



# INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 61-006

Revisão D

---

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

**Assunto:** Procedimentos para o lançamento de endossos nos registros de voo de pilotos.

**Origem:** SPO

---

## 1. OBJETIVO

Apresentar os procedimentos para o lançamento de endossos nos registros de voo de pilotos, nos casos requeridos pelo RBAC nº 61.

## 2. REVOGAÇÃO

2.1 Esta IS revoga a IS nº 61-006 Revisão C.

## 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

4.1 Para os efeitos desta IS, são válidas as definições previstas nos RBAC nº 01 e 61 e as seguintes definições:

**Piloto endossante:** piloto que ministra a instrução requerida e assina um endosso na CIV

de outro piloto.

**Piloto endossado:** piloto que recebe a instrução requerida e obtém um endosso em sua CIV.

## 5. DISPOSIÇÕES GERAIS

- 5.1 Além dos requisitos de licença, habilitação e experiência recente, o RBAC nº 61 estabelece que para determinadas operações o piloto deve previamente obter um **endosso** em seus registros de voo (CIV e CIV Digital).
- 5.2 Por meio da assinatura de um endosso, um piloto capacitado (endossante) declara formalmente para todos os fins legais que outro piloto (endossado) foi instruído e avaliado por ele e possui todas as condições de atuar em determinada função a bordo.
- 5.3 Essa atribuição deve ser entendida como um importante complemento ao processo de concessão de licenças, habilitações e certificados pela ANAC, e como tal deve ser exercida com responsabilidade, profissionalismo e foco integral na segurança operacional.

## 6. VALIDADE DOS ENDOSSOS

- 6.1 Salvo expressamente declarado de maneira diversa nesta IS ou no RBAC nº 61, os endossos **não possuem prazo de validade**, e seu lançamento na CIV é requerido apenas uma vez, sendo de responsabilidade do piloto endossado conservar seus registros de voo para averiguações futuras.

## 7. REGRAS DE TRANSIÇÃO

- 7.1 Nos casos em que um novo endosso passou a ser requerido pela Emenda 06 ao RBAC nº 61 mas não era exigido pelo texto da Emenda 05 daquele regulamento, esta Instrução Suplementar estabelecerá regras de transição a fim de preservar o direito adquirido dos pilotos que já operavam regularmente sob as regras anteriores.
- 7.2 As regras de transição serão detalhadas caso a caso para cada endosso previsto no corpo da presente IS. Os endossos que não possuírem esse detalhamento não possuem regra de transição, e são considerados requeridos já na data da publicação desta IS.

## 8. ENDOSSOS

- 8.1 Este capítulo tem por objetivo detalhar cada um dos endossos previstos no RBAC nº 61, indicando-se ainda quais os requisitos daquele regulamento que consideram-se cumpridos através do referido endosso.
- 8.2 Todos os endossos previstos nesta seção devem ser lançados na CIV do piloto endossado pelo piloto endossante, bem como registrados em sua própria CIV digital pelo piloto

endossado.

- 8.3 Para os lançamentos na CIV, o piloto endossante deve utilizar o campo “Observações”, podendo ocupar mais de uma linha para o lançamento se preciso for, conforme exemplo abaixo:

| ANO  | Nº | DATA | AERONAVE  |          | VÔO  |      | OBSERVAÇÕES       | POUSOS | CLASSE / TIPO |           |      |
|------|----|------|-----------|----------|------|------|-------------------|--------|---------------|-----------|------|
|      |    |      | FABR/MOD. | IDENTIF. | DE   | PARA |                   |        | MONOMOT.      | MULTIMOT. | TIPO |
| 2016 | 1  | 13/4 | AB15      | PX-XXX   | SBXX | SBXX | DECLARO QUE JOSÉ  | 04     | ↓             | 0         |      |
|      | 2  |      |           |          |      |      | 999999, CUMPRE OS |        |               |           |      |
|      | 3  |      |           |          |      |      | REQUISITOS DA     |        |               |           |      |
|      | 4  |      |           |          |      |      | SEÇÃO 61.61 E     |        |               |           |      |
|      | 5  |      |           |          |      |      | ESTA PROFICIENTE  |        |               |           |      |
|      | 6  |      |           |          |      |      | PARA REALIZAR     |        |               |           |      |
|      | 7  |      |           |          |      |      | VOO SOLO EM UM    |        |               |           |      |
|      | 8  |      |           |          |      |      | OBJE.             |        |               |           |      |
|      | 9  |      |           |          |      |      | MARIA, 000000     |        |               |           |      |
|      | 10 |      |           |          |      |      |                   |        |               |           |      |
|      | 11 |      |           |          |      |      |                   |        |               |           |      |

- 8.4 Para os lançamentos em sua própria CIV Digital, o piloto endossado deve utilizar o campo “Observações”, conforme o exemplo abaixo:

:: Lançamento de horas registrados sob IAC 3203 - CIV

**Dados do voo**

Data: 13/04/2016

Pousos: 4

Função a bordo: Piloto em Instrução

Observações: Endosso para solo em AB15 assinado por MARIA 000000

Simulador: Não

**Tempo de voo**

Matrícula: PXXXX

Habilitação: [ ]

Habilitação e/ou Matrícula não encontrada: [ ]

Aeródromo de Origem: SBXX

Aeródromo de Destino: SBXX

Diurno: 01:00

Noturno: [ ]

Navegação: [ ]

Instrumento Real: [ ]

Sob Capota: [ ]

As horas são salvas como rascunho e só serão computadas depois de clicado no botão "enviar" localizado a direita de cada linha salva como rascunho.

Atenção, o tempo de voo deverá ser lançado em hora e minuto (hh:mi), não em decimais!

