

MANUAL DE PROCEDIMENTOS

MPR-210/SAR

Revisão 00

Assunto:	VALIDAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO DE AERONAVES IMPORTADAS
Aprovado por:	Portaria nº 2331, de 10 de setembro de 2013, publicada no B.P.S. V.8, nº 37, de 13 de setembro de 2013.
Revogação:	Esta revisão substitui a revisão 05, de 17 de março de 2008 do MPH-210.

Este MPR visa estabelecer procedimentos para validação da certificação de tipo de aeronaves importadas através da emissão de um Certificado de Tipo – CT brasileiro, bem como definir uma linha de ação padronizada para todos os setores da Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC/GGCP empenhados nestas atividades. Esta validação pode ser completa, simplificada ou por correspondência.

SUMÁRIO

SUMÁRIO	2
CAPÍTULO 1 - POLÍTICA E PROCEDIMENTOS GERAIS.....	3
1.1 Introdução.....	3
1.2 Processo de Validação.....	3
1.2.1 Validação Completa	4
1.2.2 Validação Simplificada	5
1.2.3 Validação por Correspondência	5
1.3 Acordos Bilaterais de Certificação Aeronáutica	5
CAPÍTULO 2 - PROCEDIMENTOS PARA VALIDAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO DE AERONAVES IMPORTADAS.....	7
2.1 Entrada do Requerimento de Validação de Certificação de Tipo.....	7
2.1.1 Designação do Coordenador de Programa	7
2.2 Carta Resposta Informando Sobre os Procedimentos de Certificação	7
2.3 Análise da Documentação Inicial Recebida	8
2.3.1 Designação da Equipe de Validação	8
2.4 Elaboração do Programa de Avaliação.....	8
2.5 Execução do Programa de Avaliação	9
2.6 Execução dos Ensaaios em Voo.....	10
2.7 Elaboração do Relatório de Certificação com os Requisitos para Aceitação da Aeronave (Relatório H.10)	10
2.7.1 Numeração	10
2.7.2 Base de Certificação (corresponde ao artigo 02 do Relatório H.10).....	11
2.7.3 Manual de Voo (corresponde ao artigo 06 do Relatório H.10)	11
2.7.4 Marcas e Placares (corresponde ao artigo 08 do Relatório H.10)	11
2.7.5 Itens de Validação (Validation Action Items - VAI)	11
2.8 Compilação dos Documentos Técnicos Recebidos	12
2.9 Aprovação do Manual de Voo Brasileiro	12
2.10 Emissão do CT para Importação e Especificação da Aeronave (TCDS)	12
2.11 Inspeção de Recebimento das Aeronaves Importadas.....	13
2.12 Atividades Após Certificação.....	13
APÊNDICE 1 - RESUMO DAS ETAPAS PARA VALIDAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO DE AERONAVES IMPORTADAS	14
SIGLAS E ABREVIATURAS	15
REFERÊNCIAS	16

CAPÍTULO 1 - POLÍTICA E PROCEDIMENTOS GERAIS

1.1 Introdução

O Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer estipula que qualquer aeronave importada só pode receber um Certificado de Aeronavegabilidade se tiver recebido anteriormente um CT brasileiro. A regulamentação desta disposição legal está inserida na seção 21.29 do RBAC 21, o qual estabelece, entre outros requisitos, que a aeronave em questão deve ser de tipo certificado no país de origem.

Os servidores da GGCP envolvidos nesta atividade devem ter em mente que a certificação de tipo de uma aeronave importada consiste essencialmente na validação da certificação concedida no Estado de Projeto.

Em linhas gerais, o procedimento de trabalho que deve ser seguido para se conceder tal validação consiste na revisão do processo de certificação conduzido no Estado de Projeto, à luz dos requisitos de aeronavegabilidade que teriam sido adotados no Brasil, na data de apresentação do pedido de certificação à Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto.

