

PORTARIA Nº 3.099/SAR/SPO, DE 3 DE OUTUBRO DE 2018.

Aprova o Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF RBHA 91, Emenda 01

OS SUPERINTENDENTES DE PADRÕES OPERACIONAIS e DE AERONAVEGABILIDADE, no uso das atribuições que lhes conferem o art. 42, do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, o art. 15 da Instrução Normativa nº 81, de 19 de dezembro de 2014, e considerando o que consta do processo nº 00058.035043/2018-88,

RESOLVEM:

Art. 1º Aprovar o Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF RBHA 91, Emenda 01, referente ao RBHA 91, de 7 de junho de 2018.

Parágrafo único. A versão pública do CEF de que trata esta Portaria encontra-se disponível na página “Legislação” juntamente ao RBHA.

Art. 2º No caso de constatação de nova infração ao mesmo requisito normativo, ocorrida no prazo estabelecido pelo respectivo Elemento de Fiscalização – EF, será aplicada providência administrativa sancionatória adicionalmente à providência administrativa definida no CEF.

Art. 3º Os relatos voluntários de deficiências não intencionais em segurança operacional, perigos ou ocorrências devem ser incentivados, assegurado o sigilo da fonte e examinados na adoção de providências sancionatórias.

Art. 4º Este CEF não se aplica ao exercício das atividades de fiscalização de natureza de ação fiscal, conforme definição constante na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, art. 2º, inciso III, alínea b.

Parágrafo único. Para as infrações detectadas no âmbito das atividades de ação fiscal, de competência da Superintendência de Ação Fiscal - SFI, será necessariamente aplicada a providência administrativa sancionatória, a qual pode ser acompanhada de providência acautelatória, a depender da constatação de existência de risco iminente.

Art. 5º Esta Portaria aplica-se a todas as fiscalizações em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que tange ao tipo de providência administrativa aplicada.

Art. 6º Fica revogada a Portaria nº 3.627/SPO, de 8 de dezembro de 2016, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS v.12, nº 1, de 6 de janeiro de 2016.

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor em 4 de dezembro de 2018.

WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES
Superintendente de Padrões Operacionais

ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO
Superintendente de Aeronavegabilidade

ANEXO À PORTARIA Nº 3.099/SAR/SPO, DE 3 DE OUTUBRO DE 2018.

Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF RBHA 91

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91001	Certificado de Matrícula	91.203 (a) e (e)	A tripulação deve portar a bordo da aeronave o respectivo certificado de matrícula.	A tripulação operou a aeronave sem portar o respectivo certificado de matrícula.	Preventiva	24 meses
91002	Certificado de Matrícula	91.203 (b)	A tripulação deve portar a bordo da aeronave o respectivo certificado de de marca experimental.	A tripulação não porta a bordo da aeronave o respectivo certificado de marca experimental.	Preventiva	24 meses
91003	Certificado de Aeronavegabilidade de	91.203 (a) (1)	A tripulação deve portar a bordo da aeronave o respectivo certificado de aeronavegabilidade válido.	A tripulação operou a aeronave sem portar o respectivo certificado de aeronavegabilidade válido.	Sancionatória	24 meses
91004	Certificado de Aeronavegabilidade de	91.203 (b) e (e)	A tripulação deve portar a bordo da aeronave o respectivo certificado de autorização de voo experimental válido.	A tripulação operou a aeronave sem portar o respectivo certificado de autorização de voo experimental válido.	Sancionatória	24 meses
91005	Licenças e Habilitações	91.5 (a) (3)	A operação é conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo.	A operação é conduzida por tripulantes que não estão adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo.	Sancionatória	24 meses
91006	Certificado Médico Aeronáutico	91.5.3	A tripulação deve possuir Certificado Médico Aeronáutico válido.	A tripulação não possui Certificado Médico Aeronáutico válido.	Sancionatória	24 meses
91007	Tripulação mínima	91.5 (a) (1)	A tripulação mínima da aeronave é aquela estabelecida pelo seu certificado de aeronavegabilidade.	A aeronave foi operada sem possuir a tripulação mínima da aeronave estabelecida pelo seu certificado de aeronavegabilidade.	Sancionatória	24 meses
91008	Tripulação mínima	91.5 (b) (2) (i)	A tripulação operou aeronave com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos, em voo IFR, com piloto automático em funcionamento, com tripulação composta por um piloto	A tripulação operou aeronave com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos, em voo IFR, com piloto automático em funcionamento, sem possuir a tripulação composta por um piloto qualificado como	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			qualificado como piloto em comando da aeronave e com habilitação IFR.	piloto em comando da aeronave e com habilitação IFR.		
91009	Tripulação mínima	91.5 (b) (2) (ii)	A tripulação operou aeronave com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos, em voo IFR, sem piloto automático, com tripulação composta por dois pilotos, ambos com qualificação IFR, um deles qualificado e designado piloto em comando da aeronave e o outro qualificado, pelo menos, como segundo em comando.	A tripulação operou aeronave com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos, em voo IFR, com piloto automático em funcionamento, sem possuir a tripulação composta por dois pilotos, ambos com qualificação IFR, um deles qualificado e designado piloto em comando da aeronave e o outro qualificado, pelo menos, como segundo em comando.	Preventiva	24 meses
91010	Tripulação mínima	91.5 (b) (3)	A tripulação operou aeronave com configuração para passageiros com mais de 9 assentos, em voo IFR, com tripulação composta por dois pilotos ambos com qualificação IFR, um deles qualificado e designado como piloto em comando da aeronave e o outro qualificado como segundo em comando da aeronave.	A tripulação operou aeronave com configuração para passageiros com mais de 9 assentos, em voo IFR, sem possuir a tripulação composta por dois pilotos ambos com qualificação IFR, um deles qualificado e designado como piloto em comando da aeronave e o outro qualificado como segundo em comando da aeronave?	Preventiva	24 meses
91011	Manual de Voo	91.9	Operou a aeronave cumprindo as limitações operacionais especificadas no Manual de Voo aprovado da aeronave.	Operou a aeronave sem cumprir as limitações operacionais especificadas no Manual de Voo aprovado da aeronave.	Sancionatória	24 meses
91012	Manual de Voo	91.203 (a) (2); 91.9	A tripulação deve portar a bordo da aeronave o respectivo manual de voo atualizado.	A tripulação operou a aeronave sem portar o respectivo manual de voo atualizado.	Preventiva	24 meses
91013	Lista de Verificações	91.203 (a) (2)	A tripulação deve portar a bordo da aeronave a respectiva lista de verificações.	A tripulação operou a aeronave sem portar a respectiva lista de verificações.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91014	NSCA 13-3	91.203 (a) (3)	A tripulação deve portar a bordo da aeronave a norma 3-13 publicada pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).	A tripulação operou a aeronave sem portar a norma 3-13 publicada pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).	Preventiva	24 meses
91015	Seguro	91.203 (a) (4) (i)	A tripulação deve portar a bordo da aeronave a respectiva apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento.	A tripulação operou a aeronave sem portar a respectiva apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento.	Preventiva	24 meses
91016	Registro de Inspeção Anual de Manutenção	91.203 (a) (4) (iii)	A tripulação deve portar a bordo da aeronave a respectiva Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM.	A tripulação operou a aeronave sem portar a respectiva Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM.	Preventiva	24 meses
91017	Licença de Estação da Aeronave	91.203 (a) (4) (iii)	O piloto deve possuir a Licença de Estação da aeronave a bordo (caso utilize equipamento rádio).	.A aeronave operou com equipamento rádio sem que o piloto deve possua a Licença de Estação da aeronave a bordo?	Preventiva	24 meses
91018	Indicador de velocidade no ar (Velocímetro)	91.205 (b) (1)	A aeronave operou com um indicador de velocidade no ar em condições operáveis, para cada piloto requerido.	A aeronave operou sem um indicador de velocidade no ar em condições operáveis, para cada piloto requerido.	Sancionatória	24 meses
91019	Altímetro	91.205 (b) (2)	A aeronave operou com um altímetro em condições operáveis, para cada piloto requerido.	A aeronave operou sem um altímetro em condições operáveis, para cada piloto requerido.	Sancionatória	24 meses