Salvar rascunho    Limpar

- 8.5 Ressalta-se que ambos os lançamentos, tanto na CIV quanto na CIV Digital são necessários para que o endosso seja aceito e fiscalizado pela ANAC.
- 8.6 Seguem detalhados nas seções a seguir cada um dos endossos requeridos pelo RBAC nº 61.

## 8.7 **Endosso para realizar operações como piloto rebocador de planador - 61.31(g)**

### Quem pode endossar:

1 - Detentor das habilitações válidas de Instrutor de Voo (INVA ou ICPA) e correspondente ao modelo de aeronave utilizada para a operação de reboque, licença de piloto de planador, pelo menos 100 horas em comando no modelo de aeronave utilizada para a operação de reboque de planador (ou aeronave cujas características de operação sejam similares) e endossado para realizar operações como piloto rebocador de planador; ou

2 - Piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 91 subparte K).

### Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.31(g)(3) do RBAC nº 61.

### Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre os requisitos da seção 61.31(g) e está proficiente para realizar operações de reboque de planador. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

### Texto do endosso na CIV Digital:

*“Endosso para reboque de planador assinado por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

### Regra de transição:

**Os pilotos que detinham a habilitação de piloto rebocador de planador, que foi extinta por ocasião da Emenda 08 ao RBAC nº 61, consideram-se endossados para realizar operações como piloto rebocador de planador.**

## 8.8 **Endosso para realizar operações como piloto lançador de paraquedista - 61.31(h)**

### Quem pode endossar:

1 – Detentor de licença de piloto com habilitações válidas de Instrutor de Voo (INVA, INVH, etc.) e correspondente ao modelo de aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedista, pelo menos 100 horas em comando no modelo de aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedista e endossado para realizar operações como piloto lançador de paraquedista; ou

2 - Piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da

entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 91 subparte K).

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.31(h)(3) do RBAC nº 61.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre os requisitos da seção 61.31(h) e está proficiente para realizar operações de lançador de paraquedista. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Endosso para lançamento de paraquedista assinado por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

Regra de transição:

Os pilotos que detinham a habilitação de piloto lançador de paraquedista, que foi extinta por ocasião da Emenda 08 ao RBAC nº 61, consideram-se endossados para realizar operações como piloto lançador de paraquedista.

**8.9 Endosso para voo solo de aluno piloto - 61.61(k), 61.69(a)(2) e (3) e 61.69(b)(2) e (3)**

Quem pode endossar:

- 1 - Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo (INVA, INVH, INPL, etc.); ou
- 2 - Piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 91 subparte K).

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.61 do RBAC nº 61 e, caso o voo solo seja realizado em espaço aéreo controlado, também a instrução prevista na seção 61.69 do RBAC nº 61.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre os requisitos da seção 61.61 e está proficiente para realizar voos solo em um (modelo da aeronave). (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Endosso para solo em (modelo da aeronave) assinado por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

**8.10 Endosso para navegação solo de aluno piloto - 61.67(c)(1) e (2)**

Válido somente para um voo de navegação específico.

Quem pode endossar:

1 - Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo (INVA, INVH, INPL, etc.); ou

2 - Piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 91 subparte K).

Instrução prévia mínima ao endosso:

O aluno piloto deve ter recebido instrução duplo comando na rota a ser voada, conforme previsto no parágrafo 61.67(c)(2)(ii); e

O instrutor deve ter repassado antes do voo todo o planejamento de navegação realizado pelo aluno, bem como consultado no briefing os dados relevantes da aeronave e da rota, tais como meteorologia, NOTAM, reportes de manutenção etc., conforme previsto no parágrafo 61.67(c)(2)(i).

Adicionalmente, durante toda a duração do voo é atribuição do instrutor permanecer em solo monitorando o andamento da navegação pelos meios disponíveis, tais como rádio ou telefone (no caso de paradas intermediárias), bem como o desenvolvimento da meteorologia em rota.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que revisei o planejamento de navegação de (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) e o considero apto a realizar voo solo entre (designativos dos aeródromos de partida, destino, bem como sobrevoos e pousos intermediários se houver) em um (modelo da aeronave) no dia (data). (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Navegação liberada por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

**8.11 [Reservado]****8.12 Endosso de liberação para o cheque PP – 61.79(a)**

Válido por 30 dias.

Quem pode endossar:

- 1 - Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo (INVA, INVH, etc.); ou
- 2 - Piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 91 subparte K).

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.79 do RBAC nº 61.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre todos os requisitos para a concessão da licença de (PPA, PPH, etc.) e está preparado para o exame de proficiência. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Liberado para cheque PP por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

### **8.13 Endosso de liberação para o cheque PC – 61.99(a)**

**Válido por 30 dias.**

Quem pode endossar:

- 1 - Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo (INVA, INVH, etc.); ou
- 2 - Piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 91 subparte K).

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.99 do RBAC nº 61;

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre todos os requisitos para a concessão da licença de (PCA, PCH, etc.) e está preparado para o exame de proficiência. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Liberado para cheque PC por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

**8.14 Endosso de liberação para o cheque MPL – 61.119(a)**

Válido por 30 dias.

Quem pode endossar:

1 - Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo (INVA); ou

2 - Piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 91 subparte K).

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.119 do RBAC nº 61.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre todos os requisitos para a concessão da Licença de Piloto de Tripulação Múltipla e está preparado para o exame de proficiência. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome do CTAC caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Liberado para cheque MPL por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome do CTAC caso aplicável).”*

**8.15 Endosso de liberação para o cheque de Piloto de Planador – 61.159(a)**

Válido por 30 dias.

Quem pode endossar:

Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo de Planador (INPL).