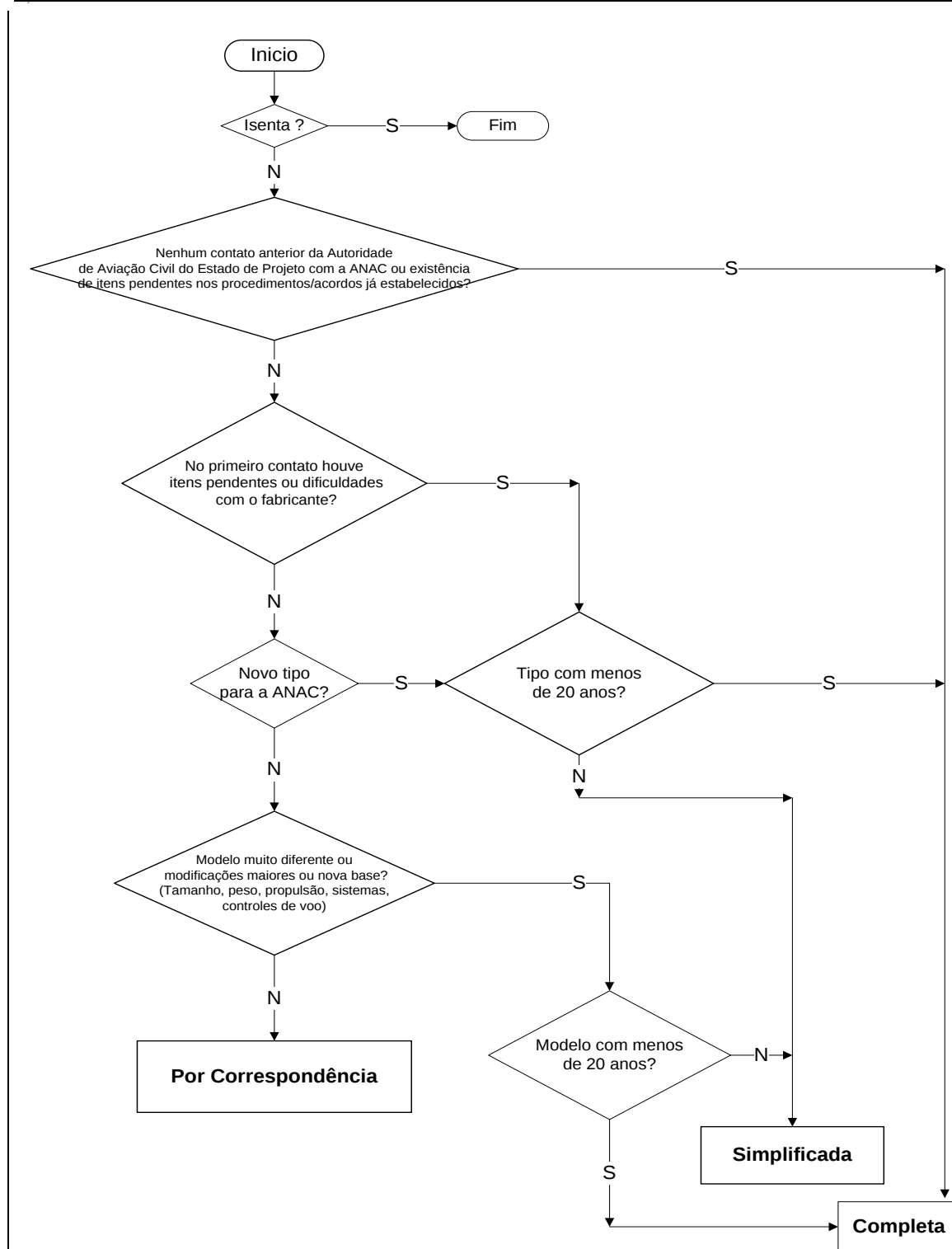
Cabe à GGCP verificar, em cada processo de validação, itens relevantes relacionados à segurança de voo, cumprimento com requisitos aplicáveis, e novas tecnologias. Em especial devem ser avaliados as condições especiais, níveis equivalentes de segurança, isenções e os meios de cumprimento aceitos pela Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto.

Os formulários citados neste MPR podem ser encontrados no endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/certificacao/Form/Form.asp>.

1.2 Processo de Validação

O processo de validação consiste na verificação, amostral, de que o produto/aeronave está em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, por meio de análises de dados técnicos de engenharia, inspeções e ensaios, visando garantir um nível mínimo de segurança.

A definição do tipo de processo de validação a ser executada (completa, simplificada ou por correspondência) deve seguir o fluxograma, válido para aeronaves não isentas:



1.2.1 Validação Completa

Processo de validação que exige um Coordenador de Programa (indicado pela GCPR conforme 2.1.1) e uma equipe da Engenharia (definida conforme 2.3.1) a ser aprovada pelo GGCP.

