ou não corrigir as deficiências encontradas na vistoria, este será avisado de que a aeronave não poderá ser certificada como uma ALE até que evidências satisfatórias sejam fornecidas para substantiar que a aeronave cumpre com a seção 21.191 do RBAC 21, e todos os requisitos regulatórios aplicáveis.

(iii) Deverá ser feito o Peso e Balanceamento da aeronave com intuito de fornecer o peso preciso da aeronave vazia, peso máximo de decolagem e a posição do CG, mais dianteiro ou traseiro, incluindo cálculos de peso e balanceamento para o voo inicial. O relatório completo de peso e balanceamento, incluindo limites de carga, óleo, combustível, e qualquer capacidade de carregamento de carga, deve estar disponível na aeronave, juntamente com outros placares aplicáveis, listas, e marcas requeridas pela seção 91.9 do RBHA/RBAC 91.

(iv) Deverão ser verificados os registros da aeronave para determinar se os ensaios em voo de produção e inspeções requeridas foram realizados de acordo com as normas consensuais aceitas pela ANAC.

(v) Deverão ser verificados ainda se:

(A) A placa de identificação cumpre com a seção 45.11 do RBAC 45, conforme aplicável.

(B) As informações da placa de identificação estão corretas, coincidem com as informações do processo AL.01 correspondente, e estão de acordo com a seção 45.13 do RBAC 45, conforme aplicável.

(C) As marcas de nacionalidade e matrícula estão de acordo com o RBAC 45 e, conforme aplicável, com as seções 45.21, 45.23, 45.27, e 45.29 do RBAC 45.

(D) Os sistemas de controle de voo e instrumentos associados operam adequadamente.

(E) Os instrumentos estão adequadamente marcados e as os placares requeridos estão instaladas nos lugares de fácil visualização.

(F) Os controles de sistemas quando equipados (por exemplo, seletor(es) de combustível, interruptores elétricos e disjuntores) estão apropriadamente localizados, claramente marcados, fornecendo fácil acesso e operação, e funcionam de acordo com as especificações do fabricante e normas consensuais aplicáveis.

(G) Um ELT está instalado, quando requerido (RBHA/RBAC 91.207).

(H) Se equipado, o acionador de paraquedas balístico deverá ter uma marcação e identificação de fácil identificação.

(I) Demais requisitos exigidos pela seção 91.205 do RBHA/RBAC 91.

(d) Emissão de Certificado. Após o encerramento satisfatório da verificação dos registros, análise da documentação, e inspeção da aeronave, a ANAC emitirá um certificado de autorização de voo experimental, para o propósito de operação de ALE experimental. A ANAC poderá impor limitações operacionais adicionais à aeronave, tendo em vista a segurança de voo.

9.8.2 Ensaio em voo de produção

(7) Não será necessária a emissão de Autorização Especial de Voo para voo de produção para aeronaves que já tenham efetuado o programa de ensaio em voo em outro país, desde que sejam apresentadas evidências de que a aeronave realizou os voos.

(8) Propósito e coordenação do ensaio em voo. A Aeronave Leve Esportiva deverá ser ensaiada em solo e em voo com o propósito de identificar o desempenho aceitável e determinar que cada aeronave está em condição de operação segura.

(i) O órgão de controle do espaço aéreo deve ser informado a respeito da região geográfica de ensaio que se pretende executar ensaios em voo de produção de aeronave leve esportiva de acordo com as normas consensuais aplicáveis.

(ii) Uma Autorização Especial de Voo – AEV será emitida para o ensaio em voo de produção, para permitir que seja cumprida a seção 91.203 do RBHA/RBAC 91 quando operando uma aeronave nova com os propósitos de ensaio em voo conforme a seção 21.197 do RBAC 21.

(A) Esta autorização deve ser utilizada em conjunto com uma Reserva de Marcas válida;

(B) A AEV é válida somente para o propósito de ensaio em voo de produção;

(C) As limitações operacionais aplicáveis serão impressas no verso da AEV;

(D) A ANAC poderá inserir qualquer limitação operacional adicional necessária com foco na segurança de voo;

(E) As limitações operacionais devem ser enumeradas, identificadas pelo registro da aeronave e número de série e devem ser datadas e assinadas.

(F) O requerente deve ter ciência de que estas limitações devem acompanhar a documentação da aeronave de acordo com o parágrafo 91.203(b) do RBHA/RBAC 91.

NOTA: As limitações operacionais para ensaio em voo de produção das aeronaves categoria leve esportiva estão descritas no Capítulo 10 deste MPR. Qualquer outro ensaio em voo que afete a elegibilidade e determinação da aeronavegabilidade da aeronave deve ser executado antes da emissão do CAVE através de uma Autorização Especial de Voo.

(9) Elegibilidade para ensaio em voo de produção. Uma aeronave leve esportiva produzida sob a seção 21.191 do RBAC 21 é elegível a uma Autorização Especial de Voo com propósito de ensaio em voo de produção, desde que:

(i) Haja evidências do cumprimento com o subparágrafo RBAC 21.193(e)(1) do RBAC 21;

(ii) Em conjunção com as normas consensuais aplicáveis, um procedimento e uma lista de verificação de ensaio em voo de produção da aeronave envolvida sejam utilizados para assegurar que todos os requisitos de ensaio em voo de produção estejam completamente inseridos nos registros da aeronave;

(iii) A aeronave não seja operada para qualquer outro propósito que não seja o ensaio em voo de produção;

(iv) Sejam estabelecidas limitações para a duração e para a área de ensaio em voo de produção.

(10) Requerimento e emissão da Autorização Especial de Voo para ensaio em voo de produção.

(i) O fabricante de aeronave leve esportiva ou agente autorizado deve requerer uma Autorização Especial de Voo para ensaio em voo de produção utilizando o formulário F-100-79 para cada aeronave que necessite de ensaio em voo de produção. A AEV será emitida para um único número de série, ou seja, não é transferível de uma aeronave para outra.

(c) Áreas de ensaio em voo.

(1) A área de ensaio em voo deve seguir o exposto na seção 91.305 do RBHA/RBAC 91. A ANAC, quando solicitada, auxiliará os requerentes na seleção de áreas para cumprir o estabelecido na referida seção 91.305. Ações pertinentes a áreas de ensaio em voo devem ser coordenadas junto com o órgão de controle do espaço aéreo.

(2) Todas as operações de ensaio em voo da Aeronave Leve Esportiva devem estar limitadas à área de ensaios em voo segundo a seção 91.305 do RBHA/RBAC 91, até que seja demonstrado que a aeronave é controlável no seu envelope normal de velocidades e de manobras e que nenhuma característica perigosa de projeto ou de operação foi evidenciada.

(i) No caso de ensaio em voo de uma aeronave localizada em um aeroporto próximo a uma aérea densamente povoada, a rota de voo para pouso e decolagem deve ser escolhida com o intuito de garantir o maior nível de segurança possível naquele local.

(ii) No caso de uma aeronave localizada em um aeroporto situado em aérea densamente povoada e com ausência de uma rota de voo aceitável para pouso e decolagem, a ANAC deve negar

o pedido de Autorização Especial de Voo para ensaio em voo de produção e comunicar ao requerente as razões para a não aceitação da área de ensaio em voo proposta. O requerente deverá trasladar a aeronave para um aeroporto apropriado para ensaio em voo.

NOTA: Uma rota de voo para pouso e decolagem é aceitável quando a rota fornecer uma oportunidade razoável para executar um pouso de emergência fora do aeroporto e não prejudicar outras pessoas ou propriedades.

(d) Limitações operacionais para Autorização Especial de Voo para ensaios de Aeronave categoria Leve Esportiva.