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.159 do RBAC nº 61.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre todos os requisitos para a concessão da Licença de Piloto de Planador e está preparado para o exame de proficiência. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Liberado para cheque PPL por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

## **8.16 Endosso de liberação para o cheque de Piloto de Balão Livre – 61.179(a)**

**Válido por 30 dias.**

Quem pode endossar:

Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo de Balão Livre (INVB).

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.179 do RBAC nº 61.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre todos os requisitos para a concessão da Licença de Piloto de Balão Livre e está preparado para o exame de proficiência. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Liberado para cheque PBL por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

## **8.17 Endosso de liberação para o cheque de habilitação de classe – 61.195(f)**

**Válido por 30 dias.**

Quem pode endossar:

1 - Detentor da habilitação válida de Instrutor de Voo (INVA, INVH, INVD); ou

2 - Piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 91 subparte K).

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na seção 61.195 do RBAC nº 61 para a classe pertinente.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) cumpre todos os requisitos para a concessão da habilitação de classe (nome da habilitação) e está preparado para o exame de proficiência. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome*

*da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Liberado para cheque (MNTE, MLTE, MNAF, MLAF, HMNC, HMNT, HMLT, etc.) por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

#### **8.18 Endosso para modelo específico de aeronave classe – 61.199(b)(1)**

Quem pode endossar:

Piloto devidamente qualificado nos termos do Apêndice B desta IS.

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista no Apêndice B desta IS.

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que ministrei instrução de solo e de voo ao piloto (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) em um (modelo da aeronave, conforme designativos do Apêndice B da IS nº 61-006C) e o considero proficiente para atuar como piloto em comando em aeronaves desse modelo. (Nome, CANAC, assinatura do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Endossado no modelo (modelo da aeronave, conforme designativos do Apêndice B da IS nº 61-006C) por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor e nome da escola/aeroclube caso aplicável).”*

Regra de transição:

Os pilotos cujas habilitações de tipo tenham sido convertidas em habilitações de classe por ocasião da Emenda 06 ao RBAC nº 61 consideram-se endossados em todos os modelos de aeronave que já tenham voado dentro dessa habilitação de tipo (para maiores detalhes, vide Apêndice C desta IS)

#### **8.19 Endosso de treinamento inicial ou periódico para habilitação de tipo (somente quando não há CTAC certificado ou validado pela ANAC para o tipo) – 61.213(a)(2)(iii), 6.213(a)(3)(iii) e 61.215(c).**

Quem pode endossar:

Piloto Comercial ou Piloto de Linha Aérea habilitado no tipo.

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na Avaliação Operacional da aeronave publicada pela ANAC em <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/avaliacao-operacional> ou, caso não haja, a instrução necessária para aquisição de proficiência pelo piloto instruído, tomando-se por referência o previsto pelo fabricante da aeronave e pela Instrução Suplementar 61-005;

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que ministrei treinamento de solo e de voo ao piloto (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) em um (modelo da aeronave, conforme designativos previstos na IS nº 61-004) e o considero preparado para o exame de (concessão ou revalidação) da habilitação de tipo. (Nome, CANAC e assinatura do instrutor)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Treinamento para (concessão ou revalidação) de tipo na função de (PIC ou SIC) ministrado por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor).”*

**8.20 Endosso de treinamento de diferenças em aeronave tipo (somente quando não há CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrar o treinamento de diferenças para o modelo) – 61.217(b)**

Quem pode endossar:

Piloto Comercial ou Piloto de Linha Aérea habilitado no tipo.

Instrução prévia mínima ao endosso:

A instrução prevista na Avaliação Operacional da aeronave publicada pela ANAC em <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/avaliacao-operacional> ou, caso não haja, a instrução necessária para aquisição de proficiência pelo piloto instruído, tomando-se por referência o previsto pelo fabricante da aeronave e pela Instrução Suplementar 61-005;

Texto do endosso na CIV:

*“Declaro que ministrei treinamento de diferenças ao piloto (Nome do piloto endossado, CANAC do piloto endossado) em um (modelo da aeronave, conforme designativos previstos na IS nº 61-004) e o considero proficiente para atuar na função de (PIC ou SIC) em aeronaves deste modelo. (Nome, CANAC e assinatura do instrutor)”*

Texto do endosso na CIV Digital:

*“Treinamento de diferenças para (modelo da aeronave, conforme designativos da IS nº 61-004) na função de (PIC ou SIC) ministrado por (Nome do instrutor, CANAC do instrutor).”*

## **9. APÊNDICES**

Apêndice A – Controle de alterações

Apêndice B – Tabelas de modelos de aeronave classe que requerem endosso específico

Apêndice C – Orientações para leitura das tabelas do Apêndice B

## **10. BIBLIOGRAFIA**

*FAA - Advisory Circular 61-65F - Certification: Pilots and Flight and Ground Instructors*

## **11. DISPOSIÇÕES FINAIS**

- 11.1 As organizações de ensino aeronáutico e os operadores que possuem um programa de treinamento aprovado pela ANAC responsabilizam-se solidariamente pela qualidade e regularidade dos endossos assinados por seus instrutores no decorrer de seus programas de treinamento/instrução. É recomendável que tais entidades estabeleçam procedimentos internos que disciplinem o lançamento de endossos por seus instrutores, inclusive indicando expressamente quais instrutores são autorizados a endossar em nome da instituição.
- 11.2 Os casos omissos serão dirimidos pela SPO.