Essa validação requer um maior envolvimento da GGCP na análise do projeto de tipo, sendo necessárias avaliações “in-loco” da aeronave e do fabricante, incluindo, definição da base de certificação, inspeções de engenharia e ensaios, procedimentos técnico-administrativos, tais como:

controle de dificuldades em serviço, Diretrizes de Aeronavegabilidade, classificação de modificações, controle de configuração do projeto de tipo aprovado (*deviations*), etc.

O Coordenador de Programa de Certificação deverá determinar, junto aos líderes de área, as atividades de validação necessárias ao processo em questão. As atividades a serem executadas, incluindo os objetivos da visita técnica são definidas considerando-se:

- (a) Relevância do projeto em termos de inovações tecnológicas ou características da aeronave.
- (b) Experiência do fabricante.
- (c) Experiência da Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto.
- (d) Expectativa de frota no Brasil.

1.2.2 Validação Simplificada

Processo de validação que exige um Coordenador de Programa e um co-coordenador indicados pela GCPR a serem aprovados pelo GGCP. Eventualmente, apoio de engenharia pode ser requisitado à GCEN ou à GCPR, conforme aplicável.

Essa validação requer avaliações “in-loco” do fabricante, incluindo definição da base de certificação, procedimentos técnico-administrativos, tais como: controle de dificuldades em serviço, Diretrizes de Aeronavegabilidade, classificação de modificações, controle de configuração do projeto de tipo aprovado (*deviations*), etc.

1.2.3 Validação por Correspondência

Processo de validação que exige um Coordenador de Programa indicado pela GCPR.

Esta validação é feita por troca de correspondência entre o Coordenador de Programa e o fabricante. Essa validação concentra-se na definição da base de certificação e eventualmente apoio de engenharia pode ser requisitado à GCEN ou à GCPR, conforme aplicável.

1.3 Acordos Bilaterais de Certificação Aeronáutica

O CBAer não exige que a exportação de aeronave para o Brasil implique na existência de um Acordo Bilateral entre os dois países. Contudo, quando tal Acordo existe (formalmente assinado ou tacitamente reconhecido pela experiência acumulada com a autoridade estrangeira), é maior a confiança nos procedimentos de certificação adotados no Estado de Projeto.

Quando não existir o Acordo Bilateral ou documento equivalente, torna-se necessário avaliar, também, a organização e procedimentos da Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto. Se esta avaliação resultar insatisfatória, ou seja, chegando-se à conclusão que a Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto não exerce um controle mínimo aceitável sobre a aeronavegabilidade do projeto e a fabricação, devem-se estabelecer recomendações pertinentes a este, cujo cumprimento deve anteceder às validações pretendidas. Neste caso, a análise de Projeto de Tipo deve cobrir detalhadamente cada requisito da base de certificação aplicável.

Existindo o Acordo Bilateral ou reconhecimento mútuo entre as Autoridades de Aviação Civil, as validações podem ser do tipo completa, simplificada ou por correspondência, conforme avaliação prevista em 1.2 .

CAPÍTULO 2 - PROCEDIMENTOS PARA VALIDAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO DE AERONAVES IMPORTADAS

2.1 Entrada do Requerimento de Validação de Certificação de Tipo

O requerimento é feito através de uma carta ou do formulário, F-300-03 - “Requerimento para Serviço de Certificação” ou F-300-11 - “Application for Certification Works”, devidamente preenchido pelo requerente, solicitando a certificação de tipo da aeronave no Brasil, juntamente com os documentos necessários para a abertura do processo. Tal requerimento deverá ser encaminhado através da Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto.

2.1.1 Designação do Coordenador de Programa

Por ocasião do início formal do processo é designado um Coordenador de Programa pela GCPR para conduzi-lo.

As qualificações técnicas necessárias ao Coordenador de Programa considerarão o conhecimento técnico e experiência nas áreas em que atuará, e outras qualificações específicas julgadas relevantes para execução das atividades de validação.

2.2 Carta Resposta Informando Sobre os Procedimentos de Certificação

O Coordenador, após definições estabelecidas em análise da documentação inicial, deve preparar uma carta ao requerente com cópia para a Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto.