(1) As limitações operacionais devem ser definidas para a adequação a cada situação específica. A ANAC poderá impor qualquer limitação operacional adicional que seja necessária ao interesse da segurança de voo.

(2) As seguintes limitações operacionais devem ser prescritas para ensaio em voo de produção de Aeronave Leve Esportiva:

(i) Nenhuma pessoa pode operar essa aeronave para outro propósito que não os reunidos nos requisitos do subparágrafo 21.190(c)(7) do RBAC 21. Além disso, essa aeronave deve ser operada de acordo com as regras de operações gerais de tráfego aéreo aplicáveis do RBHA/RBAC 91 e todas as limitações adicionais por ele prescritas. Essas limitações operacionais são parte de uma Autorização Especial de Voo, devem ser transportadas a bordo da aeronave o tempo todo e devem estar disponíveis para o piloto da aeronave em comando;

(ii) Todos os voos devem ser conduzidos em áreas geográficas que:

(A) sejam prescritas por raio, coordenadas e/ou pontos de referência;

(B) estejam sobre águas abertas ou áreas com baixa densidade populacional e com baixo tráfego aéreo; e

(C) possuam dimensão suficiente para conduzir com segurança um ensaio em voo.

(iii) Todos os ensaios em voo devem ser executados e registrados de acordo com os procedimentos de testes de produção aceitáveis do fabricante e que cumpram as normas consensuais aceitas pela ANAC;

(iv) A aeronave deve ser operada sob condições visuais (VFR) diurnas;

(v) O piloto em comando da aeronave no ensaio em voo de produção deverá possuir, no mínimo, o certificado de piloto privado, tendo obtido o endosso apropriado na caderneta, para atuar como piloto em comando, e ter no mínimo 100 (cem) horas como piloto em comando nesta categoria e classe;

(vi) O piloto de ensaio de voo de produção deve ser o único ocupante da aeronave;

(vii) A aeronave deverá possuir as marcas e placas requeridas pelas seções 45.11, 45.21 e 45.29-I do RBAC 45, conforme aplicável;

(viii) As operações devem ser limitadas a voos sem escala que iniciem e terminem no aeródromo base com combustível reserva suficiente para atender aos requisitos do RBHA/RBAC 91.

CAPÍTULO 10 - AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO

10.1 Considerações Iniciais

(a) 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.

(b) Dentro da concepção estabelecida pelo CBAer definida acima, 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 exime a aeronave do cumprimento com os requisitos do RBHA/RBAC 91.

(c) Para voos internacionais, 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;

(d) 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.

(e) O parágrafo 21.197(a) do RBAC 21 aplica-se a aeronaves operadas com os propósitos especificados nos parágrafos 21.197(a)(1) ao (a)(5), mesmo que essas não cumpram todos os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

(f) O parágrafo 21.197(b) do RBAC 21 aplica-se àquelas aeronaves que cumprem todos os requisitos de aeronavegabilidade, exceto o requisito sobre peso de decolagem, que é superior ao aprovado.

(g) O parágrafo 21.197(c) do RBAC 21 aplica-se somente aos detentores de certificado de operação emitidos segundo o RBAC 121 ou 135.

(h) De acordo com o RBAC 39.7, qualquer pessoa que opere um produto que não cumpre com os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade está infringindo o disposto nesta seção e estará sujeita a multa, suspensão ou cassação do certificado de aeronavegabilidade de sua aeronave, entre outras penalidades cabíveis. 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 parágrafo 21.197(a) do RBAC 21, 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) Nos termos do Art. 20 do CBAer e do RBAC 21.197(a) e (b) a ANAC poderá emitir uma AEV para os seguintes propósitos:

- (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) Voo de experiência após manutenção nos termos da seção 91.407;
- (3) Teste de Voo para cumprimento de requisito de VTI ou VTE;
- (4) Deslocamento nacional de aeronave para aeródromo onde será realizada a sua VTI;
- (5) Entrega ou exportação da aeronave ao seu comprador;
- (6) Ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas;
- (7) Evacuação da aeronave de áreas perigosas;
- (8) Condução de voos de demonstração para comprador em aeronaves novas que tenham satisfatoriamente completado ensaios em voo de produção; e
- (9) Operação da aeronave com peso superior ao peso máximo de decolagem aprovado.
- (10) Traslado de aeronave para demonstração em show aéreo nos termos da seção 91.715.

(b) A Autorização Continuada de que trata o parágrafo 21.197(b) do RBAC 21 deve ser objeto de revisão das Especificações Operativas de empresas de transporte aéreo regidas pelo RBAC 121 e pelo RBAC 135, neste último caso somente aquelas sujeitas a um PMAC (135.411(a)(2)), ou seja que operem aeronave certificada para mais de 9 assentos de passageiros. Assim, não serão objeto deste MPR que somente instruirá sobre os procedimentos relativos a autorizações individuais.

10.3 Competência para análise de uma solicitação de AEV

(a) Para os propósitos especificados nos itens 10.2 (a) (1) , (a) (5) e (a) (7) no caso de aeronave usada, e (a) (7) deste MPR, a autorização será concedida pela GGAC ou pela UR. As solicitações devem ser assim distribuídas:

(1) Quando se tratar de aeronave operada por empresa de transporte aéreo, a solicitação deverá ser analisada pela UR de controle da referida empresa,

(2) Nos demais casos, a solicitação deve ser analisada pela UR da empresa que preencheu o termo de responsabilidade técnica (campo VII) da solicitação, salvo quando não for requerido o termo de responsabilidade técnica, quando então a solicitação deverá ser analisada pela UR que a receber.

(b) Para os propósitos especificados em (a) (5) , no caso de aeronave nova fabricada no Brasil, (a) (6) , (a) (8) , (a) (9) a autorização será analisada e concedida pela GGCP, através da PPI.

(c) Está no escopo da AEV qualquer voo de uma aeronave registrada no RAB, coberta pela seção 21.197 do RBAC 21, desde que a aeronave seja capaz de voar com segurança.

10.4 Documentação requerida

10.4.1 Documentação requerida a ser entregue em anexo à solicitação

10.4.1.1 Geral

A seguinte documentação deve ser apresentada a ANAC para análise prévia a emissão de AEV:

- (a) Formulário F-100-45 preenchido em sua versão original ou carta contendo: 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) Com exceção de solicitação de AEV com o propósito especificado no item 10.2(a)(2) acima, Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço (TFAC), conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC disponível na página da ANAC na internet;
- (c) Comprovante de pagamento da TFAC referente à vistoria, conforme peso máximo de decolagem e categoria de certificação, se aplicável;
- (d) Cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B da garantia RETA), ou do certificado individual de seguro com o respectivo comprovante de pagamento, devendo constar explicitamente no mesmo, as marcas da aeronave (ou, quando aplicável, reservadas para a aeronave), atendendo aos requisitos do RBHA/RBAC 47; e
- (e) 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, 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.

10.4.1.2 Aeronave adquirida no exterior, ainda não registrada no Brasil

Para aeronaves adquiridas no exterior, deverá ser adicionada a documentação descrita em 10.4.1 acima e a seguinte documentação:

- (a) Para aeronave usada, cópia do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação ou documento equivalente, verificando o atendimento aos requisitos brasileiros;
- (b) 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;
- (c) Para aeronave usada, cópia da Declaração de Desregistro ou de não registro da aeronave emitido pelo país exportador;
- (d) Para aeronave montada após transporte, cópia dos registros de manutenção adequados, comprovando que a aeronave foi montada de acordo com o estabelecido pelo fabricante;
- (e) Declaração de Importação da aeronave expedida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB); e
- (f) Para aeronave usada, Certificado de Aeronavegabilidade estrangeiro válido na data do

desregistro.