**APÊNDICE A - CONTROLE DE ALTERAÇÕES**

| <b>ALTERAÇÕES REALIZADAS NA REVISÃO D</b> |  |
|---|--|
| <b>ITEM</b>                               | <b>ALTERAÇÃO REALIZADA</b>   |
| 8.7                                       | Inclusão do item “Endosso para realizar operações como piloto rebocador de planador - 61.31(g)” numerado como 8.7    |
| 8.8                                       | Inclusão do item “Endosso para realizar operações como piloto lançador de paraquedista - 61.31(h)” numerado como 8.8 |
| C.3                                       | Alteração da referência para 8.18, em razão da renumeração dos itens.  |
| Antigos itens 8.7 a 8.18                  | Renumerados para 8.9 a 8.20, respectivamente.  |

**APÊNDICE B - TABELAS DE MODELOS DE AERONAVE CLASSE QUE REQUEREM ENDOSSO ESPECÍFICO**

| CLASSE AVIÕES MULTIMOTORES A TURBINA                  |   |   |   |  |                               |
|---|---|---|---|--|-------------------------------|
| (1)<br>FABRICANTE                                     | (2)<br>MODELO   | (3)<br>DESIGNATIVOS<br>PARA FINS DO<br>EXAME<br>PREVISTO EM<br>61.199(b)(2) | (4)<br>INSTRUÇÃO<br>REQUERIDA PARA O<br>ENDOSSO   | (5)<br>QUALIFICAÇÃO<br>MÍNIMA DO<br>PILOTO<br>ENDOSSANTE | (6) OBSERVAÇÕES<br>ADICIONAIS |
| Asta GAF  | Nomad-22B<br>Nomad-24A  | A22T  | A critério  | PC   |                               |
| Beechcraft/<br>Raytheon                               | Beechcraft 90<br>Series   | BE90/BE99/BE10/<br>BE20   | A critério  | PC   |                               |
|   | Beechcraft 99<br>Series   |   | A critério  | PC   |                               |
|   | Beechcraft 100<br>Series  |   | A critério  | PC   |                               |
|   | Beechcraft 200<br>Series - apenas<br>modelos<br>certificados<br>com MTOW<br>igual ou<br>inferior a<br>5670kg<br>(12500lbs). |   | A critério.   | PC   |                               |
| Cessna / Reims<br>Aviation                            | F406<br>425   | F406  | A critério.   | PC   |                               |
|   | 441   | C441  | A critério.   | PC   |                               |
| Dornier,<br>Deutsche<br>Aerospace,<br>Friedrickshafen | DO 28-G92   | DO28  | A critério.   | PC   |                               |
|   | DO 128-6  | D128  | A critério.   | PC   |                               |
| Embraer   | EMB 121<br>Xingu  | E121  | A critério.   | PC   |                               |
| Indústria<br>Aeronáutica<br>Neiva S.A.                | EMB-820C<br>Carajá  | PAT4  | A critério.   | PC   |                               |
| Mitsubishi  | MU-2  | MU2B  | Seguir o treinamento<br>previsto no SFAR 108,<br>disponível em<br><a href="http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=8ef10ac9a4b778dc8cb0e89a98255848&amp;mc=true&amp;node=pt14.2.91&amp;rgn=div5#ap14.2.91.6">http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=8ef10ac9a4b778dc8cb0e89a98255848&amp;mc=true&amp;node=pt14.2.91&amp;rgn=div5#ap14.2.91.6</a> | PC   |                               |
| Piaggio   | P166  | P166  | A critério.   | PC   |                               |
|   | P180  | P180  | A critério.   | PC   |                               |
| Britten-Norman<br>/ Pilatus Britten                   | BN-2A/2B<br>Series  | BN2A  | A critério.   | PC   |                               |
|   | BN-2A Mk III<br>Series  | BN2M  | A critério.   | PC   |                               |
|   | BN2T  | BN2T  | A critério.   | PC   |                               |
|   | BN2T-4R<br>BN2T-4S  |   | A critério.   | PC   |                               |
| Piper   | PA Série 31T<br>(Cheyenne I/II)   | PA31  | A critério.   | PC   |                               |
|   | PA Série 42) -<br>apenas modelos<br>certificados<br>com MTOW<br>igual ou<br>inferior a<br>5670kg<br>(12500lbs).             | PA42  | A critério.   | PC   |                               |
| Rockwell  | AC 680T/ AC<br>690B (MET)<br>/AC 690C   | AC6T  | A critério.   | PC   |                               |

|  |   |     |             |    |  |
|--|---|-----|-------------|----|--|
|  | (MET)/ AC 900 (MET) – Series  |     |             |    |  |
| Short Brothers and Harland Ltd/<br>Northern Ireland (Bombardier) | SC-7 - apenas modelos certificados com MTOW acima de 5670kg (12500lbs). | SC7 | A critério. | PC |  |

| CLASSE HELICÓPTEROS MONOMOTORES CONVENCIONAIS |   |  |   |  |                            |
|---|---|--|---|--|----------------------------|
| (1) FABRICANTE                                | (2) MODELO                                      | (3) DESIGNATIVOS PARA FINS DO EXAME PREVISTO EM 61.199(b)(2) | (4) INSTRUÇÃO REQUERIDA PARA O ENDOSSO  | (5) QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DO PILOTO ENDOSSANTE   | (6) OBSERVAÇÕES ADICIONAIS |
| Bell Helicopters                              | Bell 47   | BH47   | A critério.   | PCH  |                            |
| Bristol Aircraft                              | B-171-B   | B171   | A critério.   | PCH  |                            |
| Brantly                                       | B-2<br>B-2B                                     | BRB2   | A critério.   | PCH  |                            |
| Breda Nardi                                   | 269   | H269   | A critério.   | PCH  |                            |
| Enstrom Helicopter Corporation                | F 28<br>F 280                                   | EN28   | A critério.   | PCH  |                            |
| Hélicoptères Guimbal                          | Cabri G2  | G2CA   | A critério.   | PCH  |                            |
| Hiller  | UH 12A<br>UH 12B<br>UH 12E                      | HL12   | A critério.   | PCH  |                            |
| Hughes/Schweitzer                             | 269A<br>269B<br>269C<br>300C<br>300CB<br>300Cbi | HU30   | A critério.   | PCH  |                            |
| Robinson                                      | R 22  | R22  | <p><b>Endosso inicial</b></p> <p>a) Instrução de solo (<i>SFAR 73 Awareness Training</i>) que inclua os seguintes assuntos:</p> <p>(1) Gerenciamento da energia cinética da aeronave;</p> <p>(2) <i>Mast bumping</i>;</p> <p>(3) Baixa rotação do rotor (estol de pá);</p> <p>(4) Perigos da condição de <i>low G</i>; e</p> <p>(5) Queda da RPM do rotor.</p> <p>b) 10 horas de instrução de voo que incluam os seguintes procedimentos:</p> <p>(A) Treinamento avançado de autorrotação;</p> <p>(B) Controle de RPM do rotor sem o uso do governador;</p> | INVH que tenha recebido instrução em todos os procedimentos previstos para o endosso inicial e possua, no mínimo, 200 horas de voo em helicópteros, das quais 50 horas em R22. |                            |

