



INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 00-004

Revisão D

Aprovação: Portaria nº 3.991/SPO, de 30 de novembro de 2017.

Assunto: Diretrizes Interpretativas aplicáveis às normas de âmbito da Superintendência de Padrões Operacionais.

Origem: SPO

1. OBJETIVO

Fixar interpretações de requisitos dos regulamentos de âmbito da Superintendência de Padrões Operacionais, a fim de dirimir dúvidas e padronizar a atuação da ANAC e do público regulado.

2. REVOGAÇÃO

2.1 Esta IS revoga a IS 00-004C.

3. FUNDAMENTOS

3.1 A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, institui em seu art. 14, a Instrução Suplementar – IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC ou RBHA.

3.2 O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC ou RBHA, poderá:

- a) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou
- b) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC.

3.3 O meio ou procedimento alternativo mencionado na alínea 3.2(b) desta IS deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado em IS.

3.4 A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.

4. DEFINIÇÕES – N/A

5. EDIÇÃO DE DIRETRIZES INTERPRETATIVAS

- 5.1 A fim de orientar o público externo e interno quanto à interpretação e aplicabilidade dos requisitos normativos pertinentes às atividades de sua competência, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) institui as Diretrizes Interpretativas (DI-SPO).
- 5.2 A SPO editará as DI-SPO por motivação de ofício ou em resposta a consultas de origem interna ou externa, nos casos em que entenda necessário pacificar interpretações normativas divergentes.
- 5.3 As DI-SPO aprovadas serão publicadas no Apêndice A desta Instrução Suplementar e, salvo expressamente indicado em seu texto, não retroagem para desfazer os atos administrativos já realizados anteriormente sob interpretação diversa.

6. APÊNDICES

APÊNDICE A – Controle de alterações

APÊNDICE B - Índice das DI SPO vigentes

APÊNDICE C – DI-SPO vigentes

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos omissos serão dirimidos pela SPO.

APÊNDICE A - CONTROLE DE ALTERAÇÕES

ALTERAÇÕES REALIZADAS NA REVISÃO D	
ITEM	ALTERAÇÃO REALIZADA
Apêndice A	Nova redação com as alterações publicadas na Revisão D da IS nº 00-004.
Apêndice B	Inclusão de DI para os parágrafos 61.13(a), 61.81(a)(1)(i)(C) e 61.81(a)(2)(i)(C) do RBAC nº 61.
DI-SPO 0001	Ajuste textual.
DI-SPO 0004	Inclusão
DI-SPO 0005	Inclusão

APÊNDICE B - ÍNDICE DAS DI-SPO VIGENTES

RBAC nº 61:

- 61.81DI-SPO 0001 - Abatimento de horas para a Licença de Piloto Privado.
- 61.43 (c)DI-SPO 0002 - Piloto português: exercício de função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira.
- 61.29 ... DI-SPO 0003 - Registro de horas de voo como segundo em comando de aeronaves certificadas para tripulação mínima de um piloto (*single pilot*).
- 61.13(a) ...DI-SPO 0004 - Ordem de cumprimento dos requisitos estabelecidos para a concessão de licenças, certificados e/ou habilitações.
- 61.81(a)(1)(i)(C) e 61.81(a)(2)(i)(C)DI-SPO 0005 – Quantidade de aterrissagens completas em aeródromos diferentes.

