



INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS

IS Nº 61-004

Revisão M

Aprovação: Portaria nº 1.883/SPO, de 15 de junho de 2018.

Assunto: Lista de habilitações averbadas pela ANAC nas licenças de pilotos.

Origem: SPO

1. OBJETIVOS

- 1.1 Estabelecer e tornar pública a lista de habilitações a serem averbadas pela ANAC nas licenças de pilotos emitidas segundo o RBAC nº 61.

2. REVOGAÇÃO

Esta IS revoga a IS 61-004L.

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 no parágrafo 3.2b 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

- 4.1 Para os efeitos desta IS, são válidas as definições listadas na seção 61.2 do RBAC nº 61, e as seguintes definições:
- 4.1.1 Operação *Single Pilot* – operação na qual a tripulação mínima é constituída por apenas um piloto;
 - 4.1.2 Operação *Dual Pilot* – operação na qual a tripulação mínima é constituída por dois

pilotos, sendo um na posição de Piloto em Comando (PIC) e outro na posição de Segundo em Comando (SIC);

- 4.1.3 Piloto em Comando (PIC) – pessoa detentora da apropriada habilitação de categoria, classe ou tipo (se aplicável), para compor a tripulação mínima para a condução de um voo, que tem a autoridade final e a responsabilidade por essa operação e pela segurança do voo; em geral, os fabricantes das aeronaves definem qual assento no posto de pilotagem foi projetado para ser ocupado pelo piloto na função PIC;
- 4.1.4 Segundo em Comando (SIC) – pessoa detentora da apropriada habilitação de categoria, classe ou tipo (se aplicável), para compor a tripulação mínima para a condução de um voo, que auxilia o PIC e que está apto a assumir as responsabilidades deste, em caso de eventual incapacidade temporária; em geral, os fabricantes das aeronaves definem qual assento no posto de pilotagem foi projetado para ser ocupado pelo piloto na função SIC;
- 4.1.5 Um treinamento de familiarização é aquele que somente inclui a leitura de material didático sobre as diferenças entre modelos de um mesmo tipo, ou estudo dirigido por computador ou instrução dedicada em sala de aula, de acordo com o relatório de avaliação operacional da Coordenação de Avaliação Operacional de Aeronaves da ANAC ou com relatório de avaliação operacional da autoridade de aviação civil responsável pela certificação de tipo da aeronave; e
- 4.1.6 Um treinamento de diferenças é aquele que pode incluir tempo de instrução dedicada em sala de aula, com verificação de conhecimentos teóricos, incluindo também tempo de instrução em dispositivo de treinamento de sistema ou de manobra, com a respectiva verificação de proficiência, de acordo com o relatório de avaliação operacional da Coordenação de Avaliação Operacional de Aeronaves da ANAC ou com o relatório de avaliação operacional da autoridade de aviação civil responsável pela certificação de tipo da aeronave.
- 4.2 Os Relatórios de Avaliação Operacional emitidos pela ANAC estão disponíveis no sítio eletrônico da Agência, por meio do [link http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/avaliacao-operacional](http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/avaliacao-operacional).

5. HABILITAÇÕES AVERBADAS NAS LICENÇAS DE PILOTOS

5.1 Documentos base

- 5.1.1 As informações apresentadas nesta IS são baseadas nos resultados das avaliações operacionais conduzidas pela ANAC, bem como na seguinte documentação similar:

a) *European Aviation Safety Agency – EASA – JAA Administrative & Guidance Material, Section Five: Personnel Licensing, Part 2: Procedures, Chapter 16: Class and Type Ratings Aeroplanes and Type Ratings Helicopters and Licence Endorsement Lists, de julho de 2009; e*

b) *Federal Aviation Administration – FAA – Advisory Circular AC nº 61-89E – Pilot Certificates: Aircraft Type Ratings, de 4 de agosto de 2000.*

5.2 Habilitações

5.2.1 A lista de habilitações completa relaciona as habilitações averbadas pela ANAC nas licenças de pilotos emitidas segundo o RBAC nº 61, dividindo-se em habilitações de categoria, de classe, de tipo, e relativas à operação. São apresentadas também as habilitações relativas às atividades aerodesportiva e experimental, assim como os designativos referentes às situações especiais.