(a) A carta acima referida deve:

(1) Comunicar o tipo de validação a ser efetuada e apresentar os procedimentos a serem realizados, seguindo o estabelecido na IS-21-010 da GGCP, a qual deve ser anexada ou referida nessa carta;

(2) Se a validação exigir visita técnica deverá ser informada a composição da equipe (especialidades) e os objetivos da visita;

(3) Informar o custo dos serviços de certificação Taxa de Fiscalização de Aviação Civil (TFAC);

(4) Informar ao requerente que após a análise da documentação inicial será requisitada documentação técnica específica para avaliação da aeronave e do processo de certificação original, tais como os documentos publicados (Manual de Voo da aeronave, Manuais de Manutenção e Reparo, Catálogo de Peças Ilustrado, Diagramas Elétricos, Manual de Peso e Balanceamento, Boletins de Serviço, etc.) e os documentos não publicados (relatórios de engenharia, dados de ensaio em voo, desenhos, especificações do fabricante, etc) considerados necessários para substanciar a aprovação brasileira e para dar suporte à aeronavegabilidade continuada das aeronaves no Brasil;

(5) Enfocar outros assuntos em função de condições ou características particulares de cada processo; e

(6) Atender ao disposto nos itens 2.2 (b) deste MPR, conforme aplicabilidade.

(b) Além do constante em 2.2 (a) a carta resposta ao requerente deve, se aplicável:

(1) Informar que a base de certificação brasileira será o regulamento brasileiro que estaria em vigor na data do pedido de certificação da aeronave no Estado de Projeto (caso o requisito aplicado não seja do Título 14 do Code of Federal Regulations - 14 CFR, será necessário fazer uma comparação entre os requisitos e aplicar Condições Especiais e Isenções, se necessário, para atingir o regulamento brasileiro).

(2) Informar que motor e hélice devem também ser certificados pela GGCP, e que é responsabilidade do requerente acionar os fabricantes destes produtos quanto às providências cabíveis, seguindo, neste caso o disposto no RBAC 21 e MPH/MPR 260. Sendo esta uma condição prévia para a emissão do CT da aeronave.

(3) No caso de dirigíveis, adotar o documento P-8110-2 (Airship Design Criteria) da Federal Aviation Administration - FAA.

NOTA: Documentação adicional poderá ser solicitada durante a análise do processo. O conjunto de documentos solicitado deverá ser registrado no Relatório de Certificação com os Requisitos para Aceitação da Aeronave (H.10).

2.3 Análise da Documentação Inicial Recebida

Geralmente, junto com o pedido de certificação, o requerente envia um conjunto de documentos administrativos e técnicos os quais, posteriormente, acrescidos daqueles solicitados na carta resposta, devem ser classificados pelo Coordenador do Programa e colocado à disposição dos integrantes da equipe de certificação. Esta documentação deve ser analisada com vistas à preparação do programa de avaliação junto ao fabricante, independentemente do tipo de validação a ser efetuada.

2.3.1 Designação da Equipe de Validação

Para a designação da equipe de validação o Coordenador de Programa responsável pela mesma deverá analisar a documentação inicial, solicitando o apoio devido das áreas conforme necessário. Então, deve ser gerada uma análise da aplicação contendo os pontos considerados relevantes, uma lista das áreas que devem ser envolvidas e uma previsão de equipe (especialidades) a ser formada em uma reunião envolvendo os líderes de área para apresentação e discussão da análise preliminar.

A proposta elaborada deverá ser enviada pelo Coordenador aos líderes das áreas envolvidas e ao GGCP para aprovação.

2.4 Elaboração do Programa de Avaliação

O Coordenador do Programa, junto à equipe de validação, deve preparar um programa de avaliação, dividido por especialidade, contendo os assuntos a serem abordados inicialmente e uma agenda de coordenação de atividades.

O programa de avaliação deve abranger, para cada especialidade, os itens de requisitos e os procedimentos de substanciação considerados mais importantes para bem caracterizar a adequabilidade da certificação do Estado de Projeto. Exceto em casos muito particulares, qualquer programa de avaliação deve incluir entre outros:

(a) Apresentação detalhada da aeronave para familiarização dos membros da equipe com o projeto;

- (b) Avaliação em voo;
- (c) Avaliação dos sistemas da aeronave relativos a cada especialidade envolvida no programa;
- (d) Inspeção da aeronave;
- (e) Análise de manuais aplicáveis à certificação de tipo.