APÊNDICE C - DI-SPO VIGENTES

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Abatimento de horas para a Licença de Piloto Privado		
Código: DI-SPO 0001	Rev: B	Aprovada originalmente em: 26/02/2016 Revisada em: 8/12/2017
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A)	
QUESTÃO		
<p>Os parágrafos 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A) do RBAC 61 preveem a possibilidade de que um piloto obtenha a licença de Piloto Privado com um total de 25 horas de voo na categoria, caso já possua licença em categoria de aeronave distinta da pretendida.</p> <p>No entanto, os parágrafos 61.81(a)(1)(i), 61.81(a)(2)(i) e 61.81(a)(3)(i) preveem mínimos específicos de horas de voo em instrução duplo comando, navegação, voo solo e voo noturno, e não fica claro quais desses mínimos podem ser reduzidos para se obter a licença com apenas 25 horas de voo.</p> <p>Portanto, questiona-se: o piloto que faz jus à obtenção da licença de Piloto Privado com 25 horas totais de voo pode abater horas da fase de instrução em duplo comando, solo, navegação, voo noturno ou de qualquer uma delas?</p>		
INTERPRETAÇÃO		
<p>O abatimento de horas pode incidir somente sobre as horas de instrução em duplo comando, devendo o piloto realizar integralmente, na categoria de aeronave para a qual deseje obter a licença, os mínimos previstos para voo solo (10h), voo em navegação (5h) e voo noturno (3h).</p>		
FUNDAMENTO DA INTERPRETAÇÃO		
<p>A origem da dúvida vem do fato de que, apesar de os parágrafos acima possibilitarem a redução das horas totais de voo para 25h, ao somar-se os tempos mínimos de instrução em duplo comando, voo solo (incluindo navegação) e voo noturno (parágrafos 61.81(a)(1) para PP Avião, 61.81(a)(2) para PP Helicóptero e 61.81(a)(3) para PP Aeronave de Sustentação por Potência), obtém-se um mínimo de 33 horas, e não há indicação de quais delas podem ser reduzidas para se chegar às 25h totais.</p> <p>Como orientação para a correta interpretação do requisito, é importante destacar o que prevê o Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional. Conforme indicado abaixo aquele regulamento prevê também a possibilidade de redução (a critério da autoridade de cada país). O texto foi esquematizado em tabela para facilitar a compreensão:</p>		
Anexo 1 à Convenção 2.3 Private pilot licence		
	COLUNA 1 Total de horas de voo	COLUNA 2 Possibilidade de Abatimento
Avião	<p>2.3.3 <i>Specific requirements for the issue of the aeroplane category rating</i></p> <p>2.3.3.1 <i>Experience</i></p> <p>2.3.3.1.1 <i>The applicant shall have completed not less than 40 hours of flight time, or 35 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of aeroplanes appropriate to the class rating sought. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours or 35 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 5 hours.</i></p> <p>2.3.3.1.2 <i>The applicant shall have completed in aeroplanes not less than 10 hours of solo flight time</i></p>	<p>2.3.3.1.1.1 <i>When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.3.1.1 can be reduced accordingly.</i></p>

	<i>appropriate to the class rating sought, under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 270 km (150 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made.</i>	
Helicóptero	<p>2.3.4 <i>Specific requirements for the issue of the helicopter category rating</i></p> <p>2.3.4.1 <i>Experience</i></p> <p>2.3.4.1.1 <i>The applicant shall have completed not less than 40 hours of flight time, or 35 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of helicopters. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours or 35 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 5 hours.</i></p> <p>2.3.4.1.2 <i>The applicant shall have completed in helicopters not less than 10 hours of solo flight time under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 180 km (100 NM) in the course of which landings at two different points shall be made.</i></p>	2.3.4.1.1.1 <i>When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.4.1.1 can be reduced accordingly.</i>
Aeronave de Sustentação por Potência	<p>2.3.5 <i>Specific requirements for the issue of the powered-lift category rating</i></p> <p>2.3.5.1 <i>Experience</i></p> <p>2.3.5.1.1 <i>Recommendation.— The applicant should have completed not less than 40 hours of flight time as a pilot of powered-lifts. The Licensing Authority should determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours.</i></p> <p>2.3.5.1.3 <i>Recommendation.— The applicant should have completed in powered-lifts not less than 10 hours of solo flight time under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 270 km (150 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made.</i></p>	2.3.5.1.2 <i>Recommendation.— When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority should determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.5.1.1 could be reduced accordingly.</i>

Note-se que a possibilidade de redução de horas abrange expressamente apenas os parágrafos 2.3.3.1.1, 2.3.4.1.1 e 2.3.5.1.1, e não abrange as horas de voo solo e navegação previstas nos parágrafos 2.3.3.1.2, 2.3.4.1.2 e 2.3.5.1.3.

Isso nos auxilia na interpretação do RBAC 61, pois já podemos concluir que os requisitos de voo solo e navegação não podem ser objeto do abatimento de horas, já que isso permitiria a formação de Pilotos Privados com mínimos inferiores aos estabelecidos pela ICAO.

Quanto às horas de voo noturno, tecnicamente interpretamos que também não são passíveis de redução. Isso ocorre porque um dos principais objetivos da instrução de voo noturno é adaptar o aluno às operações de pouso e decolagem em cenário de baixa luminosidade. À noite, as percepções visuais de distância do solo e velocidade em relação ao solo são alteradas, de modo que um piloto não instruído pode julgar mal tais dados e causar pouso brusco ou a colisão da aeronave com o solo.

Em virtude das claras diferenças entre os procedimentos de aproximação e pouso em cada categoria de aeronave, é razoável afirmar que a instrução de pousos e decolagens no período noturno em uma categoria não pode ser considerada suficiente para adaptar o piloto a realizar tais operações em outra categoria diversa.

Dessa forma, concluímos que o piloto que faça jus à redução de horas de voo prevista nos parágrafos 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A) do RBAC 61 pode abater horas somente da fase de instrução em duplo comando.