NOTA: Para aeronaves novas o CAE e a Declaração de desregistro ou não registro da aeronave não são requeridos no momento da solicitação, no entanto, para aeronave em processo de importação, a AEV é válida se mantiver em anexo cópia do certificado de aeronavegabilidade para exportação ou documento equivalente emitido pela AAC estrangeira e, da declaração de desregistro ou não registro das marcas estrangeiras.

10.4.1.3 Aeronave regularmente registrada no Brasil

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

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

10.4.1.4 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 do comprovante de correção das não conformidades que sejam impeditivas para a concessão da referida autorização, conforme aplicável;

(b) Apresentação de cópia dos registros de manutenção relativos ao cumprimento das recomendações do Relatório de Exigências Técnicas para Civilização de Aeronave, conforme capítulo 5 deste MPR;

10.4.1.5 AEV para operação de aeronave com peso superior ao peso máximo de decolagem aprovado

Os registros das instalações incorporadas à aeronave para operação acima do PMD aprovado devem ser anexados à solicitação.

10.4.1.6 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 subparágrafo 21.197(a)(2) do RBAC 21. A este, será exigido documentação comprobatória da conclusão dos ensaios em voo de produção.

10.4.1.7 AEV para operação de aeronave em ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas

A solicitação deve ser feita em nome do fabricante para o propósito 10.2 (a) (6) .

10.4.1.8 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 parágrafo 21.197(a)(5) do RBAC 21.

10.5 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 (a) (5) (aeronave nova fabricada no Brasil), (a) (6) , (a) (8) e (a) (9) do item 10.2 (a) . Observar fluxograma contido no Apêndice 1 deste MPR.

- (a) O INSPAC analista de uma Solicitação de AEV deve ter em mente que a autorização não é um direito do requerente, ou seja, não basta apresentar a documentação requerida que terá direito à autorização.
- (b) Na verdade, a AEV é um ato discricionário da ANAC que deve sempre primar pela segurança de voo e pelo interesse público. Assim, somente quando houver o convencimento de que a aeronave tem condições seguras para realização do voo pretendido, a AEV deve ser emitida.
- (c) No desempenho do ato discricionário acima descrito, o analista poderá exigir documentos adicionais conforme previsto no RBAC 21.199 e/ou determinar a realização de inspeção da aeronave conforme previsto no RBAC 21.181 antes de decidir pela autorização ou pelo indeferimento da solicitação.

10.5.1 Elaboração da Autorização Especial de Voo

Para os processos serem analisados pelo PPI, ao receber a carta requerendo a AEV, este 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 da seção 21.197 e do parágrafo 21.199(a) do RBAC 21.

(1) Os dados solicitados no parágrafo 21.199(a) do RBAC 21 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 10.5.5 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 realização da inspeção por credenciado. A solicitação das atividades de inspeção para realização por credenciado deve tomar por base os critérios estabelecidos pelo MPR-110.

(d) Caso a inspeção seja delegada, o PPI emite uma solicitação de trabalho de profissional credenciado, formulário F-200-08, para o(s) Profissional(is) Credenciado(s) – PC

executar(em) a inspeção.

Nos demais processos, o INSPAC analista deverá verificar os aspectos abaixo na Solicitação, recusando sumariamente a análise daquelas que não atenderem aos mesmos:

(e) A Solicitação deve estar no formato requerido (F-100-45) devidamente preenchido e assinado pelo operador da aeronave como requerente e, quando aplicável, pelo representante técnico da empresa que emitiu o termo de responsabilidade;

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

(g) Se a aeronave estiver com o CA suspenso ou cancelado pelos códigos 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

(h) Se aeronave está com seu CA suspenso pelos códigos 3 e 4, ou estiver interditada por aspectos legais ou judiciais, o INSPAC analista deverá consultar a SAR/GTRAB para a emissão da AEV, pois somente com a aquiescência daquela Gerência a autorização poderá ser emitida.

(i) Se a aeronave estiver interditada por força do art. 305 do CBAer, o INSPAC analista deverá consultar o Órgão que efetuou a interdição, pois somente após a aquiescência do mesmo a solicitação de AEV deverá ser analisada.

(j) Se a aeronave estiver interditada por força do art. 307 do CBAer, o INSPAC analista deverá consultar a autoridade que requisitou a interdição (polícia, ANVISA, receita etc), pois somente após a aquiescência da mesma a solicitação de AEV deverá ser analisada .

(k) Se a aeronave estiver detida por força do art. 303 do CBAer, o analista deverá consultar a autoridade que determinou a detenção, pois somente após liberação, por escrito, da mesma a solicitação de AEV deverá ser analisada. Adicionalmente, em se tratando de rota internacional, uma AEV de aeronave detida somente será concedida após parecer favorável da Assessoria Jurídica da ANAC.

(l) Se a aeronave estiver apreendida por força dos art. 308 e 309 do CBAer, o analista deverá consultar a autoridade que determinou a apreensão, pois somente após liberação, por escrito, da mesma a solicitação de AEV deverá ser analisada.

(m) Somente solicitações impetradas pelo operador da aeronave ou seu representante legal, devidamente qualificado no processo, são elegíveis para análise.

(n) O propósito do voo deve ser um dos elencados no 10.2 (a) deste manual;

(o) Quando requerida a TFAC, somente devem ser analisadas as Solicitações que a tiverem anexa e estas forem alocadas no sistema da ANAC.

(p) A documentação anexa requerida por este MPR para o tipo de autorização solicitada deve constar do processo.

10.5.1.1 Critérios de Análise

As Solicitações elegíveis para análise deverão receber a análise completa do INSPAC designado que deverá observar se:

- (a) Os dados da aeronave indicados na Solicitação estão de acordo com os dados do SACI;
- (b) O seguro do Aditivo B da garantia RETA da aeronave está válido e continuará válido no período pretendido para o voo, está conforme a categoria de registro da aeronave e caracteriza adequadamente a aeronave (número de passageiros, número de tripulantes, peso máximo decolagem etc)
- (c) Quando requerido por decisão judicial ou dispositivo legal, o seguro de casco da aeronave foi contratado nos termos do dispositivo que o requereu;
- (d) A rota estipulada pelo operador na solicitação de uma AEV descreve um trajeto lógico em função das características de autonomia da aeronave e observa-se que:
 - (1) não há passagens repetidas por um mesmo aeroporto;
 - (2) não há sobrevoos injustificados de áreas densamente povoadas ou de tráfego intenso;
 - (3) no caso de aeronave com reserva de marcas, o aeroporto final é o local da vistoria técnica inicial;
 - (4) em se tratando de trajeto internacional, os aeroportos de entrada e saída do Brasil são internacionais, de acordo com o art. 22 do CBAer.
- (e) os tripulantes indicados estão de acordo com o manual de voo da aeronave e o tipo de voo que foi solicitado;
- (f) quando se tratar de Solicitação de Autorização Especial de Voo de aeronave usada adquirida no exterior, a cópia do CAE emitido pela autoridade de aviação civil exportadora consta do processo e na mesma observa-se:
 - (1) O termo de aprovação, quando requerido pela Especificação de Tipo brasileira da aeronave, foi indicado;
 - (2) Exceções listadas tem amparo da ANAC e não afetam a segurança do voo pretendido;
- (g) Quando se tratar de Solicitação de Autorização Especial de Voo de aeronave usada adquirida no exterior, a cópia da Declaração de Desregistro ou de Não-registro da autoridade de aviação civil exportadora da aeronave consta do processo.
- (h) À exceção de AEV de aeronaves novas adquiridas novas de fábrica, quando o preenchimento do campo VII é dispensado; o mesmo é de preenchimento obrigatório e somente poderá ser preenchido por responsável técnico de empresa certificada que:
 - (1) Possua a aeronave em seu Adendo ao CHE ou nas E.O. de seu CHETA; e
 - (2) Possua sede no local onde a aeronave se encontra; ou
 - (3) Possua autorização para realização de serviço fora de sede; ou
 - (4) Tenha incluso em seu MPI ou MGM 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”.