Este programa, uma vez acertado com os integrantes da equipe, é enviado ao requerente como sendo a proposta da GGCP de atividades de validação.

A agenda de coordenação de atividades deve prever um tempo adequado, no fim de cada dia de trabalho, para a realização de uma reunião interna da equipe com o Coordenador. Estas reuniões têm o objetivo de manter o grupo informado dos trabalhos de cada setor, o estabelecimento das prováveis pendências, exigências e/ou recomendações e da lista de documentos requeridos, e permitir ao Coordenador o estabelecimento de novos procedimentos ou métodos de trabalho, se necessário.

2.5 Execução do Programa de Avaliação

(a) A execução do programa de avaliação deve seguir, tanto quanto possível, o programa proposto em 2.3.1. Modificações deste programa podem ocorrer devido a diversas circunstâncias, neste caso, é responsabilidade do Coordenador autorizá-las. As seguintes regras de cunho geral devem ser obedecidas pelos servidores da GGCP em caso de necessidade visita de avaliação junto ao fabricante:

(1) Nas discussões com os especialistas do fabricante, seguir um roteiro pré-estabelecido, de forma a não deixar de abordar todos os pontos importantes do assunto em discussão. Fazer anotações, tão completas quanto possível, dessas discussões;

(2) Analisar a interpretação adotada para os requisitos em discussão e a forma de cumprimento dos mesmos. Esgotar qualquer ponto duvidoso que surja com o especialista do fabricante, porém não assumir qualquer posição prévia a respeito do problema. Anotá-lo para discussão posterior com o coordenador e demais membros da equipe;

(3) Confrontar as informações recebidas dos especialistas com os relatórios de substanciação e demais documentos aprovados (Manual de Voo, *Maintenance Review Board* - MRB, *Master Minimum Equipment List* - MMEL, etc.). Os relatórios desejados devem ser listados e esta lista entregue ao Coordenador;

(4) Procurar objetividade nas discussões, seguindo o planejamento; e

(5) Em caso de falta de cooperação do especialista do fabricante, levar o caso imediatamente ao conhecimento do Coordenador.

(b) Depois de concluída a avaliação junto ao fabricante, o Coordenador deve comunicar a Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto sobre o seguinte:

(1) Existência de eventuais pendências técnicas que não tenham sido resolvidas durante as discussões com o fabricante;

(2) Procedimentos que devem ser seguidos pela Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto por ocasião da exportação de cada aeronave, por exemplo: inspeção quanto ao cumprimento dos requisitos brasileiros; emissão do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação; fornecimento de *Airworthiness Directive* - AD; etc.

(3) Necessidade de discussão entre autoridades sobre requisitos especiais cujo cumprimento dependa da cooperação da Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto, por exemplo: aprovação do Manual de Voo brasileiro; execução de ensaios ou inspeções adicionais, etc.

(c) O último dia do período de avaliação deve ser reservado para reunião final com o requerente e, se possível, com a Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto para apresentação dos resultados da avaliação e do relatório de avaliação preliminar.

2.6 Execução dos Ensaios em Voo

Os ensaios em voo deverão ser executados conforme previsto no programa de avaliação e previamente coordenado entre as equipes de ensaios em voo do requerente e da GGCP.

2.7 Elaboração do Relatório de Certificação com os Requisitos para Aceitação da Aeronave (Relatório H.10)

Durante a execução das atividades relacionadas ao programa de avaliação deve ser elaborado o relatório de certificação contendo os requisitos brasileiros para certificação da aeronave, bem como os principais itens discutidos durante o processo (VAI – Validation Action Items). Este relatório deve ser preparado pelo Coordenador do programa em língua inglesa, após ter discutido com os membros da equipe os itens de cada especialidade.

2.7.1 Numeração

A numeração deste Relatório deve ser conforme segue: H.10-XXXX-YY, onde:

- H.10 designativo de aeronave (avião, helicóptero, etc.)
- XXXX designativo da numeração do processo
- YY designativo da revisão do relatório

NOTA 1: O relatório original terá YY = 00

NOTA 2: O relatório preliminar terá numeração 00 seguida de (preliminar) e não será assinado pela GGCP.