Adicionalmente, vale relembrar que o regulamento prevê apenas os parâmetros mínimos requeridos pela ANAC para a formação de um piloto. É responsabilidade do instrutor de voo garantir que o aluno somente prossiga para as próximas fases da instrução e para o exame de proficiência quando estiver realmente apto a fazê-lo com segurança, ainda que isso implique em aumento do tempo total de instrução.

PALAVRAS-CHAVE

ABATIMENTO DE HORAS; 61.81; PILOTO PRIVADO; PP; PPH; PPA.

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Piloto português: exercício de função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira		
Código: DI-SPO 0002	Rev: A	Aprovada originalmente em: 11/03/2016 Revisada em: N/A
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.43(c)	
QUESTÃO		
<p>O parágrafo 61.43(c) do RBAC 61 permite que portugueses detentores de licença de piloto comercial, tripulação múltipla ou de linha aérea exerçam função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do CBA.</p> <p>O problema é que o §1º do art. 156 do CBA se aplica apenas a brasileiros natos e naturalizados e não inclui os portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.</p> <p>O Decreto nº 70.436, de 18 de abril de 1972, ainda vigente, que versa sobre a igualdade dos direitos e obrigações civis a portugueses, é totalmente omissivo com relação ao exercício de outras atividades profissionais além do magistério (cf. o art. 14), de modo que não se consegue nele fundamentar a função remunerada a bordo de aeronave de portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.</p> <p>A Lei 7.184/84 (Lei do Aeronauta) também versa, em seu art. 3º que, “ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros”, e é totalmente silente com relação aos portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.</p> <p>Neste caso, pergunta-se se o disposto no parágrafo 61.43(c) do RBAC 61 não estaria conflitante com a legislação vigente e extrapolando as suas atribuições ao permitir o exercício de função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira.</p>		
INTERPRETAÇÃO		
<p>O cidadão português, beneficiário do estatuto da igualdade (igualdade de direitos), concedido mediante decisão do Ministério da Justiça, pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira tal como um cidadão brasileiro. Dessa forma, o disposto no parágrafo 61.43(c) do RBAC nº 61 não conflita com a atual legislação vigente.</p>		
FUNDAMENTO DA INTERPRETAÇÃO		
<p>O Parecer n. 00030/2015/CMF/PFANAC/PGF/AGU, item 18, esclarece:</p> <p>“Nesse caso, a norma deve ser interpretada em compatibilidade com o disposto nos §§ 1º e 2º do art. 12 da Constituição Federal, que equiparou, em direitos, os portugueses com residência permanente no Brasil aos brasileiros naturalizados. De efeito, embora os conceitos não coincidam, é possível depreender, a partir de uma interpretação conforme o atual ordenamento constitucional, que, permitindo a norma o exercício de função remunerada a bordo de aeronaves nacionais por brasileiros <i>naturalizados</i>, está também permitindo o exercício dessa atividade aos portugueses portadores de igualdade de direitos. Entende-se, portanto, recepcionada a norma, restando apenas a restrição de reciprocidade em favor de brasileiros”.</p> <p>O § 1º do art. 12 da Constituição Federal versa:</p> <p style="padding-left: 40px;">§ 1º Aos portugueses com residência permanente no País, <u>se houver reciprocidade em favor de brasileiros</u>, serão atribuídos os direitos inerentes ao brasileiro, salvo os casos previstos nesta Constituição.</p> <p>A Constituição, por sua vez, não prevê nenhum caso de distinção relativa à atividade aeronáutica, de modo que restou verificar apenas a reciprocidade em favor de brasileiros.</p> <p>Consultada a Autoridade Nacional da Aviação Civil portuguesa, esta assim se manifestou, por meio do Ofício nº 236/GabJur/PCA/2015, protocolado na ANAC sob o número 00058.083329/2015-27:</p> <p>“Dispõe o n.º 3 do artigo 15.º da Constituição da República Portuguesa, que aos cidadãos dos Estados de língua portuguesa (nos quais se incluem os cidadãos brasileiros), com residência permanente em Portugal, são reconhecidos,</p>		

nos termos da lei e em condições de reciprocidade, direitos não conferidos a estrangeiros. Note-se, contudo, que esta norma exige que o cidadão, *in casu*, o cidadão brasileiro, tenha residência permanente em Portugal.”