(i) o motivo pelo qual a aeronave não atende a todos os requisitos de aeronavegabilidade é coerente com a solicitação recebida;

(j) se o motivo pelo qual a aeronave não atende a todos os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis não requer ações de emergência para permitir o voo, tais ações foram devidamente demonstradas;

(k) o motivo pelo qual a aeronave não atende a todos os requisitos de aeronavegabilidade é razão para a realização de inspeção da aeronave;

(l) no caso de não conformidades constantes do SACI que sejam impeditivas do voo, a correção foi adequadamente demonstrada;

(m) quando se tratar de voo internacional, a restrição de aeronavegabilidade não envolve o sistema de comunicação da aeronave ou, quando envolver, mesmo com o problema a aeronave cumpre os requisitos de equipamento comunicação do RBHA/RBAC aplicável.

(n) no caso de aeronave com CA suspenso ou cancelado por motivo de acidente:

(1) o órgão investigador do acidente liberou o deslocamento da aeronave;

(2) quando os danos da aeronave não requerem reparos de emergência para realização do voo, estes foram demonstrados, como também as restrições e limitações do voo em função dos mesmos.

(o) no caso de solicitação de AEV com peso acima do PMD da aeronave:

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

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

(3) o excesso de peso limita-se ao combustível adicional, aos equipamentos para transporte desse combustível e aos equipamentos especiais de navegação necessários à realização do voo, conforme o parágrafo 21.197(b) do RBAC 21.

(4) quando várias alterações forem realizadas, se não é necessário realizar a pesagem da aeronave para estabelecer os limites de peso e Centro de Gravidade – CG da aeronave ou, se é, a pesagem foi realizada e anexada ao processo.

(5) não requer 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, ou, se requer, tais voos foram realizados e os respectivos registros encontram anexos ao processo e demonstram a adequabilidade da aeronave para o voo pretendido.

(6) Os registros das instalações incorporadas à aeronave para operação acima do PMD aprovado estão de acordo com a seção 43.9 ou 43.11 e, quando aplicável, de acordo com o MGM do operador.

(p) tratando-se de aeronave nova produzida no Brasil para entrega ao comprador estrangeiro:

(1) a aeronave foi fabricada sob um CT/COP ou somente sob um CT.

(2) os ensaios de voo de produção foram concluídos e foi indicada nos mesmos e nenhum outro ensaio em voo é requerido ou planejado; ou

(3) a aeronave for enquadrada como aeronave Leve Esportiva segundo RBAC 21.190 ou 21.191(i).

(q) tratando-se de operação de aeronave em ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas, exceto Aeronave Leve Esportiva:

(1) o fabricante requerente produziu a aeronave sob as Subpartes F ou G do RBAC 21;

(2) o fabricante possua um CT e um COP válidos para, pelo menos, uma outra aeronave da mesma categoria;

(3) o programa de ensaios em voo da GGCP está em andamento;

(4) a aeronave protótipo do modelo considerado foi 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;

(5) a aeronave está sendo operada pelo fabricante somente para realização de ensaios em voo de produção;

(6) 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;

(7) limitações foram estabelecidas para definir a área de ensaios em voo de produção;

(r) tratando-se de operação de Aeronave Leve Esportiva em ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas:

(1) O fabricante deve ter notificado a região geográfica de ensaio ao órgão de controle do espaço aéreo, e informar que pretende executar ensaios em voo de produção de aeronaves leve esportivas de acordo com as normas consensuais aplicáveis;

(2) O plano de ensaio em voo de produção da aeronave leve esportiva deve estar de acordo com as normas consensuais aplicáveis;

(3) Uma aeronave protótipo de mesmo modelo e com mesma configuração deve ter operado sob um certificado de autorização de voo experimental com propósito de pesquisa e desenvolvimento, ou equivalente, para assegurar que não há características de voo adversas e que os pilotos de ensaio em voo de produção estejam completamente familiarizados com a aeronave;

(4) a aeronave está sendo operada pelo fabricante somente para realização de ensaios em voo de produção;

(5) Em conjunto com as normas consensuais aplicáveis, um procedimento e uma lista de verificação de ensaio em voo de produção da aeronave envolvida devem ser utilizados para assegurar que todos os requisitos de ensaio em voo de produção estão completamente inseridos nos registros da aeronave.

(s) tratando-se de condução de voos de demonstração para comprador:

(1) trata-se de aeronave nova de fábrica em voo conduzido pelo fabricante;

(2) a aeronave foi fabricada sob um CT/COP ou somente sob um CT;

(3) os ensaios de voo de produção foram concluídos e a respectiva aceitação dos ensaios

pelo piloto de ensaio de voo de produção foi demonstrada e nenhum outro ensaio em voo é requerido ou planejado.

(t) tratando-se de traslado de aeronave para demonstração em show aéreo nos termos da seção 91.715:

- (1) Trata-se de aeronave operando com propósito de Exibição;
- (2) A rota de traslado proposta é coerente com a finalidade do pedido.

10.5.1.2 Conclusão da Análise

Após considerar todos os aspectos descritos acima o analista concluirá sua análise emitindo seu parecer quanto à solicitação analisada no formulário de registro da análise F-100-74 conforme item 10.5.2.3 a seguir.

10.5.1.3 Registro da Análise

(a) Para as solicitações analisadas pelo PPI, as análises das Solicitações de AEV devem ser registradas através do Formulário F-100-74, disponível na intranet da SAR, o qual deve ser assinado pelo analista e incorporado ao processo.

(b) No mesmo formulário o INSPAC analista indicará o seu parecer, conforme os itens 10.5.3.1 a 10.5.3.3 a frente.

10.5.1.4 Parecer para Realização de Inspeção da Aeronave para avaliação da Solicitação de AEV.

(a) Tendo concluído que é necessária uma vistoria da aeronave para se decidir sobre a autorização, deve assinalar o campo correspondente no formulário de análise F-100-74, indicando quando necessário se há aspectos específicos que devam ser verificados.

(b) Quando emitir este Parecer, o analista deverá propor Ofício comunicando o fato ao requerente.

10.5.2 Execução

10.5.2.1 Verificação da documentação e inspeção física da aeronave

Caso necessária a realização de vistoria indicada na análise da solicitação, deve ser realizado como a seguir:

(a) Quando for requerida uma vistoria da aeronave para avaliação da solicitação da AEV, o requerente deverá ser informado do fato através de ofício, que deverá estabelecer um prazo máximo de 15 (quinze) dias para disponibilização da aeronave e pagamento da TFAC Comprovante de pagamento da TFAC referente à vistoria, conforme peso máximo de decolagem e categoria de registro nos termos da Tabela de Serviços Indenizáveis da ANAC em vigor.

(b) Uma cópia do Ofício deverá compor o processo.

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

(d) 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.

10.5.2.2 Correção das não conformidades

(a) 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.

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

(c) 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 da seção 21.3 do RBAC 21, inclusive em casos pontuais.

(d) Item Classe II – Não conformidade menor – é aquela, sistêmica ou pontual que não seja considerada não conformidade maior. Quando as não conformidades apontadas não tiverem suas correções apontadas no prazo acima o processo será cancelado e este fato deve ser informado ao requerente através de ofício. Após o cancelamento, o processo não deverá ser reaberto, cabendo ao requerente, se for de seu interesse, abrir um novo processo com uma nova Solicitação de AEV, a qual deverá ser analisada nos termos deste MPR.