|  |                       |   |  |   |                               |
|--|-----------------------|---|--|---|-------------------------------|
|  |                       |   | (F) Identificação e recuperação de baixa RPM do rotor; e<br><br>(G) Efeitos das manobras de <i>low G</i> e procedimentos de recuperação.   |   |                               |
|  | R 44                  | R44   | <b>Endosso inicial</b><br><br>a) Instrução de solo ( <i>SFAR 73 Awareness Training</i> ) que inclua os seguintes assuntos:<br><br>(1) Gerenciamento da energia cinética da aeronave;<br><br>(2) <i>Mast bumping</i> ;<br><br>(3) Baixa rotação do rotor (estol de pá);<br><br>(4) Perigos da condição de <i>low G</i> ; e<br><br>(5) Queda da RPM do rotor.<br><br>b) 10 horas de instrução de voo que incluam os seguintes procedimentos:<br><br>(A) Treinamento avançado de autorrotação;<br><br>(B) Controle de RPM do rotor sem o uso do governador;<br><br>(F) Identificação e recuperação de baixa RPM do rotor; e<br><br>(G) Efeitos das manobras de <i>low G</i> e procedimentos de recuperação. | INVH que tenha recebido instrução em todos os procedimentos previstos para o endosso inicial e possua, no mínimo, 200 horas de voo em helicópteros, das quais 50 horas em helicópteros Robinson sendo no mínimo 25h em R44. |                               |
| Silvercraft                                      | SV 4/SH4              | SV4   | A critério   | PCH   |                               |
| Sikorsky   | S 55/SK 55            | SK55  | A critério   | PCH   |                               |
|  | S 58/SK 58            | SK58  | A critério   | PCH   |                               |
| Westland   | Westland S55 Series 1 | WS55  | A critério   | PCH   |                               |
| <b>CLASSE HELICÓPTEROS MONOMOTORES A TURBINA</b> |                       |   |  |   |                               |
| (1)<br>FABRICANTE                                | (2)<br>MODELO         | (3)<br>DESIGNATIVOS PARA FINS DO EXAME PREVISTO EM 61.199(b)(2) | (4)<br>INSTRUÇÃO REQUERIDA PARA O ENDOSSO  | (5)<br>QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DO PILOTO ENDOSSANTE   | (6)<br>OBSERVAÇÕES ADICIONAIS |
| Agusta   | A 119                 | A119  | A critério.  | PCH   |                               |
| Agusta Bell                                      | Agusta Bell 206       | BH06  | A critério.  | PCH   |                               |
|  | Agusta Bell 204       | BH04  | A critério.  | PCH   |                               |
|  | Agusta Bell 205       | BH05  | A critério.  | PCH   |                               |
| Bell Helicopters                                 | Bell 47T              | BH7T  | A critério.  | PCH   |                               |
|  | Bell 47TA             |   | A critério.  | PCH   |                               |
|  | Bell 204              | BH04  | A critério.  | PCH   |                               |
|  | Bell 205              | BH05  | A critério.  | PCH   |                               |
|  | Bell UH-1D            | BH04  | A critério.  | PCH   |                               |