A condição, portanto, não difere do exposto no art. 12, § 1º da Constituição brasileira. O referido Ofício então continua:

“E, ainda, nos termos do artigo 12.º do Tratado de Amizade, Cooperação e Consulta entre a República Portuguesa e a República Federativa do Brasil, assinado em Porto Seguro, em 22 de abril de 2000, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 83/2000 e ratificado pelo Decreto do Presidente da República n.º 79/2000, ambos de 14 de dezembro, os portugueses no Brasil e os brasileiros em Portugal, beneficiários do estatuto da igualdade, gozarão dos mesmos direitos e estarão sujeitos aos mesmos deveres dos nacionais desses Estados. E, de acordo com o artigo 46.º do mesmo Tratado, os nacionais de uma das Partes Contratantes poderão aceder a uma profissão e exercê-la, no território da outra Parte Contratante, em condições idênticas às exigidas aos nacionais desta última. Por fim, nos termos do artigo 47.º do Tratado em apreço, se o acesso a uma profissão ou o seu exercício se acharem regulamentados no território de uma das Partes Contratantes por disposições decorrentes da participação desta num processo de integração regional, poderão os nacionais da outra Parte Contratante aceder naquele território a essa profissão e exercê-la em condições idênticas às prescritas para os nacionais dos outros Estados participantes nesse processo de integração regional. (...)

Portanto, no caso de que nos ocupamos, quer a Constituição da República Portuguesa, quer o Tratado de Amizade, Cooperação e Consulta entre a República Portuguesa e a República Federativa do Brasil apontam, com base em critérios de reciprocidade, para uma igualdade de direitos dos cidadãos brasileiros em Portugal e dos cidadãos portugueses.”

Não resta dúvidas, portanto, pelo acima exposto, que um cidadão brasileiro que tenha residência permanente em Portugal poderia obter uma licença nos termos da legislação e regulamentações adotadas por Portugal, assim como exercer uma profissão. Neste caso, a Constituição brasileira confere o mesmo direito ao cidadão português com residência permanente no Brasil, desde que cumpra a legislação e as regulamentações brasileiras. Dessa forma, o disposto no parágrafo 61.43(c) do RBAC nº 61 não conflita com a atual legislação brasileira vigente.

É importante ressaltar que esta interpretação é válida somente enquanto forem mantidas as disposições do art. 12, § 1º da Constituição brasileira e enquanto forem mantidas as disposições da legislação portuguesa que garantem a reciprocidade de tratamento dos pilotos brasileiros que exerçam função remunerada a bordo de aeronaves portuguesas.

Fundamentos baseados no processo administrativo nº 00058.045315/2015-13.

PALAVRAS-CHAVE

CIDADÃO PORTUGUÊS COM IGUALDADE DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES CIVIS, CIDADÃO PORTUGUÊS COM RESIDÊNCIA PERMANENTE NO BRASIL, RBAC 61.43(c)

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Registro de horas de voo como segundo em comando de aeronaves certificadas para tripulação mínima de um piloto (<i>single pilot</i>).		
Código: DI-SPO 0003	Rev: A	Aprovada originalmente em: 15/07/2016 Revisada em: N/A
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.29	
QUESTÃO		
<p>A seção 61.29 do RBAC 61 prevê as regras para contagem e registro de horas de voo por pilotos.</p> <p>Pelo previsto nos parágrafos 61.29(d) e 61.29(e), se observa que o piloto segundo em comando de uma aeronave “<i>single pilot</i>” (isto é, certificada para tripulação mínima de um piloto), somente pode contar tais horas nos casos em que “<i>devido à operação, a ANAC determinar que necessite de um segundo em comando</i>”.</p> <p>No entanto, o registro de horas na função de segundo em comando (SIC) em aeronaves <i>single pilot</i> se faz necessário para o cumprimento da experiência recente, bem como para eventuais finalidades pessoais, tais como controle de horas totais voadas, comprovação de experiência profissional prévia para fins de participação em processos seletivos de operadores aéreos, etc.</p> <p>Desse modo, pergunta-se: o piloto segundo em comando que operar aeronave <i>single pilot</i> em casos fora dos previstos nos parágrafos 61.29(d) e 61.29(e) pode registrar tais horas em sua Caderneta Individual de Voo (CIV)? Em caso afirmativo, em qual campo da CIV devem ser lançadas essas horas?</p>		
INTERPRETAÇÃO		
<p>O piloto segundo em comando que operar uma aeronave <i>single pilot</i> em casos fora dos previstos nos parágrafos 61.29(d) e 61.29(e) do RBAC 61 pode registrar tais horas em sua CIV. O piloto deve, neste caso, registrar integralmente o tempo de voo no campo “CO-PILOTO” de sua CIV.</p> <p>O piloto NÃO PODE apresentar tais horas à ANAC para fins de solicitação de uma licença.</p> <p>O piloto PODE, entretanto, utilizar tais horas para outras finalidades que não a concessão de licença, tais como comprovar experiência recente, comprovar experiência para fins profissionais (ficando a critério do empregador aceitar ou não tais horas), etc.</p> <p>Caso o piloto opere como segundo em comando de aeronave <i>single pilot</i> em um operador de táxi aéreo, sob a previsão da seção 135.101 do RBAC 135, as horas PODEM ser consideradas para fins de concessão de uma licença de grau superior desde que sejam comprovadas mediante declaração de horas de voo expedida pelo operador.</p>		
FUNDAMENTO DA INTERPRETAÇÃO		
<p>O RBAC 61 é o regulamento que trata das licenças, habilitações e certificados de pilotos, estabelecendo os requisitos que devem ser atingidos para sua concessão e revalidação.</p> <p>Dentre as previsões do regulamento, a seção 61.29 é a responsável por disciplinar a “contagem e registro de horas de voo”, dentro da qual se encontram os parágrafos 61.29(d) e (e):</p> <p>61.29 Contagem e registro de horas de voo</p> <p>(d) <i>Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um segundo em comando, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando. (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)</i></p> <p>(e) <i>No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta seção, o segundo em comando pode registrar integralmente as horas de voo se a aeronave possuir uma posição de segundo em comando devidamente equipada para operar com segundo em comando.</i></p>		