5.2.2 As informações sobre as habilitações mencionadas no item 5.2.1 seguem nos subparágrafos abaixo. Exceção se faz para a **lista de habilitações de tipo**, disponíveis no sítio eletrônico da Agência, por meio do *link* <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/processo-de-licencas-e-habilitacoes/Lista-de-Habilitacoes-de-Tipo-ANAC.pdf>. As instruções de uso da lista de habilitações de tipo seguem no item 5.3 desta IS.

5.2.2.1 Habilitações de Classe (Avião):

Habilitação de Classe (Avião)			
FABRICANTE	AERONAVE		DESIGNATIVO
	MODELO	NOME	
Todos	Avião Monomotor Terrestre		MNTE
	Hidroavião ou Anfíbio Monomotor		MNAF
	Avião Multimotor Terrestre		MLTE
	Hidroavião ou Anfíbio Multimotor		MLAF

5.2.2.2 Habilitações de Classe (Helicóptero):

Habilitações de Classe (Helicóptero)			
FABRICANTE	AERONAVE		DESIGNATIVO
	MODELO	NOME	
Todos	Helicóptero Monomotor Convencional		HMNC
	Helicóptero Monomotor a Turbina		HMNT
	Helicóptero Multimotor		HMLT

5.2.2.3 Habilitações de Classe (Dirigível):

Habilitações de Classe (Dirigível)			
FABRICANTE	AERONAVE		DESIGNATIVO
	MODELO	NOME	
Todos	Todos		SHIP

5.2.2.4 Habilitações de Categoria:

Habilitações de Categoria	
CATEGORIAS	DESIGNATIVO
Avião	Não há. São averbadas somente as habilitações de classe e tipo.
Balão Livre	BLAQ
Dirigível	Não há. São averbadas somente as habilitações de classe e tipo.
Helicóptero	Não há. São averbadas somente as habilitações de classe e tipo.
Planador	PLAN
Aeronave de Sustentação por Potência	Não há. São averbadas somente as habilitações de classe e tipo.
Aeronave Leve Esportiva ou Aeronave Aerodesportiva Portadora de CAVE	Não há. São averbadas somente as habilitações de classe.

5.2.2.5 Habilitações Relativas à Operação:

Habilitações Relativas à Operação		
OPERAÇÃO	DESIGNATIVO	DESCRIÇÃO
Voo por Instrumentos	IFRA IFRH IFRD IFRP	Voo por Instrumentos – Avião Voo por Instrumentos – Helicóptero Voo por Instrumentos – Dirigível Voo por Instrumentos – Aeronave de Sustentação por Potência
Instrutor de Voo	INVA INVH INVD INVP INPL INVB	Instrutor de Voo – Avião Instrutor de Voo – Helicóptero Instrutor de Voo – Dirigível Instrutor de Voo – Aeronave de Sustentação por Potência Instrutor de Voo – Planador Instrutor de Voo – Balão Livre
Piloto Agrícola	PAGA PAGH	Piloto Agrícola (Avião) Piloto Agrícola (Helicóptero)

5.2.2.6 Habilitações Relativas às Atividades Aerodesportiva e Experimental:

Habilitações Relativas às Atividades Aerodesportiva e Experimental	
DESIGNATIVO	DESCRIÇÃO
GIRO	Girocóptero
PARA	Paramotor
AAFT	Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Terrestre
AAFA	Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Aquática ou Anfíbia
AART	Aeronave Aerodesportiva de Asa Rotativa Terrestre
AARA	Aeronave Aerodesportiva de Asa Rotativa Aquática ou Anfíbia
AAPT	Aeronave Aerodesportiva Pendular Terrestre
AAPA	Aeronave Aerodesportiva Pendular Aquática ou Anfíbia
AAXX	Aeronaves Aerodesportivas que não se enquadram nas outras categorias
ICPA	Instrutor de Voo (Aeronave Aerodesportiva)