NOTA 3: No cabeçalho da página, à direita, deve constar o número do Relatório e das revisões com as respectivas datas.

NOTA 4: A numeração de página é centralizada no rodapé do documento, no formato Page xx de yy.

De acordo com a numeração do relatório, serão apresentados a seguir, comentários e diretrizes para alguns tópicos do mesmo.

2.7.2 Base de Certificação (corresponde ao artigo 02 do Relatório H.10)

A base de certificação adotada para a certificação brasileira da aeronave deve ficar perfeitamente caracterizada, tanto no que se refere aos requisitos de aeronavegabilidade, como aos requisitos de ruído, condições especiais, níveis equivalentes de segurança, isenções, etc. Caso a base de certificação estrangeira tenha sido integralmente adotada, não é necessário repeti-la no relatório, basta referir ao Type Certificate - TC (Type Certificate Data Sheet - TCDS) estrangeiro e acrescentar as condições especiais brasileiras.

As condições especiais e níveis equivalentes de segurança emitidos pelo Estado de Projeto podem ser adotados integralmente, caso não contrariem o regulamento brasileiro que estaria em vigor na data do pedido de certificação da aeronave no Estado de Projeto.

Da mesma forma, as isenções emitidas pelo Estado de Projeto podem ser adotadas integralmente caso existam os requisitos, pertinentes à isenção, no regulamento brasileiro que estaria em vigor na data do pedido de certificação da aeronave no Estado de Projeto e a ANAC julgue que a segurança de voo não seria afetada pela isenção.

2.7.3 Manual de Voo (corresponde ao artigo 06 do Relatório H.10)

Como as limitações, procedimentos e demais instruções operacionais contidas no Manual de Voo, devem ser obrigatoriamente obedecidas pela tripulação (imposição dos regulamentos operacionais), é mandatório que a aeronave possua um Manual de Voo brasileiro explicitamente destinado à operação de aeronaves brasileiras. Instruções específicas para aprovação do Manual de Voo estão dispostas no MPH/MPR-810. Assim, ao final do processo de validação, deve ser registrada e identificada a versão analisada do Manual de Voo.

2.7.4 Marcas e Placares (corresponde ao artigo 08 do Relatório H.10)

Deve ser registrado que, de acordo com a seção 21.41-I do RBAC 21, as marcas e placares requeridos e instalados na cabine de passageiros ou nos compartimentos de carga, bagagem ou armazenamento e no exterior da aeronave, devem ser apresentados em português ou forma bilíngue (português e inglês).

2.7.5 Itens de Validação (Validation Action Items - VAI)

No Relatório H.10 devem ser apresentados os itens relevantes levantados durante o processo de validação (VAI). Estes itens, divididos por área (especialidades) deverão ser incluídos no documento final para registro das discussões.

Os VAI representam os pontos levantados durante a execução do programa de avaliação da certificação estrangeira, referentes à interpretação e aos métodos de cumprimento ou não cumprimento de requisitos. A solução para eventuais divergências ou dúvidas levantadas, através de modificação de projeto, ensaios, análises ou comprovações adicionais, deve ocorrer antes da emissão do CT.

O requerente deve responder, formalmente, aos itens levantados e estas respostas devem ser analisadas por cada especialidade envolvida. A posição final sobre as respostas e propostas do requerente deve ser discutida com o Coordenador do Programa e comunicada ao requerente após

aprovação pela GCPR. Este procedimento é seguido até que todos os itens pendentes sejam considerados fechados.

Documentos de Certificação Requeridos (corresponde ao artigo 10 do Relatório H.10)

Neste parágrafo, são listados os relatórios técnicos, especificações de engenharia, desenhos, documentos não publicados de certificação, etc., que são solicitados para serem arquivados na GGCP e que permitem completar a avaliação e a substanciação da análise do projeto de tipo. Cada integrante da equipe deve fornecer ao coordenador uma lista dos documentos de certificação que em sua opinião podem ser necessários (ver parágrafo 2.5 (a) (3)). Cabe ao Coordenador selecionar e preparar a lista final que deve constar no relatório de validação.

Devem ainda ser listados os documentos publicados da aeronave, referidos na IS 21-010.