Se por um lado a regra é clara ao informar que as horas realizadas como segundo em comando de aeronave *single pilot* somente são aceitáveis nos casos em que houver uma regra de operação que determine a presença do segundo em comando a bordo (ex: RBAC 135.101), por outro o trecho grifado deixa expresso que todo o teor do parágrafo somente se aplica à contagem de horas de voo para fins de concessão de uma licença de piloto de grau superior (isto é, para obter uma licença “superior” à que o piloto interessado possui).

Em outras palavras, os itens 61.29(d) e (e), assim como de fato toda a seção 61.29, pretendem somente estabelecer quais horas são aceitas pela ANAC como comprovação de experiência em processos de concessão de licença de pilotos, e não restringir completamente o lançamento em si das horas de voo em CIV pelos pilotos.

Isso ocorre porque a CIV é um documento pessoal de experiência, de responsabilidade de seu detentor, que tem apenas como uma de suas finalidades a comprovação de experiência perante a ANAC, mas certamente não se trata de seu único propósito. Não há restrição regulamentar para que tal documento seja utilizado para outros fins, tais como controle pessoal das horas voadas, registro de horas para fins profissionais e comprovação de experiência recente na classe/tipo perante a ANAC.

Quanto a esta última, note-se que caso o lançamento da experiência como SIC em aeronave *single pilot* fosse vedado, tornar-se-ia impossível ao piloto que tenha perdido a experiência recente comprovar à ANAC que a recuperou, uma vez que o método regular para tal recuperação é realizar, na função de segundo em comando (já que o piloto nesse caso está impedido de atuar como piloto em comando), os pousos e/ou procedimentos previstos na seção 61.21 do RBAC 61.

Desse modo, para exemplificar esta interpretação, podemos afirmar que um piloto comercial que atue como segundo em comando de aeronave registrada para tripulação mínima de um piloto **poderá** registrar tais horas integralmente no campo “CO-PILOTO” de sua CIV, mas **não poderá** apresentar tais horas à ANAC para a comprovação das horas de voo requeridas pela seção 61.141 para a obtenção de uma licença de PLA, e caso as apresente, terá tais horas desconsideradas por esta Agência.

Ressalte-se, por fim, que este entendimento está de acordo com o previsto na regra que deu origem à previsão constante do RBAC 61, qual seja, o Anexo 1 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), que também limita a aplicabilidade da regra ao registro de horas para fins de concessão de uma licença de grau superior:

2.1.9 Crediting of flight time

2.1.9.1 A student pilot or the holder of a pilot licence shall be entitled to be credited in full with all solo, dual instruction and pilot-in-command flight time towards the total flight time required for the initial issue of a pilot licence or the issue of a higher grade of pilot licence.

*2.1.9.2 The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot at a pilot station of an aircraft certificated for operation by a single pilot but required by a Contracting State to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited with not more than 50 per cent of the co-pilot flight time **towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence**. The Contracting State may authorize that flight time be credited in full towards the total flight time required if the aircraft is equipped to be operated by a co-pilot and the aircraft is operated in a multi-crew operation.*

*2.1.9.3 The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot at a pilot station of an aircraft certificated to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited in full with this flight time **towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence**.*

2.1.9.4 The holder of a pilot licence, when acting as pilot-in-command under supervision, shall be entitled to be credited in full with this flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

PALAVRAS-CHAVE

AERONAVE SINGLE PILOT; SEGUNDO EM COMANDO; SIC; CONTAGEM E REGISTRO DE HORAS DE VOO; COPILOTO; CO-PILOTO; 61.29; CIV.