5.2.2.7 Situações Especiais:

Situações Especiais	
DESIGNATIVO	DESCRIÇÃO
CSLC	Piloto com Licença Cassada
SUSP	Piloto CHT Suspenso
CSSO	Piloto com CHT Cassado
LSLO	Licença Subst. de Licença Obsoleta

5.3 **Instruções para utilização da lista de habilitações de tipo**

- 5.3.1 Caso as variantes ocupem a mesma célula na coluna “AERONAVE” (2) e estejam em linhas separadas, apenas um treinamento de familiarização é requerido quando transitando entre variantes ou modelos de um mesmo tipo (exemplo, EMB-545 e EMB-550). Não há a necessidade de realizar novo voo de verificação de proficiência, pois apenas um treinamento de familiarização se faz necessário e o designativo da habilitação não se altera.

①	②		③	④	⑤
Fabricante (Manufacturer)	Aeronave (Aircraft)		Relatório de Avaliação Operacional ANAC disponível (ANAC Operational Evaluation Report available)	Observações (Remarks)	Designativo (Designative)
	Modelo (Model)	Nome (Name)			
EMBRAER	EMB 545 EMB 550	Legacy 450 Legacy 500	Relatório de Avaliação Operacional EMB-550 (Legacy 500), EMB-545 (Legacy 450) ANAC Operational Evaluation Report EMB-550 (Legacy 500), EMB-545 (Legacy 450)		E550

5.3.2 A letra “D” na coluna “OBSERVAÇÕES” (4) indica que um treinamento de diferenças é requerido quando transitando entre variantes ou modelos de um mesmo tipo de aeronave, que estejam em células distintas da coluna “AERONAVE” (2) (exemplo, Learjet 40/45 e Learjet 70/75).

①	②		③	④	⑤
Fabricante (Manufacturer)	Aeronave (Aircraft)		Relatório de Avaliação Operacional ANAC disponível (ANAC Operational Evaluation Report available)	Observações (Remarks)	Designativo (Designative)
	Modelo (Model)	Nome (Name)			
Learjet (Bombardier)	Learjet 45 Series	Learjet 40/45 Learjet 70/75	Relatório de Avaliação Operacional model 45 (Learjet 40, 45, 70, and 75) ANAC Operational Evaluation Report model 45 (Learjet 40, 45, 70, and 75)	D	LR45

5.3.3 Em complemento ao previsto no item 5.3.2 acima, caso as variantes sejam apresentadas em células separadas na coluna “AERONAVE” (2), conectadas por uma única célula na coluna “OBSERVAÇÕES” (4) e sejam definidas habilitações de tipo distintas, um treinamento de diferenças e uma verificação de proficiência são requeridos quando transitando entre variantes ou modelos de um mesmo tipo (exemplo, Falcon 10 e Falcon 100). A fim de revalidar suas habilitações, o piloto deverá realizar treinamento periódico de uma das variantes e o respectivo treinamento de diferenças da outra, além de ser avaliado em voos de verificação de proficiência distintos.