|   |                    |                |             |     |  |
|---|--------------------|----------------|-------------|-----|--|
|   | Bell UH-1H         |                |             |     |  |
|   | Bell 206A          | BH06           | A critério. | PCH |  |
|   | Bell 206B          |                |             |     |  |
|   | Bell 206B2         |                |             |     |  |
|   | Bell 206B3         |                |             |     |  |
|   | Bell 206L          | BH09           | A critério. | PCH |  |
| Bell 206L1                              |                    |                |             |     |  |
| Bell 206L3                              |                    |                |             |     |  |
| Bell 206L4                              |                    |                |             |     |  |
|   | Bell 209           | BH07           | A critério. | PCH |  |
|   | Bell 407           |                | A critério. | PCH |  |
| Breda Nardi                             | 369                | H369           | A critério. | PCH |  |
| Enstrom Helicopter Corporation          | F 480              | EN48           | A critério. | PCH |  |
| EUROCOPTER                              | AS 350B            | H350/EC30      | A critério. | PCH |  |
|   | AS 350B1           |                |             |     |  |
|   | AS 350B2           |                |             |     |  |
|   | AS 350D            |                |             |     |  |
|   | AS 350BA           | H350/EC30      | A critério. | PCH |  |
|   | AS 350BB           |                |             |     |  |
|   | AS 350B3           | H350/EC30      | A critério. | PCH |  |
|   | EC 130 B4          |                |             |     |  |
|   | EC 130 T2          | EC20           | A critério. | PCH |  |
|   | EC 120             |                |             |     |  |
|   | SA 341G            | EC34           | A critério. | PCH |  |
|   | SA 342J            |                |             |     |  |
|   | SE 3130            | S313/S315/S318 | A critério. | PCH |  |
|   | SA 313             |                |             |     |  |
| SA 313B                                 |                    |                |             |     |  |
| SE 3180                                 |                    |                |             |     |  |
| SA 318B                                 |                    |                |             |     |  |
| SA 318C                                 |                    |                |             |     |  |
| SA 315B                                 |                    |                |             |     |  |
| SE 3160                                 | S316/S319          | A critério.    | PCH         |     |  |
| SA 316A/B                               |                    |                |             |     |  |
| SE 316C                                 |                    |                |             |     |  |
| SA 319B/C                               |                    |                |             |     |  |
| SA 360                                  | S360               | A critério.    | PCH         |     |  |
| SO 1221                                 | S221               | A critério.    | PCH         |     |  |
| Hiller                                  | UH 12T             | H12T           | A critério. | PCH |  |
| Hughes/Schweitzer                       | 330 SP<br>333      | SC33           | A critério. | PCH |  |
| Hughes/McDonnell Douglas/MD Helicopters | Hughes 500 (369D)  | HU50           | A critério. | PCH |  |
|   | Hughes 500 (369E)  |                |             |     |  |
|   | Hughes 500 (369FF) |                |             |     |  |
|   | Hughes 500 (369HE) |                |             |     |  |
| Hughes 500 (369HS)                      | HU52               | A critério.    | PCH         |     |  |
| MD 500 N (NOTAR)                        |                    |                |             |     |  |
| MD 520 N                                |                    |                |             |     |  |
|   | MD 600 N           | HU60           | A critério. | PCH |  |
| PZL-Swidnik                             | PZL SW-4           | PSW4           | A critério. | PCH |  |
| Robinson                                | R 66               | R66            | A critério. | PCH |  |
| Sikorsky                                | S 58T              | S58T           | A critério. | PCH |  |

|          |                       |      |             |     |  |
|----------|-----------------------|------|-------------|-----|--|
| Westland | Westland S55 Series 3 | WS55 | A critério. | PCH |  |
|----------|-----------------------|------|-------------|-----|--|

| CLASSE HELICÓPTEROS MULTIMOTORES   |  |   |   |  |                                  |
|--|--|---|---|--|----------------------------------|
| (1)<br>FABRICANTE  | (2)<br>MODELO  | (3)<br>DESIGNATIVOS<br>PARA FINS DO<br>EXAME<br>PREVISTO EM<br>61.199(b)(2) | (4)<br>INSTRUÇÃO<br>REQUERIDA PARA O<br>ENDOSSO | (5)<br>QUALIFICAÇÃO<br>MÍNIMA DO<br>PILOTO<br>ENDOSSANTE | (6)<br>OBSERVAÇÕES<br>ADICIONAIS |
| Agusta   | A 109 A  | A109  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | A 109 A II   |   |   |  |                                  |
|  | A 109 C  |   |   |  |                                  |
|  | A 109 K2   | A19S  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | A 109 E  |   |   |  |                                  |
|  | A 109 S  |   |   |  |                                  |
| AW 109 SP  |  |   |   |  |                                  |
| Agusta Bell  | Agusta Bell 212  | BH12  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | Agusta Bell 412<br>Agusta Bell 412SP                           | BH41  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
| Bell Helicopters   | Bell 206LT<br>Twinranger                                       | BHLT  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | Bell 212   | BH12  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | Bell 412<br>Bell 412SP<br>Bell 412 HP<br>Bell 412EP            | BH41  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | Bell 222<br>Bell 222A<br>Bell 222B<br>Bell 222UT<br>Bell 222SP | BH22  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | Bell 230   | BH23  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | Bell 430   | BH43  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | Bell 427   | BH27  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | Bell 429   | BH29  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
|  | EUROCOPTER   | EC 135 T1CDS<br>EC 135 P1<br>CDS  | EC35  | A critério.  | PCH                              |
| EC 135 T1<br>CPDS<br>EC 135 P1<br>CPDS<br>EC 135 T2<br>CPDS<br>EC 135 P2<br>CPDS |  |   |   |  |                                  |
| EC 155 B/B1  |  | EC55  | A critério.                                     | PCH  |                                  |
| MBB-BK<br>117A-1<br>MBB-BK<br>117A-3<br>MBB-BK<br>117A-4<br>MBB-BK<br>117B-1     |  | BK17  | A critério.                                     | PCH  |                                  |

|                             |   |                 |             |             |     |  |
|-----------------------------|---|-----------------|-------------|-------------|-----|--|
|                             | MBB-BK<br>117B-2  |                 | A critério. | PCH         |     |  |
|                             | MBB-BK<br>117C-1  |                 |             |             |     |  |
|                             | MBB-BK<br>117C-2  | EC45            | A critério. | PCH         |     |  |
|                             | BO 105A<br>BO 105C<br>BO 105D<br>BO 105LS A-1<br>BO 105LS A-3<br>BO 105S<br>BO 105CBS | B105            | A critério. | PCH         |     |  |
|                             | AS 355 E<br>AS 355 F<br>AS 355 F1<br>AS 355 F2  | H355            | A critério. | PCH         |     |  |
|                             | AS 355 N  |                 | A critério. | PCH         |     |  |
|                             | AS 355 NP   |                 | A critério. | PCH         |     |  |
|                             | SA 365<br>SA 365C1<br>SA 365C2<br>SA 365C3  | S365            | A critério. | PCH         |     |  |
|                             | SA 365N<br>SA 365N1<br>SA 365N2   |                 | A critério. | PCH         |     |  |
|                             | SA 365N3  |                 | A critério. | PCH         |     |  |
|                             |   |                 |             |             |     |  |
|                             | McDonnell<br>Douglas<br>Helicopters   | MD 900          | MD90        | A critério. | PCH |  |
|                             |   | MD 902          |             | A critério. | PCH |  |
|                             | Ministry of<br>Aviation<br>Industry of<br>Russia                                      | Kamov KA<br>26D | KA26        | A critério. | PCH |  |
| MIL Mi-2                    |   | MMI2            | A critério. | PCH         |     |  |
| P. Z. L.<br>Swidnik, Poland | PZL KANIA   | PZKA            | A critério. | PCH         |     |  |