(e) Caso, por algum motivo, não seja possível ou adequado eliminar alguma não conformidade apontada, o analista deverá consultar a sua chefia para aceitação ou não, no estado.

(f) Todos os documentos trocados com o requerente no intuito de comunicar e corrigir não conformidades devem constar, pelo menos sua cópia, no processo.

10.5.2.3 Parecer Favorável a concessão da AEV

(a) Após o requerente corrigir as não conformidades apontadas no relatório de inspeção, o inspetor PPI elabora a AEV, formulário F-100-25, conforme as informações da carta do requerente e as limitações estabelecidas para a aeronave (item 10.5.5 deste MPR); ou

(b) Tendo concluído que a AEV pode ser concedida, o analista indicará este Parecer no formulário de análise F-100-74, onde também devem estar especificadas, quando aplicável, as restrições e limitações operacionais adicionais às indicadas pelo requerente e pela legislação em vigor.

(c) Quando emitir este Parecer, o analista não deverá preencher os campos relativos à autorização do formulário F-100-45, pois este somente deverá ser preenchido após o Parecer da chefia da UR ou da GGCP, como aplicável, responsável pela análise.

(d) As AEV emitidas devem ser lançadas no sistema SACI.

10.5.2.4 Parecer Desfavorável à concessão da AEV

(a) Tendo concluído que a AEV não pode ser concedida, o analista indicará este Parecer no formulário de análise F-100-74. Nesta mesma oportunidade o analista deverá indicar as razões pelas quais a AEV não deve ser concedida. Quando emitir este Parecer, o analista não deverá preencher os campos relativos à autorização do formulário F-100-45, pois este somente deverá ser preenchido após o Parecer da chefia da unidade regional ou da GGCP, como aplicável, responsável pela análise.

10.5.3 Conclusão do Processo

(a) Quando for decidido pela concessão ou indeferimento da AEV, o requerente será informado pelo envio do formulário F-100-45 com a parte relativa à concessão preenchida e assinada pelo chefe da unidade regional responsável.

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

10.5.4 Validade da AEV

10.5.4.1 Prazo

(a) Uma Autorização Especial de Voo terá a validade nela especificada, sendo esta validade proposta pelo analista e determinada pelo chefe da unidade regional responsável. No entanto, exceto quando emitido pela GGCP para um fabricante, em hipótese alguma poderá ser concedida uma AEV com prazo de validade superior a 30 (trinta) dias.

(b) Para determinar a validade que deverá propor o analista deverá considerar:

- (1) Validade de outros documentos, como seguro, DIAM, RCA etc;
- (2) Resultado da vistoria realizada na aeronave;
- (3) Prazo para correção de não conformidades de auditoria no operador; e
- (4) Material e tipo dos reparos de emergência empregados.

10.5.4.2 Prorrogação de prazo de uma AEV

(a) Tendo em vista o caráter imediatista de uma AEV, não deverão ser emitidas prorrogações de AEV emitidas e não utilizadas pelo requerente dentro do respectivo prazo, independentemente do motivo alegado por ele.

(b) O analista deve ter em mente que a aeronave em foco não cumpre com todos os requisitos de aeronavegabilidade a ela aplicáveis, motivo da solicitação de uma AEV, e que esta condição é variável no tempo; assim, se não utilizar a AEV emitida no prazo de validade da mesma, o requerente deverá fazer uma nova solicitação nos termos na legislação em vigor, inclusive com o pagamento de uma nova TFAC, quando for aplicável.

A análise do pedido deve seguir todos os critérios descritos neste MPR.

10.5.4.3 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).

10.5.5 Limitações Operacionais

- (a) O analista 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.
- (b) As limitações devem ser claras e concisas, tal que possam ser facilmente compreendidas.
- (c) No julgamento da necessidade de estabelecer limites operacionais adicionais aos previstos na legislação em vigor e aos propostos pelo requerente na sua solicitação, os itens seguintes podem ser considerados na especificação das limitações operacionais:
 - (1) Conformidade com os dados técnicos da aeronave;
 - (2) Equipamentos operacionais necessários para operação segura da aeronave;
 - (3) 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;
 - (4) Limites de peso da aeronave;
 - (5) Combustível e limites de distribuição de combustível;
 - (6) Limites do CG;
 - (7) Manobras para as quais a aeronave está habilitada;
 - (8) Limites sobre o uso de equipamentos de voo;
 - (9) Condições meteorológicas a serem evitadas e as inspeções requeridas se inadvertidamente ocorrerem;
 - (10) Limites da velocidade do ar;
 - (11) 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;
 - (12) Seleção de pistas de pouso e decolagem, se considerado necessário para a segurança;
 - (13) 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
 - (14) 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 Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves Recém-Fabricadas – 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) deste MPR, e com o objetivo de que seja agilizado o processo de emissão do Certificado de Aeronavegabilidade, o operador poderá apresentar à 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 na seção 21.175 do RBAC 21 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 – VTI da aeronave.

- (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 da seção 21.3 do RBAC 21, inclusive em casos pontuais.

(2) Item Classe II – Não conformidade menor – é aquela, sistêmica ou pontual que não seja considerada não conformidade 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 profissional 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 profissional 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 os 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 UR que a controla.

(4) Como a empresa de transporte aéreo deverá procurar a Divisão de Segurança Operacional – DSO para a inclusão da aeronave nas Especificações Operativas – EO, e como a DSO solicitará o parecer da Aeronavegabilidade 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 UR que terá toda a documentação gerada na Vistoria Técnica Inicial da aeronave pela GGCP para emissão do FOP 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 Profissional 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 Profissional 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 parágrafo 45.12(b) do RBAC 45, 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 da Licença de Estação da Aeronave junto à ANATEL. 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; 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.); e
 - (vi) 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) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B) 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 no parágrafo 47.145(b) do RBHA/RBAC 47; e

(g) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 deste MPR 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) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B) 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 no parágrafo 47.145(b) do RBHA/RBAC 47; e

(g) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 deste MPR 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) Apresentação da cópia autenticada da apólice de seguro (Aditivo B) 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 no parágrafo 47.145(b) do RBHA/RBAC 47; e
- (g) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 deste MPR 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 no parágrafo 47.145(b) do RBHA/RBAC 47; e

(h) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 deste MPR 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 no parágrafo 47.145(b) do RBHA/RBAC 47; e
- (k) Observar os fatores restritivos constantes no item 12.4 deste MPR 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, 6, 7 e 8, 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; e
- (b) Se a aeronave estiver com o CA suspenso ou cancelado pelos códigos 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 às inspeções e às ações corretivas

julgadas pertinentes.

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 no parágrafo 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, e deve possuir uma licença de estação.
- (b) De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), todo equipamento instalado na aeronave deve ser certificado.
- (c) De acordo com o art. 29 da Convenção de Chicago, 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 JTSO, 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 JTSO 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).

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 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 a obtenção junto à ANATEL da Licença de Estação.

(c) Somente serão isentas de portar 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.

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

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 profissionais 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 aos 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 deste MPR.

(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 parágrafo 21.327(e)(10) do RBAC 21.

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 a seção 21.323 do RBAC 21, 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 profissionais credenciados pela ANAC, podem obter aprovação de aeronavegabilidade para exportação para produtos Classe III, constantes daquela aprovação de produção.

(b) O parágrafo 21.323(a) do RBAC 21 permite que qualquer exportador ou seu representante autorizado obtenha uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação para produtos Classe I ou Classe II.