①	②		③	④	⑤
Fabricante (Manufacturer)	Aeronave (Aircraft)		Relatório de Avaliação Operacional ANAC disponível (ANAC Operational Evaluation Report available)	Observações (Remarks)	Designativo (Designative)
	Modelo (Model)	Nome (Name)			
Dassault	Falcon 10 Falcon 100	Mystère 10 Mystère 100	-	D	DA10 D100

- 5.3.4 Ainda que a coluna “DESIGNATIVO” (5) inclua todas as aeronaves listadas na coluna “AERONAVE” (2), o treinamento de familiarização ou de diferenças permanece como requerido para a operação em cada variante ou modelo de tipo específico, conforme o caso.
- 5.3.5 As informações sobre treinamentos de familiarização ou diferenças apresentadas nas tabelas são obtidas por meio de Relatórios de Avaliação Operacional publicados pela ANAC ou documento similar publicado por autoridade de aviação civil estrangeira, não devendo ser consideradas limitantes para fins de proposta de treinamento apresentada por um operador aéreo ou organização de treinamento. Significa dizer que essa organização tem a liberdade de apresentar uma proposta de treinamento de familiarização e/ ou diferenças entre aeronaves o qual não esteja previsto nesta IS, e essa proposta será analisada pela ANAC.
- 5.3.6 Na coluna “DESIGNATIVO” (5), a vírgula entre registros de habilitação de tipo (,) indica a existência de habilitações distintas para uma mesma aeronave (exemplo, RA-390). No caso de aeronaves certificadas para tripulação mínima composta por um piloto, o foco está na diferença de operação: “*single pilot*” ou “*dual pilot*” (/D).

①	②		③	④	⑤
Fabricante (Manufacturer)	Aeronave (Aircraft)		Relatório de Avaliação Operacional ANAC disponível (ANAC Operational Evaluation Report available)	Observações (Remarks)	Designativo (Designative)
	Modelo (Model)	Nome (Name)			
Beechcraft Raytheon	RA-390	Premier	-	-	R390, R390/D

- 5.3.7 Nos casos especificados em 5.3.6, o designativo sem restrições significa que o piloto recebeu treinamento e demonstrou proficiência na condição “*single pilot*” e poderá exercer plenamente os privilégios de sua licença como piloto em comando (PIC) na operação “*single pilot*” do equipamento. Este piloto poderá, ainda, exercer a função de piloto em comando (PIC) na operação “*dual pilot*”. Já o designativo com a restrição “/D” significa que o piloto recebeu treinamento e demonstrou proficiência na condição “*dual pilot*” e poderá exercer plenamente os privilégios de sua licença como PIC ou segundo em comando (SIC), conforme o caso, na operação “*dual pilot*” do equipamento.
- 5.3.8 Em qualquer caso, ao receber uma habilitação de tipo, um piloto poderá atuar como PIC ou SIC, de acordo com os requisitos estabelecidos durante a certificação de tipo da aeronave ou definidos pela operação. Assim, por exemplo, uma aeronave poderá ser certificada para uma tripulação mínima composta por um piloto, ou uma tripulação mínima composta por dois pilotos. Da mesma forma, a operação da aeronave poderá requerer uma tripulação mínima composta por um piloto, ou uma tripulação mínima composta por dois pilotos.
- 5.3.9 Ao averbar uma nova habilitação de tipo, a ANAC usará as designações “PIC” e “SIC” para certificar de que forma foi demonstrada a proficiência requerida em 61.213(a)(4), bem como de que forma serão exercidas as prerrogativas do detentor da habilitação de tipo, conforme a seção 61.217. A averbação se dará da seguinte forma, em que “AAAA”

representa a designação da habilitação de tipo:

5.3.9.1 no caso de aeronaves certificadas para operar com tripulação mínima composta por dois pilotos:

- a) AAAA (PIC) – para pilotos que tenham recebido treinamento aprovado para habilitação de tipo no posto de pilotagem definido pelo fabricante da aeronave para PIC e que tenham sido aprovados em voo de verificação de proficiência neste posto de pilotagem; e
- b) AAAA (SIC) – para pilotos que tenham recebido treinamento aprovado para habilitação de tipo no posto de pilotagem definido pelo fabricante da aeronave para SIC e que tenham sido aprovados em voo de verificação de proficiência neste posto de pilotagem; e

5.3.9.2 no caso de aeronaves certificadas para operar com tripulação mínima composta por um piloto:

- a) para pilotos que tenham recebido treinamento “*single pilot*” aprovado para habilitação de tipo:
 - I - AAAA (PIC) – para pilotos que tenham recebido o treinamento no posto de pilotagem definido pelo fabricante da aeronave para PIC e que tenham sido aprovados em voo de verificação de proficiência neste posto de pilotagem, em operação “*single pilot*”; e
- b) para pilotos que tenham recebido treinamento “*dual pilot*” aprovado para habilitação de tipo, se aplicável:
 - I - AAAA/D (PIC) – para pilotos que tenham recebido o treinamento no posto de pilotagem definido pelo fabricante da aeronave para PIC e que tenham sido aprovados em voo de verificação de proficiência neste posto de pilotagem, em operação “*dual pilot*”; e
 - II - AAAA/D (SIC) – para pilotos que tenham recebido o treinamento no posto de pilotagem definido pelo fabricante da aeronave para SIC e que tenham sido aprovados em voo de verificação de proficiência neste posto de pilotagem, em operação “*dual pilot*”.

5.3.9.3 Importante ressaltar que a averbação de uma determinada habilitação de tipo se dá com base dos resultados do treinamento aprovado para habilitação de tipo e do voo de verificação de proficiência, conforme o processo de certificação de pessoal (processo PEL). Entretanto, a atuação de um piloto devidamente habilitado dependerá do treinamento e aprovação de sua operação. Vide o exemplo de um piloto com a habilitação de tipo R390 empregado em operações segundo o RBAC nº 135; este indivíduo estará autorizado a compor uma tripulação de dois pilotos requerida para operações de transporte público de passageiros sob as regras de voo por instrumentos (IFR), desde que tenha passado pelo treinamento operacional contido no Programa de Treinamento Operacional da empresa aérea e aprovado pela ANAC e que tenha sido aprovado em um

voo de verificação em rota (processo OPS).

6. APÊNDICES

APÊNDICE A – Controle de alterações.

APÊNDICE B – Tabela de equivalências para concessão de habilitações a Oficiais Aviadores das Forças Armadas Brasileiras.

APÊNDICE C – Tabela de equivalências para operação de aeronaves aerodesportivas por pilotos detentores de licença de avião ou helicóptero.

APÊNDICE D – Tabela de equivalências para operação de aeronaves aerodesportivas portadoras de CAVE por pilotos detentores de certificados de piloto desportivo (CPD) e certificados de piloto de recreio (CPR).

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela SPO.

7.2. Os pilotos atualmente habilitados que sejam afetados pelas alterações desta IS devem adequar-se ao modelo em que pretendem operar por ocasião da revalidação de suas habilitações. A adequação consiste na realização do treinamento periódico no modelo pretendido.

7.3. Esta IS entra em vigor na data de sua publicação.

APÊNDICE A – CONTROLE DE ALTERAÇÕES

ALTERAÇÕES REALIZADAS NA REVISÃO K	
ITEM	ALTERAÇÃO REALIZADA
5.2.2.4	Incluída a “Aeronave Leve Esportiva ou Aeronave Aerodesportiva Portadora de CAVE” como habilitação de categoria.
5.2.2.5	Exclusão das habilitações de rebocador de planador e lançador de paraquedistas
5.2.2.6	Alteração dos designativos de habilitação que antes eram averbados ao CPD e CPR e passaram a ser averbados ao CPA.
6.	Alteração da lista de Apêndices.
6.	Inclusão do Apêndice D – Tabela de equivalências para operação de aeronaves aerodesportivas portadoras de cave por pilotos detentores de Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e Certificados de Piloto de Recreio (CPR).
Apêndice C	Alteração dos designativos da coluna 1 da Tabela tendo em vista os novos designativos contidos na seção 5.2.2.6
C.1	Alteração da redação que contemplava dispositivo do RBHA 103A e passa agora a incorporar dispositivo do RBAC nº 61.
C.2 e C.3	Alteração do termo “ultraleve” para “aeronave aerodesportiva”.
Apêndice D	Inclusão do Apêndice D para tratar da transição dos detentores de CPD e CPR para CPA.