**APÊNDICE C - ORIENTAÇÕES PARA A LEITURA DAS TABELAS DO APÊNDICE B**

- C1. O parágrafo 61.199(b)(1) do RBAC nº 61 estabelece que a ANAC pode requerer treinamento e endosso para pilotos que pretendam operar determinados modelos de aeronave classe.
- C2. As tabelas constantes do Apêndice B desta IS têm por objetivo estabelecer quais modelos requerem este treinamento, qual o treinamento necessário e qual a qualificação requerida do piloto que irá assinar o endosso.
- C3. Os endossos para as aeronaves a que se refere aquele Apêndice devem ser lançados de acordo com a padronização estabelecida no item 8.18 desta IS.
- C4. Modelos de aeronaves classe que não sejam mencionados nas tabelas do Apêndice B se consideram abrangidos pela previsão do parágrafo 61.199(b) do RBAC nº 61, e portanto não requerem que o piloto detentor da habilitação de classe pertinente realize treinamento ou endosso específico para operá-los. Nesses casos, é de inteira responsabilidade do piloto identificar o meio mais adequado de familiarizar-se com o modelo antes de operá-lo, o que poderá incluir a leitura dos manuais e da documentação da aeronave, a realização de voos em duplo comando com piloto já experiente no modelo, a conclusão de um curso de familiarização, etc.
- C5. Para a interpretação das tabelas do Apêndice B, são válidas as seguintes orientações:
- C5.1. Coluna 1**
- C5.1.1. A Coluna 1 agrupa as aeronaves da tabela de acordo com o nome de seu fabricante, por ordem alfabética. Esta coluna tem apenas a função de facilitar a busca pela aeronave de interesse no corpo da tabela.
- C5.2. Coluna 2**
- C5.2.1. A Coluna 2 indica os modelos para os quais um endosso é requerido para atuar como piloto em comando.
- C5.2.2. Um endosso é necessário sempre que um piloto pretenda “ingressar” em uma célula da Coluna 2, isto é, sempre que pretenda passar a operar um dos modelos constantes daquela célula.
- C5.2.3. Um único endosso é válido para todos os modelos da mesma célula da Coluna 2. Ou seja, para transitar entre modelos de uma mesma célula da Coluna 2 não é necessário endosso adicional.
- C5.2.4. Pilotos que já operavam aeronaves da tabela anteriormente à entrada em vigor da Emenda 06 ao RBAC nº 61 são considerados já endossados em todas as células da coluna 2 referentes aos modelos que operavam.
- C5.3. Coluna 3**
- C5.3.1. A Coluna 3 indica os designativos de tipo das habilitações que vigoravam em 24/3/2016, que permitem ao piloto identificar se o exame de proficiência previsto no parágrafo

61.199(b)(2) do RBAC nº 61 é ou não requerido após a obtenção do endosso.

- C5.3.2. Os pilotos que realizarem transição entre designativos distintos (isto é, células distintas na coluna 3) terão de, após receber o endosso, obter aprovação em um exame de proficiência realizado por INSPAC ou Examinador Credenciado, antes que possam atuar regularmente como piloto em comando no equipamento.
- C5.3.3. Já os pilotos que realizarem a transição entre células distintas na coluna 2 da tabela, mas cujo designativo da coluna 3 seja o mesmo, terão de obter o endosso, mas não precisam realizar o exame de proficiência.
- C5.3.4. Esta regra será válida até 30/06/2017. Após esta data, a realização desses exames não será mais necessária.
- C5.3.5. Esses exames têm por objetivo avaliar se a instrução e o endosso foram de fato eficazes em tornar o piloto endossado proficiente. Após a aprovação no exame, **não é necessário ao piloto aprovado protocolar processo na ANAC ou adotar qualquer providência adicional**. Basta que o INSPAC ou Examinador Credenciado insira a aprovação na FAP Eletrônica do SACI ou cadastre a NEC no caso de operadores 135; a partir desse momento o piloto já é considerado apto a atuar como piloto em comando no modelo em questão.
- C5.3.6. Ressalte-se que este exame poderá, caso o piloto deseje, ser utilizado para a revalidação de sua habilitação de classe, e nesse caso é requerida a solicitação à ANAC pelo sistema de habilitações como qualquer outro processo de revalidação.

#### **C5.4. Coluna 4**

- C5.4.1. A Coluna 4 indica qual a instrução requerida previamente à concessão do endosso. Se esta coluna indicar instrução “A critério”, o piloto endossante deverá ministrar a instrução de solo e de voo que se mostre suficiente para que o piloto endossado seja capaz de demonstrar total conhecimento e proficiência nos seguintes aspectos:
- Estrutura, sistemas e limitações da aeronave;
  - Procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação das condições gerais de aeronavegabilidade;
  - Procedimentos normais em solo e em voo;
  - Procedimentos anormais e de emergência em solo e em voo; e
  - Procedimentos em caso de falhas de equipamentos e de motor.
- C5.4.2. Em todos os casos, caso haja Avaliação Operacional publicada para o modelo de aeronave, esta deve ser usada como referência para o treinamento ministrado. As Avaliações Operacionais podem ser encontradas na página <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/avaliacao-operacional>.