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Ordem de cumprimento dos requisitos estabelecidos para a concessão de licenças, certificados e/ou habilitações		
Código: DI-SPO 0004	Rev: A	Aprovada originalmente em: 8/12/2017 Revisada em: N/A
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.13(a)	
QUESTÃO		
<p>O parágrafo 61.13(a) estabelece entre os requisitos mínimos para a concessão de licenças certificados e/ou habilitações o atendimento a: idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência de voo e aprovação em exame de proficiência.</p> <p>No entanto, o texto do RBAC nº 61, diferentemente do texto do RBHA 61, não condiciona explicitamente a realização do exame de proficiência somente após o cumprimento de todos os demais requisitos. Com a publicação do RBAC nº 61 Emenda 00, em 05/06/2012, bem como em suas revisões subsequentes, o novo texto passou a ser omissivo em relação a esse ponto. Atualmente o RBAC nº 61 encontra-se em sua sexta revisão e elenca em sua seção 61.13 os requisitos que devem ser atendidos para concessão de uma licença e/ou habilitação, não estabelecendo, contudo, de forma explícita quais requisitos devem ser cumpridos previamente ao exame de proficiência.</p> <p>Portanto, questiona-se: o candidato à concessão de licenças, certificados e/ou habilitações deve observar os requisitos estabelecidos no parágrafo 61.13(a) na ordem em que são mencionados, devendo cumprir o exame de proficiência somente após o cumprimento dos demais requisitos?</p>		
INTERPRETAÇÃO		
O solicitante deve candidatar-se ao exame de proficiência somente após ter atendido os requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo, observando a ordem mencionada no texto do Regulamento.		
FUNDAMENTO DA INTERPRETAÇÃO		
<p>O RBAC nº 61 é o regulamento que trata das licenças, habilitações e certificados de pilotos, estabelecendo os requisitos que devem ser alcançados para sua concessão e revalidação.</p> <p>Dentre as previsões do regulamento, a seção 61.13(a) é a responsável por disciplinar os requisitos a serem cumpridos para a concessão das licenças, habilitações e certificados de pilotos:</p> <p>61.13 Solicitação de licenças, certificados e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença/certificado e/ou de uma habilitação de acordo com este Regulamento deve ser feita por meio de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, o qual deve ser enviado por via eletrônica disponibilizada pela ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência de voo e aprovação em exame de proficiência previstos neste Regulamento, correspondentes à licença/certificado e/ou habilitação requerida. Para tanto:</p> <p>A dúvida tem se apresentado nos processos de concessão de uma licença e/ou habilitação quando a ANAC tem se deparado com frequência com situações em que o requisito de exame de proficiência foi cumprido antes do cumprimento dos demais requisitos, tais como instrução de voo e experiência de voo.</p> <p>Como orientação para a correta interpretação do requisito, é importante destacar o que prevê a legislação internacional, especialmente o Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional e o <i>14 CFR Part 61</i> da FAA dos EUA. O texto foi esquematizado em tabela para facilitar a compreensão:</p>		
Normatização internacional		
	Anexo 1 à Convenção <i>Chapter 2. Licences and ratings for pilots</i>	14 CFR <i>Part 61.39(a)(3)</i>

<p><i>Requirements for certificate or rating</i></p>	<p>2.1 General rules concerning pilot licences and ratings</p> <p>2.1.1 General licensing specifications</p> <p>2.1.1.3 An applicant shall, before being issued with any pilot licence or rating, meet such requirements in respect of age, knowledge, experience, flight instruction, skill and medical fitness, as are specified for that licence or rating.</p> <p>2.1.1.3.1 An applicant for any pilot licence or rating shall demonstrate, in a manner determined by the Licensing Authority, such requirements for knowledge and skill as are specified for that licence or rating.</p>	<p>61.39 Prerequisites for practical tests.</p> <p>(a) Except as provided in paragraphs (b), (c), and (e) of this section, to be eligible for a practical test for a certificate or rating issued under this part, an applicant must:</p> <p>(1) Pass the required knowledge test:</p> <p>(i) Within the 24-calendar-month period preceding the month the applicant completes the practical test, if a knowledge test is required; or</p> <p>(ii) Within the 60-calendar month period preceding the month the applicant completes the practical test for those applicants who complete the airline transport pilot certification training program in §61.156 and pass the knowledge test for an airline transport pilot certificate with a multiengine class rating after July 31, 2014;</p> <p>(2) Present the knowledge test report at the time of application for the practical test, if a knowledge test is required;</p> <p>(3) <u>Have satisfactorily accomplished the required training and obtained the aeronautical experience prescribed by this part for the certificate or rating sought;</u></p> <p>(4) Hold at least a third-class medical certificate, if a medical certificate is required;</p> <p>(5) Meet the prescribed age requirement of this part for the issuance of the certificate or rating sought;</p> <p>(6) Have an endorsement, if required by this part, in the applicant's logbook or training record that has been signed by an authorized instructor who certifies that the applicant—</p> <p>(i) Has received and logged training time within 2 calendar months preceding the month of application in preparation for the practical test;</p> <p>(ii) Is prepared for the required practical test; and</p> <p>(iii) Has demonstrated satisfactory knowledge of the subject areas in which the applicant was deficient on the airman knowledge test; and</p> <p>(7) Have a completed and signed application form.</p>
--	--	--