APÊNDICE B – TABELA DE EQUIVALÊNCIAS PARA CONCESSÃO DE HABILITAÇÕES A OFICIAIS AVIADORES DAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS.

- B.1 As concessões de habilitações a Oficiais Aviadores das Forças Armadas Brasileiras prevista na seção 61.47 do RBAC nº 61 será realizada de acordo com as equivalências previstas na tabela deste Apêndice.
- B.2 A tabela de equivalências indica, para cada aeronave militar operada no país, qual a correspondente habilitação civil concedida pela ANAC.
- B.3 **CATEGORIA AVIÃO**

DESIGNATIVO MILITAR	DESCRIÇÃO	HABILITAÇÃO
AB115/180	AEROBOERO	MNTE
AT-26	XAVANTE (EMB 326)	MNTE
AT-27	TUCANO (EMB 312)	MNTE
A-1A/1B	AMX	MNTE
A-4MB/TA-4MB	SKYHAWK	MNTE
A-29/29B	SUPER TUCANO (EMB 314)	MNTE
BC-96	BOEING 737	B733
C-91	AVRO (HS748/A/2B)	HS74
C-95A/B/C/EC/M	EMB 110 BANDEIRANTE	E110
C-97	EMB 120 BRASILIA	E120
C-98A/B	CARAVAN (C208)	MNTE
C-99	EMBRAER 135/145	E145
C-105A	CASA C295	MLTE
C-115/5/5D/5E	DE HAVILLAND BUFFALO	DHC5
C-130/E/H	LOOKHEED HERCULES	MLTE
EC-95/B/C	EMB 110 – LABORATÓRIO	E110
EU-93/A	DE HAVILLAND/HAWKER SIDDELEY/BAE/ RAYTHEON	H125
E-99	EMBRAER 145	E145
F-5B/E/F	NORTHROP TIGER	MLTE
F-103/D/E	MIRAGE III	MNTE
IU-93	DE HAVILLAND/HAWKER SIDDELEY/BAE/ RAYTHEON	H125
IU-50	EMB Legacy 500	E550
KC-130/H	LOOKHEEDHERCULES REABASTECEDOR	MLTE
KC-137	BOEING 707 REABASTECEDOR	B707
L-42/B	REGENTE	MNTE
P-3AM	LOCKHEED ORION	L188
P-16A/E/H	GRUMMAN TRACKER	MLTE
P-95A/B	EMB BANDEIRANTE PATRULHA	E110
RA1A/1B	AMX – RECONHECIMENTO FOTO	MNTE
RT-26	XAVANTE (EMB 326)	MNTE
R-35A	LEARJET 35 RECONHECIMENTO FOTO	LR30
R-95/A	EMB 110 BANDEIRANTE	E110
R-99A /AEW&C/ R-99BSensor	EMB 135/145 – VIGILÂNCIA AÉREA / SENSORIAMENTO REMOTO	E145
SC-95/B	EMB 110 BANDEIRANTE	E-110
T-25 A/B/C	NEIVA – UNIVERSAL	MNTE
T-27 (séries)	TUCANO (EMB 312)	MNTE
T-37C	CESSNA DRAGONFLY	MLTE

U-7/A/B	EMB 810 SENECA II/III	MLTE
U-19	IPANEMA	MNTE
VC-1A	AIRBUS A-319 (PRESIDENCIAL)	A320
VC-2	EMB 190 (PRESIDENCIAL)	E179
VC-35/A	LEARJET 35	LR30
VC-96	B737-200	B737
VC-97	EMB 120 BRASILIA	E120
VC-99/B	EMB 135/145	E145
VU-9	EMB 121 XINGU	MLTE
VU-35/A	LEARJET 35	LR30
VU-55	LEARJET 55	LR55
XU-93	DE HAVILLAND/HAWKER SIDDELEY/BAE/ RAYTHEON	H125