(c) O parágrafo 21.323(b) do RBAC 21 permite que qualquer fabricante obtenha uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação para produtos Classe III desde que:

(1) Possua um profissional credenciado 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 – CLA (SEGVOO 003) para produtos de Classes II e III, quando o fabricante não tiver um PC designado.

14.6 Produtos Classes I, II e III

A seção 21.321 do RBAC 21 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 a seção 21.24 do RBAC 21.

(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 parágrafo 21.335(b) do RBAC 21 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 proíbam a exportação nessas condições.

14.7.2 Produtos localizados em outros países

O parágrafo 21.325(b)(2) do RBAC 21 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 da seção 21.325 do RBAC 21.

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 parágrafo 21.183(f) do RBAC 21, 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 a seção 21.127 do RBAC 21; 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 na seção 21.329 do RBAC 21. Aeronaves exportadas desmontadas, sob as provisões do parágrafo 21.325(b)(1)(i), (ii) ou (iii) do RBAC 21, 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 parágrafo 21.183(c) do RBAC 21 ou um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria restrita ou primária emitido segundo o parágrafo 21.185(c) do RBAC 21. 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 CAVE 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 a seção 21.331 do RBAC 21.

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 a seção 21.333 do RBAC 21.

14.9 Responsabilidade dos Exportadores

Conforme as provisões da seção 21.335 do RBAC 21.

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 na seção 21.339 do RBAC 21, 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 da seção 21.339 do RBAC 21 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 o parágrafo 21.327(d) do RBAC 21, 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 o parágrafo 21.327(e)(5) do RBAC 21.

(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 PC. Nesse caso, o PPI emite uma solicitação de trabalho de profissional credenciado, formulário F-200-08.

(b) Os inspetores do PPI ou os PC 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 ou PC 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 da seção 21.3 do RBAC 21, inclusive em casos pontuais.

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

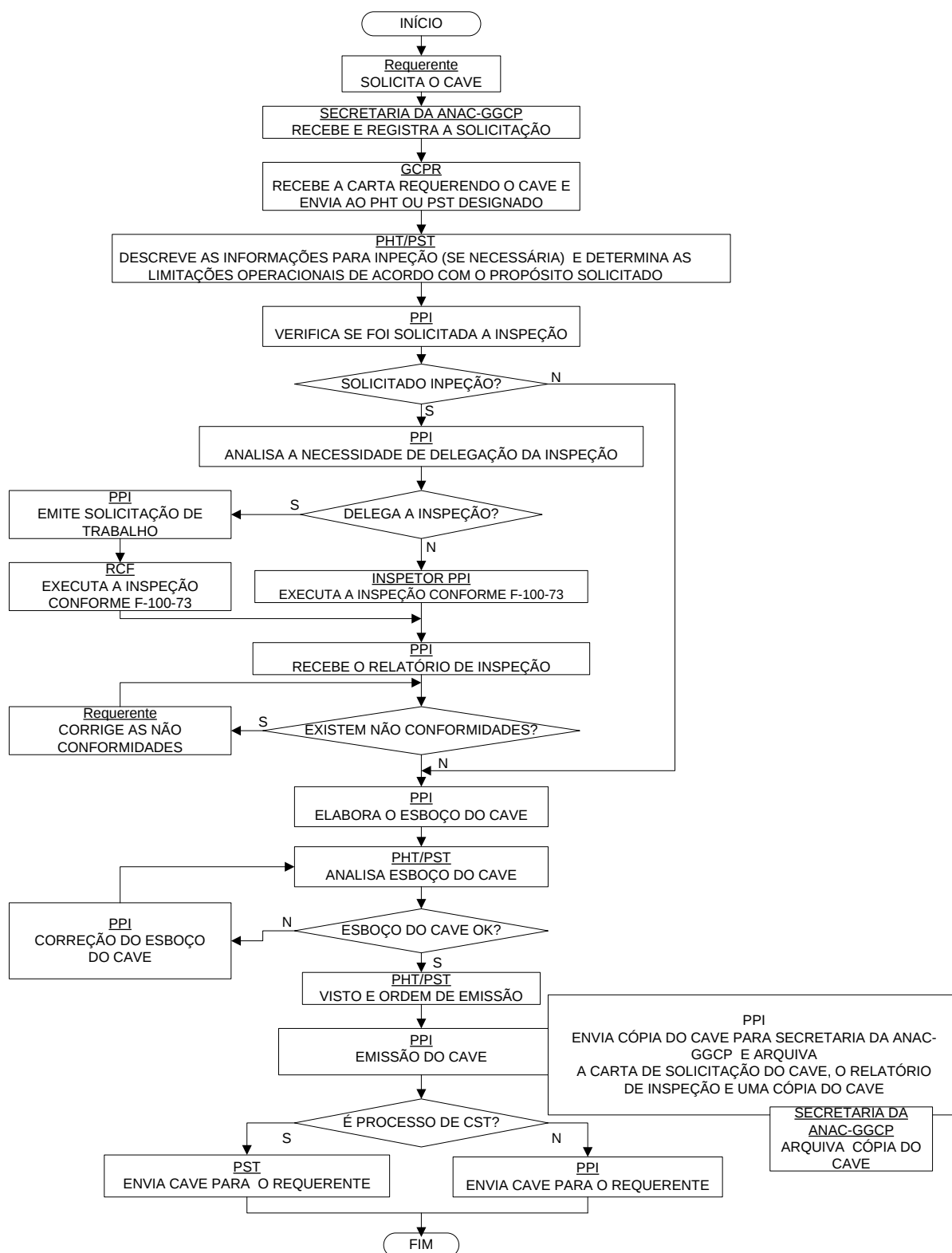
(b) Documentos em cópia:

- (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;
- (7) Registro da última inspeção realizada, se aplicável; e
- (8) Relatório Final de Inspeção (aeronaves novas), que deve conter:
 - (i) Certificados de conformidade emitidos pelo setor de qualidade do fabricante;