#### **C5.5. Coluna 5**

- C5.5.1. A Coluna 5 indica a qualificação mínima do piloto endossante.
- C5.5.2. Não obstante o previsto nesta coluna, em todos os casos é aceitável o lançamento de endosso por um piloto que não possua licença ou habilitação brasileira, desde que:
- o endossante seja um piloto vinculado ao fabricante da aeronave para a qual o endosso está sendo lançado; ou
  - o endossante seja um piloto vinculado a um Centro de Treinamento estrangeiro validado pela ANAC.

### C5.6. Coluna 6

- C5.6.1. A Coluna 6 traz eventuais observações adicionais referentes aos endossos, tal como o prazo de validade do endosso, quando houver.

### C6. EXEMPLOS:

- Determinado piloto já possuía, antes do dia 22/04/2016, a habilitação de tipo A109, com a qual voava aeronave do modelo A 109 A.
- Conforme o previsto no item C5.2.4 deste Apêndice, podemos afirmar que ele já se encontra endossado para todos os modelos da célula correspondente ao A 109 A, indicados abaixo:

| CLASSE HELICÓPTEROS MULTIMOTORES |               |   |   |  |                               |
|----------------------------------|---------------|---|---|--|-------------------------------|
| (1)<br>FABRICANTE                | (2)<br>MODELO | (3)<br>DESIGNATIVOS<br>PARA FINS DO<br>EXAME<br>PREVISTO EM<br>61.199(b)(2) | (4)<br>INSTRUÇÃO<br>REQUERIDA PARA O<br>ENDOSSO | (5)<br>QUALIFICAÇÃO<br>MÍNIMA DO<br>PILOTO<br>ENDOSSANTE | (6) OBSERVAÇÕES<br>ADICIONAIS |
| Agusta                           | A 109 A       | A109  | A critério.                                     | PCH  |                               |
|                                  | A 109 A II    |   |   |  |                               |
|                                  | A 109 C       |   |   |  |                               |
|                                  | A 109 K2      | A19S  | A critério.                                     | PCH  |                               |
|                                  | A 109 E       |   |   |  |                               |
|                                  | A 109 S       |   |   |  |                               |
| AW 109 SP                        |               | A critério.   | PCH   |  |                               |

- Caso este piloto pretenda voar um modelo A 109 A II ou A 109 C, ele não terá de realizar qualquer procedimento adicional, uma vez que este modelo se encontra na célula para a qual ele já se encontra endossado.

- Suponhamos agora que este mesmo piloto pretenda passar a voar uma aeronave do modelo A 109 K2:

| CLASSE HELICÓPTEROS MULTIMOTORES |            |  |  |  |                            |
|----------------------------------|------------|--|--|--|----------------------------|
| (1) FABRICANTE                   | (2) MODELO | (3) DESIGNATIVOS PARA FINS DO EXAME PREVISTO EM 61.199(b)(2) | (4) INSTRUÇÃO REQUERIDA PARA O ENDOSSO | (5) QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DO PILOTO ENDOSSANTE | (6) OBSERVAÇÕES ADICIONAIS |
| Agusta                           | A 109 A    | A109   | A critério.                            | PCH  |                            |
|                                  | A 109 A II |  |  |  |                            |
|                                  | A 109 C    |  |  |  |                            |
|                                  | A 109 K2   | A19S   | A critério.                            | PCH  |                            |
|                                  | A 109 E    |  | A critério.                            | PCH  |                            |
|                                  | A 109 S    |  | A critério.                            | PCH  |                            |
| AW 109 SP                        |            | A critério.  | PCH                                    |  |                            |

- Nesse caso, o modelo desejado se encontra em célula diferente dos modelos para os quais o piloto já é endossado. Conforme prevê o item C5.2.2 deste Apêndice, o piloto precisará por isso obter o endosso para esse modelo, antes que possa atuar como piloto em comando.
- Como o designativo de tipo da coluna 3 é o mesmo dos modelos para os quais o piloto já possuía endosso (“A109”), não há necessidade de realizar exame de proficiência, conforme esclarece o item C5.3.3 deste Apêndice. Após receber o endosso ele já estará apto a voar.
- Por fim, suponhamos que esse piloto agora pretenda voar uma aeronave de modelo **A 109 E**:

| CLASSE HELICÓPTEROS MULTIMOTORES |            |  |  |  |                            |
|----------------------------------|------------|--|--|--|----------------------------|
| (1) FABRICANTE                   | (2) MODELO | (3) DESIGNATIVOS PARA FINS DO EXAME PREVISTO EM 61.199(b)(2) | (4) INSTRUÇÃO REQUERIDA PARA O ENDOSSO | (5) QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DO PILOTO ENDOSSANTE | (6) OBSERVAÇÕES ADICIONAIS |
| Agusta                           | A 109 A    | A109   | A critério.                            | PCH  |                            |
|                                  | A 109 A II |  |  |  |                            |
|                                  | A 109 C    |  |  |  |                            |
|                                  | A 109 K2   | A19S   | A critério.                            | PCH  |                            |
|                                  | A 109 E    |  | A critério.                            | PCH  |                            |
|                                  | A 109 S    |  | A critério.                            | PCH  |                            |
| AW 109 SP                        |            | A critério.  | PCH                                    |  |                            |

- Da mesma forma que no caso anterior, aqui o piloto precisará obter um endosso para o modelo, já que ele se encontra em uma célula diferente da Coluna 2.
- No entanto, note que agora a transição implica também em mudança do designativo de tipo previsto na Coluna 3, de modo que após o endosso ele terá de ser aprovado em exame de proficiência por INSPAC ou Examinador Credenciado, conforme prevê o parágrafo 61.199(b)(2) do RBAC nº 61 e detalha o item C5.3.2 deste Apêndice.