Note-se que no Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional os requisitos para a emissão da licença e/ou habilitação encontram-se dispostos em dois parágrafos distintos, sendo o parágrafo 2.1.1.3.1 um detalhamento do parágrafo 2.1.1.3. No parágrafo 2.1.1.3 estão dispostos os requisitos de idade, conhecimento, experiência, instrução de voo, habilidade e aptidão psicofísica. Já o parágrafo 2.1.1.3.1 pontua a forma de demonstração dos requisitos de conhecimento e habilidade. Isso favorece a interpretação de que após o cumprimento dos requisitos estabelecidos no

parágrafo 2.1.1.3. o candidato deve demonstrar o domínio de conhecimento e habilidade específicos para a obtenção da licença ou habilitação pretendida.

O mesmo entendimento pode ser aplicado à seção 61.39 do *14 CFR Part 61*, que elenca os pré-requisitos para o exame de proficiência. Entre eles, destaca-se o parágrafo 61.39(a)(3) que informa a necessidade de realização do treinamento de voo requerido e a obtenção da experiência aeronáutica como pré-requisitos para a realização dos exames práticos.

Dessa forma, concluímos que o exame de proficiência deve ser entendido como a etapa final do processo e cumprido somente após o atendimento satisfatório dos demais requisitos na ordem em que são apresentados no Regulamento.

Adicionalmente, vale lembrar que a ausência de quaisquer requisitos que devem anteceder o exame de proficiência invalida sua realização para fins de composição de processo de solicitação de licença e/ou habilitação, mesmo que realizados *a posteriori* para fins de conclusão do processo de licenciamento ou habilitação. Nestes casos, o candidato deverá submeter novo processo, apresentando nova FAP que certifique que o solicitante foi avaliado somente após completar os requisitos de instrução ou experiência mínimos requeridos no RBAC nº 61.

PALAVRAS-CHAVE

61.13; ORDEM DE CUMPRIMENTO DE REQUISITOS; EXAME DE PROFICIÊNCIA; INSTRUÇÃO DE VOO; EXPERIÊNCIA DE VOO; EMISSÃO DE LICENÇA E/OU HABILITAÇÃO.

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Quantidade de aterrissagens completas em aeródromos diferentes		
Código: DI-SPO 0005	Rev: A	Aprovada originalmente em: 8/12/2017 Revisada em: N/A
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.81(a)(1)(i)(C) e 61.81(a)(2)(i)(C)	
QUESTÃO		
<p>Os parágrafos 61.81(a)(1)(i)(C) e 61.81(a)(2)(i)(C) do RBAC nº 61 estabelecem entre os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado ao menos 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes, <i>in verbis</i>:</p> <p style="text-align: center;">61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado</p> <p>(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:</p> <p>(1) categoria avião:</p> <p>(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:</p> <p>(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 150 (cento e cinquenta) milhas náuticas, equivalentes a 270 (duzentos e setenta) quilômetros durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;</p> <p>[...]</p> <p>(2) categoria helicóptero:</p> <p>(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:</p> <p>(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 100 (cem) milhas náuticas, equivalentes a 180 (cento e oitenta) quilômetros durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;</p> <p>No entanto, não está claro no texto do Regulamento se um pouso no aeródromo de origem e/ou destino final pode ser computado nas duas aterrissagens previstas.</p> <p>Portanto, questiona-se: o candidato a uma licença de piloto privado pode considerar o aeródromo de origem como um dos dois aeródromos diferentes para a realização das aterrissagens completas requeridas pelo Regulamento?</p>		
INTERPRETAÇÃO		
Além de aterrissar no aeródromo de origem, no retorno, o candidato à licença de PP deve realizar outras duas aterrissagens completas durante o voo de navegação em aeródromos distintos (dois aeródromos diferentes do aeródromo de origem e/ou destino final).		
FUNDAMENTO DA INTERPRETAÇÃO		
<p>A origem da dúvida reside no fato de que embora esteja claro no texto do Regulamento que são necessárias duas aterrissagens completas em aeródromos diferentes, não se especifica se um destes aeródromos pode ou não ser o aeródromo de origem do voo de navegação.</p> <p>Como orientação para a correta interpretação do requisito, é importante destacar o que prevê o Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional, o LAR 61 e o 14 CFR Part 61 da FAA dos EUA. O texto foi esquematizado em tabela para facilitar a compreensão:</p>		