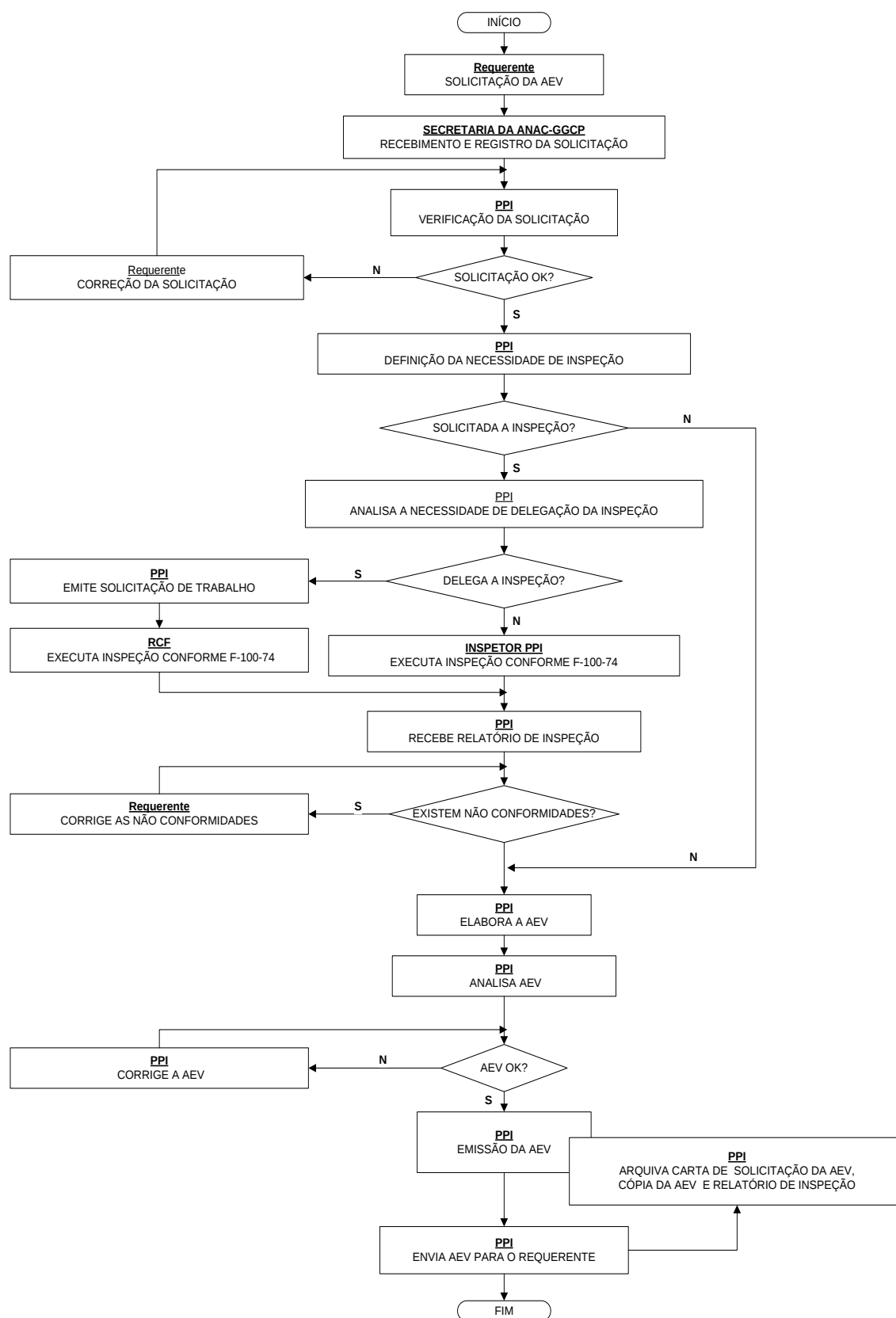
- (ii) Liberação para voo de produção;
- (iii) Voo de produção / teste em voo;
- (iv) Ficha de peso e balanceamento da aeronave;
- (v) Certificados de exportação dos grandes componentes (motor, hélice, APU, etc.);
- (vi) Listas das modificações incorporadas; e
- (vii)
- (viii) Registros dos testes e medições realizadas durante o processo de produção.

APÊNDICE 1 - RESUMO DOS PROCEDIMENTOS DE EMISSÃO DOS CA PELA GGCP

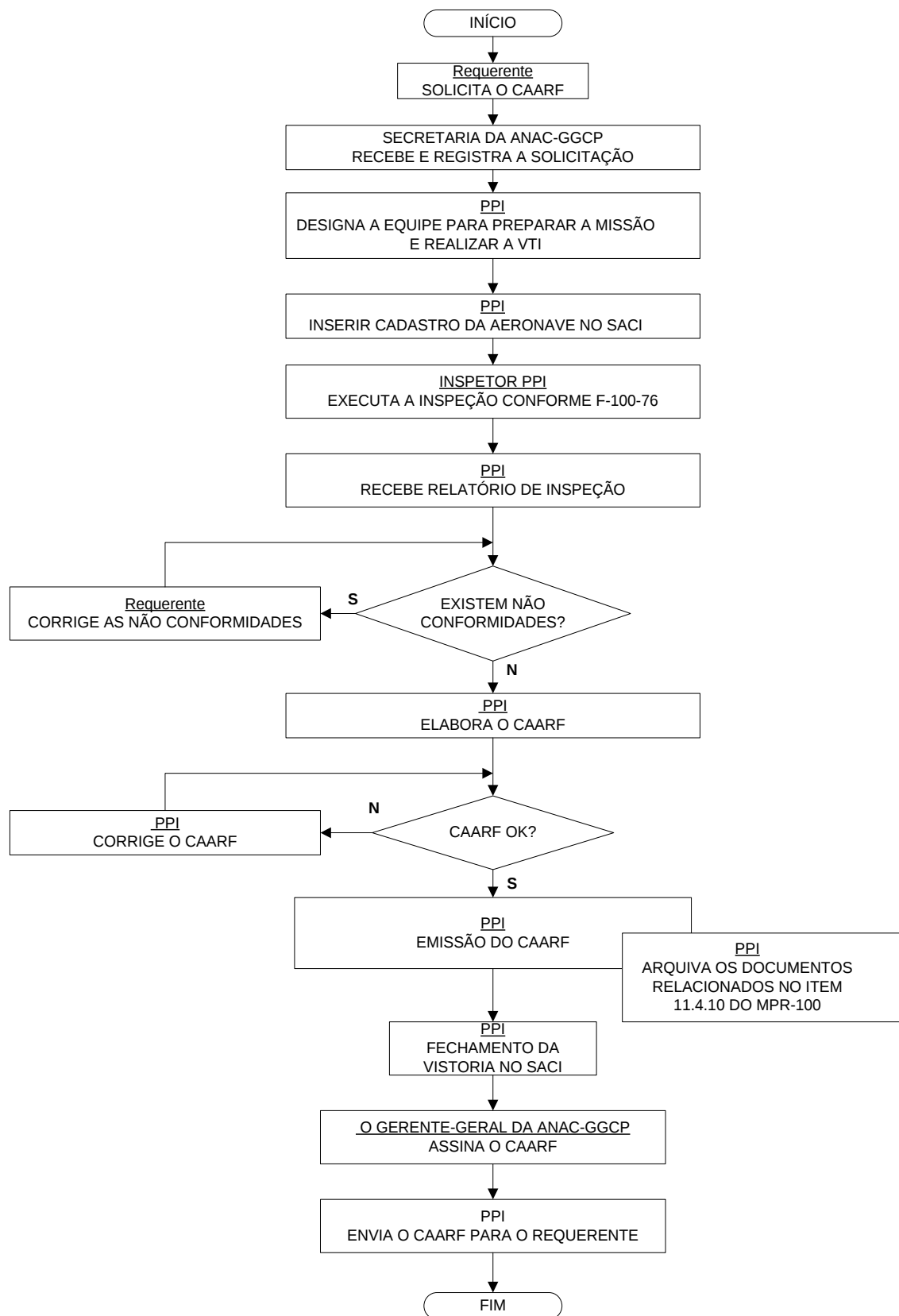
Fluxograma do procedimento de emissão do CAVE:



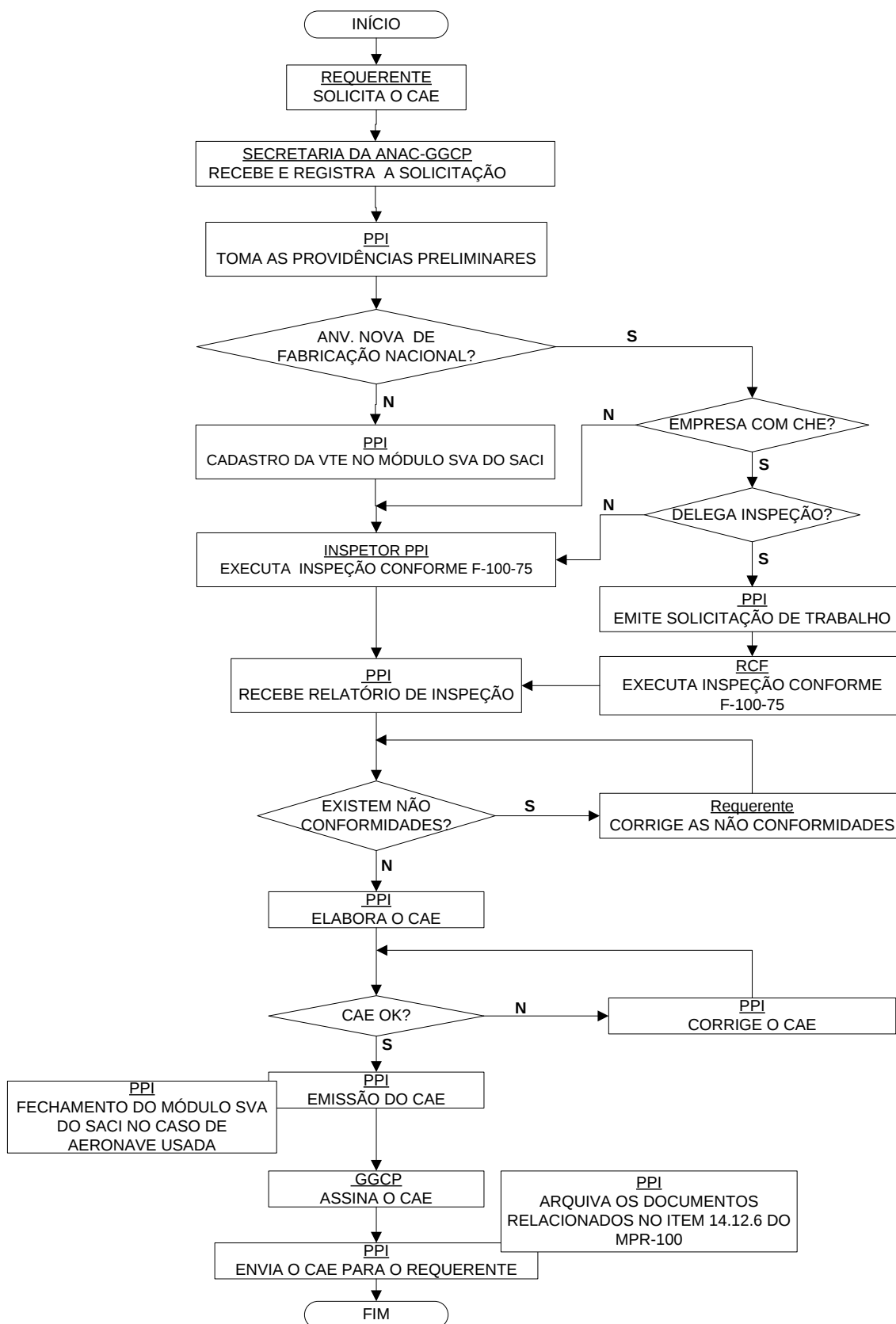
Fluxograma do procedimento de emissão da AEV pela GGCP:



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 prescribed in the Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation, 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 a 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 nº 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 except 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 a seção 61.303 do RBHA/RBAC 61.

(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 os parágrafos 91.409(e), (f), (g), e (h) do RBHA/RBAC 91. 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 a seção 43.3 do RBHA/RBAC 43, 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 o parágrafo 91.205(b) do RBHA/RBAC 91.

(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 o parágrafo 91.205(c) do RBHA/RBAC 91.

(Aplicabilidade: todos)

NOTA: O parágrafo 91.319(d)(2) do RBHA/RBAC 91 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 o parágrafo 91.205(d) do RBHA/RBAC 91.

(Aplicabilidade: todos)

NOTA: O parágrafo 91.319(d)(2) do RBHA/RBAC 91 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 a seção 91.205 do RBHA/RBAC 91 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/APIS 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 pela seção 25.1541 do RBAC 25, seções 45.11 e 45.21 do RBAC 45, 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 a seção 91.303 do RBHA/RBAC 91.

(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 parágrafo 91.319(b) do RBHA/RBAC 91. 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 pela seção 21.93 do RBAC 21, 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 a seção 45.17 do RBAC 45.

(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 seção 47.45 do RBHA/RBAC 47.

(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 o parágrafo 91.319(b) do RBHA/RBAC 91 e a seção 21.195 do RBAC 21;

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>
ADD	Pública – Administração Direta do Distrito Federal
ADE	Pública – Administração Direta Estadual
ADF	Pública – Administração Direta Federal
ADM	Pública – Administração Direta Municipal
AEV	Autorização Especial de Voo
AEVI	Autorização Especial de Voo Internacional
AEVN	Autorização Especial de Voo Nacional
AGING	Programa de manutenção geriátrica
AID	Privada – Administração Indireta do Distrito Federal
AIE	Privada – Administração Indireta Estadual
AIF	Privada – Administração Indireta Federal
AIM	Privada – Administração Indireta Municipal
ALE	Aeronave Leve Esportiva
AN	<i>Army-Navy Standard</i>
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>
ASTM	<i>American Society for Testing and Materials</i>
BASA	<i>Bilateral Aviation Safety Agreement</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	Certificado de Matrícula
CM	<i>Condition Monitoring</i>
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
DAR	Divisão de Aeronavegabilidade
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DIAM	Declaração de Inspeção Anual de Manutenção
DSO	Divisão de Segurança Operacional
EA	Especificação da Aeronave
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i>
EH	Especificação de Hélice
ELT	<i>Emergency Locator Transmitter</i> (Transmissor Localizador de Emergência)
EM	Especificação de Motor
EO	Especificações Operativas
ETSO	<i>European Technical Standard Order</i>

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
GGAC	Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada
GGCP	Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico
GRU	Guia de Recolhimento da União
GTRAB	Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro
HT	<i>Hard Time</i>
IAC	Instrução de Aviação Civil
IAM	Inspeção Anual de Manutenção
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i>
INSPAC	Inspetor de Aviação Civil
IS	Instrução Suplementar
JTSO	<i>Joint Technical Standard Order</i>
LV	Lista de Verificação
MEL	<i>Minimum Equipment List</i>
MGM	Manual Geral de Manutenção
MPI	Manual de Procedimentos de Inspeção
MPR	Manual de Procedimentos
NAS	<i>National Aerospace Standard</i>
NCIA	Notificação de Condição Irregular de Aeronave
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
OC	<i>On Condition</i>
OTP	Ordem Técnica Padrão
PBE	<i>Protective Breathing Equipment</i>

PC	<i>Production Certificate</i>
PHT	Grupo de Coordenação de Programas
PIN	Pública – Instrução
P/N	<i>Part Number</i>
POL	<i>Prototype Operation Limitation</i>
PPI	Grupo de Produção e Inspeção
PRI	Privada – Instrução
PST	Grupo de Certificação Suplementar de Tipo
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
SAE	<i>Society of Automotive Engineers</i>
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>
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
TPP	Serviços Aéreos Privados
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

CBAer	Código Brasileiro de Aeronáutica
CI 21-008	Procedimento para Aprovação de Aeronavegabilidade para Exportação
IS 21-010A	Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis importados
Doc. n° 9760 (OACI)	<i>Airworthiness Manual</i>
IAC 3127	Procedimentos para reparo de aeronaves avariadas em acidente/incidente aeronáutico
IAC 3142	Diretrizes de aeronavegabilidade
IAC 3149	Requisitos para uso e preenchimento do Certificado de Liberação Autorizada
IAC 3152	Cadernetas de célula, de motor e de hélice
ICA 100-12 (DECEA)	Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo
ICA 102-9 (DECEA)	Características Mínimas dos Equipamentos NAV/COM a Bordo de Aeronaves que Utilizam o Espaço Aéreo sob Jurisdição do Brasil
IS 21.181-001	Revalidação de Certificados de Aeronavegabilidade – CA
MPH-110	Designação de Representantes Credenciados
Order 8130.2 (FAA)	<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 37	Procedimentos para a construção de aeronaves por amadores
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