O relatório preparado e apresentado no fim da visita de avaliação é de caráter preliminar, refletindo o ponto de vista da equipe. Esta informação deve constar da página de rosto. A versão final do relatório é emitida e enviada ao requerente, formalmente, após o retorno da equipe e depois de revisto e aprovado pela GGCP, constituindo, assim, os requisitos formais brasileiros para certificação da aeronave. Por este motivo não se deve deixar de enviar cópias do mesmo a Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto, para que ele possa verificar o cumprimento dos requisitos brasileiros por ocasião das exportações, e à GGAC, para que esta tenha condições de verificar se as aeronaves exportadas para o Brasil podem ou não receber o Certificado de Aeronavegabilidade.

2.8 Compilação dos Documentos Técnicos Recebidos

Todos os documentos técnicos solicitados, os manuais e a versão final do Relatório de Certificação com os Requisitos para Aceitação da Aeronave, devem ser arquivados de forma a permitir a consulta de toda a GGCP.

2.9 Aprovação do Manual de Voo Brasileiro

O Manual de Voo estrangeiro da aeronave, aprovado pela Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto deve ser analisado de acordo com as diretrizes adotadas pela GGCP (ver MPH/MPR-810). As modificações consideradas mandatórias e recomendadas devem ser apresentadas no Relatório de Certificação com os Requisitos para Aceitação da Aeronave (H.10), seguindo o procedimento descrito em 2.7 . Sempre que possível devem ser adotadas soluções que permitam manter o Manual de Voo Brasileiro similar ao Manual de Voo estrangeiro Básico o que facilitará o controle futuro de revisões e diminuirá a carga de trabalho posterior à aprovação.

2.10 Emissão do CT para Importação e Especificação da Aeronave (TCDS)

Uma vez concluídas, satisfatoriamente, todas as etapas acima descritas do processo de certificação, deverá ser realizada uma reunião do comitê técnico da SAR para verificação final do processo e deliberação da emissão do Certificado de Tipo para Importação e correspondente TCDS em conformidade com o MPH/MPR-230.

O TCDS, somente emitido em inglês, assinado, deve ser encaminhado, juntamente com o CT, ao requerente, à Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto e à GGAC.

2.11 Inspeção de Recebimento das Aeronaves Importadas

Qualquer aeronave para operar no Brasil precisa receber um Certificado de Aeronavegabilidade emitido pela GGAC, a qual deverá proceder à vistoria da aeronave com base no TCDS e demais documentos aplicáveis fornecidos pela GGCP.