B.4 CATEGORIA HELICÓPTERO

DESIGNATIVO MILITAR	DESCRIÇÃO	HABILITAÇÃO
CH-34	SUPER PUMA/COUGAR AS332C/C1/L/L1/L2	S332
HA-1	AS550 FENNEC/A2/C2/C3/ ECUREUIL/ESQUILO	HMNT
HM-1	AS365K PANTERA - DOLPHIN	HMLT
HM-2	S-70 SERIES/H-60 SERIES SIKORSKY / BLACK HAWK	SK70
HM-3	AS532 COUGAR	S332
HM-4	EC725LP AIRBUS HELICOPTERS (EUROCOPTER)	EC25
H-1H	BELL 205 IROQUOIS 205 - BELL	HMNT
H-4B	BELL 206 A/B/SERIES JET RANGER II/III	HMNT
H-34	SUPER PUMA/COUGAR AS332C/C1/L/L1/L2	S332
H-50	AS350B ECUREUIL/ESQUILO/ASTAR	HMNT
H-60	S-70 SERIES/H-60 SERIES SIKORSKY / BLACK HAWK	SK70
IH-6/A/B/L	BELL 206 A/B/SERIES JET RANGER II/III	HMNT
MH-16	SH-60 SERIES SIKORSKY SEAHAWK	SK70
SH-3D	SH-3 SEA KING (FAA) AGUSTA S-61 SERIES (L/N/T)	SK61
UH-1H	BELL 205 IROQUOIS 205 - BELL	HMNT
UH-6	BELL 206 A/B/SERIES JET RANGER II/III	HMNT
UH-12	AS 350B/BA ECUREUIL/ESQUILO/ASTAR	HMNT
UH-13	AS355 ECUREUIL/ESQUILO/ TWINSTAR	HMLT
UH-14	AS 332 SUPER PUMA/COUGAR	S332
UH-14	AS532 COUGAR	S332
UH-15/A	EC725 AIRBUS HELICOPTERS (EUROCOPTER)	EC25
VH-34	SUPER PUMA/COUGAR AS332C/C1/L/L1/L2	S332
VH-35	EC135 T2/I	HMLT
VH-55	AS355 SERIES ECUREUIL / ESQUILO/ TWINSTAR	HMLT

B.5 CATEGORIA PLANADOR

DESIGNATIVO MILITAR	DESCRIÇÃO	HABILITAÇÃO
TZ-13	PLANADOR - BLANIK	PLAN
TZ-17	PLANADOR - DUO DISCUS	PLAN
TZ-23	PLANADOR - SUPER BLANIK	PLAN
Z-15	PLANADOR - LIBELLE	PLAN
Z-16	PLANADOR - QUERO QUERO	PLAN
Z-20	PLANADOR - ASW20/AS20	PLAN

**APÊNDICE C – TABELA DE EQUIVALÊNCIAS PARA OPERAÇÃO DE AERONAVES
AERODESPORTIVAS PORTADORAS DE CAVE POR PILOTOS DETENTORES DE
LICENÇA DE AVIÃO OU HELICÓPTERO.**

C.1 A tabela deste Apêndice indica, para fins do previsto na seção 61.5 (e) do RBAC nº 61, que prevê que “o tipo de licenças e habilitações de piloto requeridas para operar uma aeronave é determinado pela ANAC”. A seção 61.2 (a)(7) do RBAC nº 61 prevê que o certificado de piloto aerodesportivo (CPA) tem “*status* inferior ao de uma licença” e, portanto, o detentor de uma licença possui as prerrogativas de um CPA, respeitadas as demais condições previstas neste Apêndice.