Normatização internacional		
Anexo 1 à Convenção 2.3 Private pilot licence	LAR 61 61.245(a)(1)(iii) e 61.245(b)(1)(iii)	14 CFR Part 61.109(c)(4)(ii)
<p>2.3 Private pilot licence</p> <p>2.3.4 <i>Specific requirements for the issue of the helicopter category rating</i></p> <p>2.3.4.1 <i>Experience</i></p> <p>2.3.4.1.2 <i>The applicant shall have completed in helicopters not less than 10 hours of solo flight time under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 180 km (100 NM) in the course of which landings at two different points shall be made.</i></p>	<p>61.245 Experiencia de vuelo</p> <p>(a) <i>Avión</i></p> <p>(1) <i>Un total de cuarenta (40) horas de instrucción y de vuelo solo, que deben incluir por lo menos:</i></p> <p>(iii) <i>un vuelo de travesía de un mínimo de ciento cincuenta (150) millas náuticas [doscientos setenta (270) km] durante el cual se habrán realizado dos (2) aterrizajes completos en dos (2) aeródromos diferentes;</i></p> <p>[...]</p> <p>(b) <i>Helicóptero</i></p> <p>(1) <i>Un total de cuarenta (40) horas de instrucción y de vuelo solo, que deben incluir por lo menos:</i></p> <p>(iii) <i>un vuelo de travesía de un mínimo de cien (100) millas náuticas [ciento ochenta (180) km] durante el cual se habrán realizado dos (2) aterrizajes completos en dos (2) aeródromos diferentes;</i></p>	<p>Subpart E - Private Pilots</p> <p>§61.109 Aeronautical experience.</p> <p>(c) <i>For a helicopter rating. Except as provided in paragraph (k) of this section, a person who applies for a private pilot certificate with rotorcraft category and helicopter class rating must log at least 40 hours of flight time that includes at least 20 hours of flight training from an authorized instructor and 10 hours of solo flight training in the areas of operation listed in §61.107(b)(3) of this part, and the training must include at least—</i></p> <p>(4) <i>10 hours of solo flight time in a helicopter, consisting of at least—</i></p> <p>(ii) <i>One solo cross country flight of 100 nautical miles total distance, with landings at three points, and one segment of the flight being a straight-line distance of more than 25 nautical miles between the takeoff and landing locations; and</i></p>
<p>Consultando a legislação internacional, observou-se que o requisito foi incluído no RBAC nº 61 em harmonização ao LAR 61.245(a)(1)(iii) e 61.245(b)(1)(iii), em uma tradução livre muito próxima ao texto original. Contudo, na leitura do parágrafo 2.3.4.1.2 do Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional, há o entendimento de que no curso do voo de navegação deverá haver pousos em dois pontos diferentes, o que parece não considerar o aeródromo de origem. A dúvida é finalmente diluída quando da consulta ao 14 CFR Part 61 Part 61.109(c)(4)(ii), cujo regulamento afirma que são necessárias aterrissagens em pelo menos três pontos distintos, o que neste caso poderia incluir o aeródromo de origem.</p> <p>Dessa forma, concluímos que os parágrafos 61.81(a)(1)(i)(C) e 61.81(a)(2)(i)(C) do RBAC nº 61 admitem a aterrissagem em dois aeródromos diferentes, deles excluindo-se o aeródromo de origem do voo. A interpretação pauta-se no entendimento de que as duas aterrissagens devem ocorrer durante o voo de navegação, o que exclui o aeródromo de início e/ou o destino final, especialmente quando o texto diz "durante o qual" (ou seja, durante o voo de navegação) "se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes", descartando-se, portanto, o aeródromo de origem e destino final no cômputo destas aterrissagens e aproximando-se do entendimento do Anexo 1 da Convenção de Aviação Civil Internacional. Assim, essa interpretação está coerente com o texto adotado pela FAA e com o que sinaliza o Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.</p> <p>Além do texto da regulamentação internacional de referência que indica claramente a necessidade de serem três pontos, é necessário que seja feita uma rota onde a avaliação do tempo, bússola e mapa possa contribuir para a experiência do piloto. Uma navegação com três pontos de pouso e decolagem é mais complexa do que uma simples ida e volta, e por isso mesmo é mais recomendada para aprimorar a experiência da navegação visual do futuro piloto.</p>		
PALAVRAS-CHAVE		
61.81; ATERRISSAGENS; AÉRODROMOS DIFERENTES; PILOTO PRIVADO.		