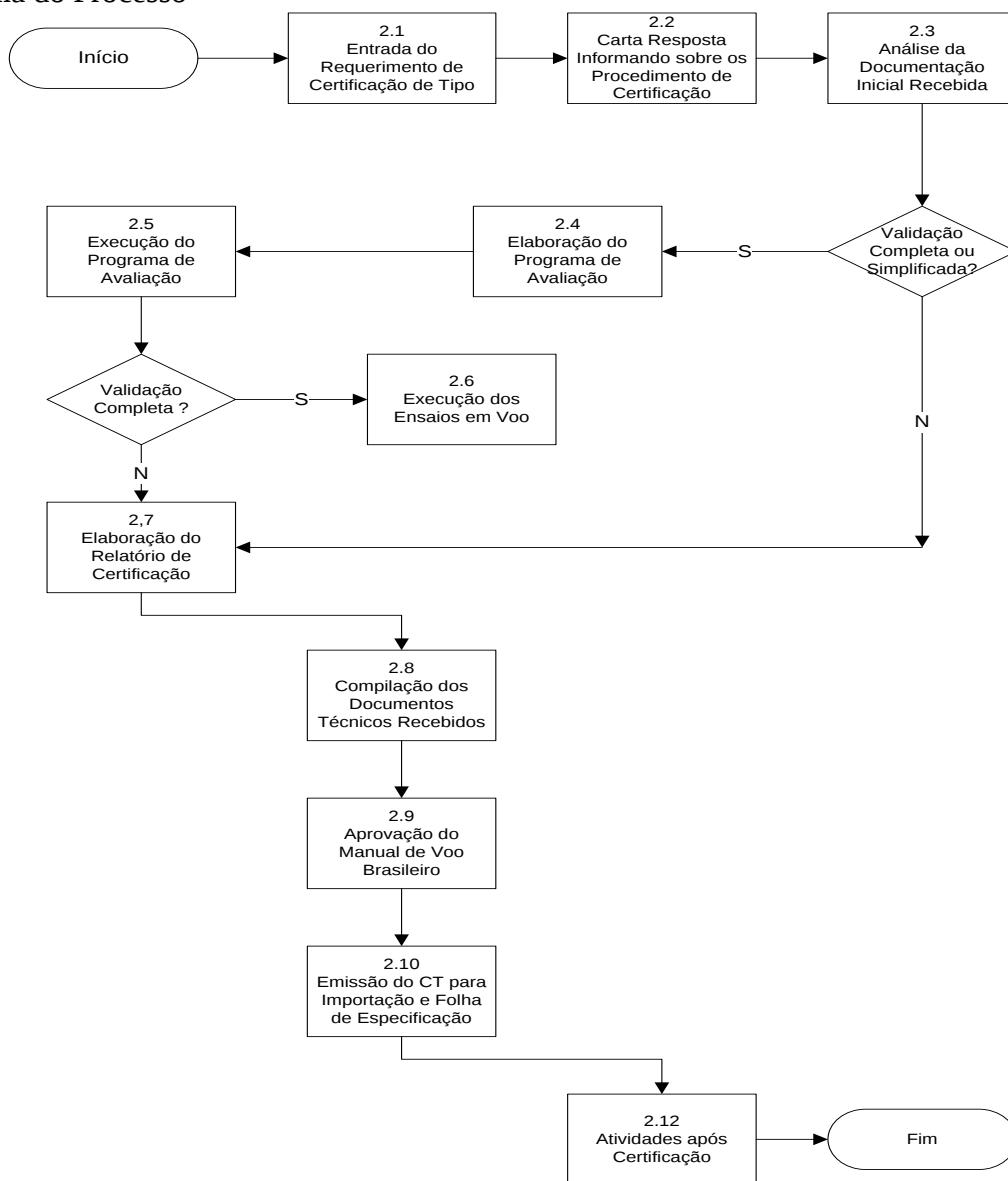
2.12 Atividades Após Certificação

(a) Qualquer mudança de projeto a ser incorporada nas aeronaves brasileiras deve ser aprovada pela Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto.

(b) Em adição ao item (a) acima, todas as grandes modificações ao projeto de tipo aprovado que afetem: a seção de limitações do manual de voo, estrutura, *performance*, características de voo e lista de equipamentos principais aprovados, devem ser submetidas à aprovação da GGCP antes de serem incorporadas nas aeronaves brasileiras.

APÊNDICE 1 - RESUMO DAS ETAPAS PARA VALIDAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO DE AERONAVES IMPORTADAS

Fluxograma do Processo



SIGLAS E ABREVIATURAS

14 CFR	<i>Title 14 Code of Federal Regulations</i>
AD	<i>Airworthiness Directive</i>
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
CBAer	Código Brasileiro de Aeronáutica
CT	Certificado de Tipo
FAA	<i>Federal Aviation Administration</i>
GCEN	Gerência de Engenharia
GCPR	Gerência de Programas
GGAC	Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada
GGCP	Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico
H.10	Relatório de Certificação com os Requisitos para Aceitação de Aeronave
MMEL	<i>Master Minimum Equipment List</i>
MPH	Manual de Procedimentos de Homologação
MPR	Manual de Procedimentos
MRB	<i>Maintenance Review Board</i>
RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
SAR	Superintendência de Aeronavegabilidade
TC	<i>Type Certificate</i>
TCDS	<i>Type Certificate Data Sheet</i>
TFAC	Taxa de Fiscalização da Aviação Civil
VAI	<i>Validation Action Items</i>

REFERÊNCIAS

CBAer	Código Brasileiro de Aeronáutica
F-300-03	Requerimento para Serviço de Homologação
F-300-11	<i>Application for Certification Works</i>
IS 21-010	Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis importados
MPH/MPR-230	Elaboração de Folhas de Especificação
MPH/MPR-260	Validação de Certificação de Tipo de Motor e Hélice Importados
MPH/MPR-810	Aprovação de Manuais de Voo
P-8110-2	<i>Airship Design Criteria</i>
RBAC 21	Certificação de Produto Aeronáutico