C.2 Pilotos que possuírem a **habilitação válida** indicada na coluna 2 da tabela abaixo, bem como um **CMA de 1ª, 2ª ou 4ª classe válidos**, podem operar as aeronaves aerodesportivas correspondentes da coluna 1, sem necessidade de qualquer formalidade adicional.

C.3 Não obstante o previsto acima, em todo caso é de responsabilidade do piloto se familiarizar com as regras de operação aplicáveis às aeronaves experimentais e com a aeronave aerodesportiva que irá pilotar. Deve ainda, sempre que praticável, receber instrução de outro piloto que já possua experiência naquele equipamento, podendo ser responsabilizado administrativa, civil e penalmente caso atue imprudentemente sem o devido preparo.

(1) HABILITAÇÃO AERODESPORTIVA	(2) HABILITAÇÃO DE AVIÃO OU HELICÓPTERO EQUIVALENTE
GIRO	Sem equivalência
PARA	Sem equivalência
AAFT	MNTE, MLTE ou habilitação de tipo avião
AAFA	MNAF ou MLAF
AART	Sem equivalência
AARA	Sem equivalência
AAPT	Sem equivalência
AAPA	Sem equivalência
AAXX	Sem equivalência
ICPA	INVA ou INVH

APÊNDICE D – TABELA DE EQUIVALÊNCIAS PARA OPERAÇÃO DE AERONAVES AERODESPORTIVAS PORTADORAS DE CAVE POR PILOTOS DETENTORES DE CERTIFICADOS DE PILOTO DESPORTIVO (CPD) E CERTIFICADOS DE PILOTO DE RECREIO (CPR).

D.1 A seção 61.293 do RBAC nº 61 indica, para fins de operação de uma aeronave desportiva, que “os Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e Certificados de Piloto de Recreio (CPR) são considerados válidos enquanto pelo menos uma de suas habilitações correspondentes permanecer dentro de seu período de vigência”. Desta forma a tabela deste Apêndice estabelece a equivalência entre as habilitações averbadas ao CPD e ao CPR com aquelas averbadas ao CPA.

D.2 Pilotos que possuírem a **habilitação válida** indicada na coluna 2 da tabela abaixo, bem como um **CMA de 1ª, 2ª ou 4ª classe válido, ou o CPMU, enquanto ainda estiver válido**, podem operar as aeronaves aerodesportivas correspondentes da coluna 1, sem necessidade de qualquer formalidade adicional.

D.3 Não obstante o previsto acima, em todo caso é de responsabilidade do piloto se familiarizar com as regras de operação aplicáveis às aeronaves experimentais e com a aeronave aerodesportiva que irá pilotar. Deve ainda, sempre que praticável, receber instrução de outro piloto que já possua experiência naquele equipamento, podendo ser responsabilizado administrativa, civil e penalmente caso atue imprudentemente sem o devido preparo.

D.4 Em atenção do disposto na seção 61.293 (b) do RBAC nº 61, os detentores de CPD ou CPR receberão o CPA no ato de revalidação das suas habilitações, desde que a aeronave pertinente esteja enquadrada como aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE, de acordo com os requisitos estabelecidos nos RBAC nº 01 e 21, sendo averbada a habilitação correspondente à aeronave em que se deu a aprovação em exame de proficiência. Os detentores de CPD deverão ainda no ato de revalidação demonstrar, adicionalmente, terem recebido instrução complementar de navegação aérea de um instrutor habilitado de uma associação credenciada ou em um centro de instrução certificado, em conformidade com a seção 61.293 (b)(1) do RBAC nº 61.

(1) HABILITAÇÃO AERODESPORTIVA (CPA)	(2) HABILITAÇÃO DE ULTRALEVE (CPD OU CPR)
GIRO	GIRO
PARA	PARA
AAFT	UBTE ou UATE
AAFA	UBAF ou UAAF
AART	Sem equivalência
AARA	Sem equivalência
AAPT	Sem equivalência
AAPA	Sem equivalência
AAXX	ULTL
ICPA	INVU