91020	Indicador de direção magnético (bússola)	91.205 (b) (4)	A aeronave operou com um indicador de direção magnético (bússola) em condições operáveis.	A aeronave operou sem um indicador de direção magnético (bússola) em condições operáveis.	Sancionatória	24 meses
91021	Tacômetro	91.205 (b) (5)	A aeronave operou com um tacômetro em condições operáveis, para cada motor.	A aeronave operou sem um tacômetro em condições operáveis, para cada motor.	Sancionatória	24 meses
91022	Indicador de pressão de óleo	91.205 (b) (6)	A aeronave operou com um indicador de pressão de óleo usando sistema de pressão em condições operáveis, para cada motor.	A aeronave operou sem um indicador de pressão de óleo usando sistema de pressão, em condições operáveis, para cada motor.	Sancionatória	24 meses
91023	Indicador de temperatura	91.205 (b) (7)	A aeronave operou com um indicador de temperatura em condições operáveis, para cada motor refrigerado a líquido.	A aeronave operou sem um indicador de temperatura em condições operáveis, para cada motor refrigerado a líquido.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91024	Indicador de temperatura do óleo	91.205 (b) (8)	A aeronave operou com um indicador de temperatura do óleo em condições operáveis, para cada motor refrigerado a ar.	A aeronave operou sem um indicador de temperatura do óleo em condições operáveis, para cada motor refrigerado a ar.	Sancionatória	24 meses
91025	Indicador de torque / indicador de temperatura dos gases	91.205 (b) (9)	A aeronave operou com um indicador de torque e um indicador de temperatura dos gases em condições operáveis, para cada motor e turbina, como aplicável.	A aeronave operou sem um indicador de torque e um indicador de temperatura dos gases em condições operáveis, para cada motor e turbina, como aplicável.	Sancionatória	24 meses
91026	Indicador de rotação do rotor	91.205 (b) (10)	A aeronave operou com um indicador de rotação do rotor em condições operáveis, para cada rotor principal.	A aeronave operou sem um indicador de rotação do rotor em condições operáveis, para cada rotor principal.	Sancionatória	24 meses
91027	Indicador de pressão de admissão do motor	91.205 (b) (11)	A aeronave operou com um indicador de pressão de admissão em condições operáveis, para cada motor de altitude.	A aeronave operou sem um indicador de pressão de admissão em condições operáveis, para cada motor de altitude.	Sancionatória	24 meses
91028	Indicadores de quantidade de combustível.	91.205 (b) (12)	A aeronave operou com indicadores de quantidade de combustível em condições operáveis, indicando a quantidade de combustível em cada tanque.	A aeronave operou sem indicadores de quantidade de combustível em condições operáveis, indicando a quantidade de combustível em cada tanque.	Sancionatória	24 meses
91029	Indicador da posição do trem de pouso	91.205 (b) (13)	A aeronave operou com indicador da posição do trem de pouso em condições operáveis, se a aeronave tiver trem de pouso retrátil.	A aeronave operou sem indicador da posição do trem de pouso em condições operáveis, se a aeronave tiver trem de pouso retrátil.	Sancionatória	24 meses
91030	Dispositivos de flutuação / Dispositivo Sinalizador Pirotécnico	91.205 (b) (14)	A aeronave operou com dispositivos de flutuação aprovados prontamente disponíveis para cada ocupante e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico em condições operáveis.	A aeronave operou sem dispositivos de flutuação aprovados prontamente disponíveis para cada ocupante e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico em condições operáveis.	Sancionatória	24 meses
91031	Cintos de segurança	91.205 (b) (15)	A aeronave operou com um cinto de segurança aprovado e equipado com fivela do tipo metal-com-metal em condições operáveis, para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade.	A aeronave operou com um cinto de segurança aprovado e equipado com fivela do tipo metal-com-metal em condições operáveis, para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91032	Cintos de segurança	91.205 (b) (16) (18) e (19)	A aeronave operou com cintos de segurança adequados e em condições operáveis.	A aeronave operou sem cintos de segurança adequados e em condições operáveis.	Preventiva	24 meses
91033	ELT	91.205 (b) (17)	A aeronave operou com um transmissor localizador de emergência (ELT) condições operáveis se requerido por RBHA 91.207.	A aeronave operou sem um transmissor localizador de emergência (ELT) em condições operáveis se requerido por RBHA 91.207.	Sancionatória	24 meses
91034	Extintor de incêndio	91.205 (b) (20)	A aeronave operou com um extintor de incêndio portátil acessível aos tripulantes em vôo em condições operáveis.	A aeronave operou sem um extintor de incêndio portátil acessível aos tripulantes em vôo em condições operáveis.	Preventiva	24 meses
91035	Âncora / drogue (âncora d'água)	91.205 (b) (21)	A aeronave operou com pelo menos uma âncora e um drogue (âncora d'água) em condições operáveis.	A aeronave operou sem pelo menos uma âncora e um drogue (âncora d'água) em condições operáveis.	Preventiva	24 meses
91036	VHF de rádio-comunicação bilateral	91.205 (b) (22)	A aeronave operou com pelo menos um VHF de rádio-comunicação bilateral apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados.	A aeronave operou com pelo menos um VHF de rádio-comunicação bilateral apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados?	Sancionatória	24 meses
91037	Instrumentos e equipamentos	91.205 (c) (1)	A aeronave operou noturno com instrumentos e equipamentos requeridos pelo RBHA 91.205 (b) sendo todos os instrumentos adequadamente iluminados.	A aeronave operou noturno sem os instrumentos e equipamentos requeridos pelo RBHA 91.205 (b) ou sem todos os instrumentos adequadamente iluminados.	Sancionatória	24 meses
91038	Indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial)	91.205 (c) (2)	A aeronave operou noturno com um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial) em condições operáveis.	A aeronave operou noturno sem um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial) em condições operáveis.	Sancionatória	24 meses
91039	Luzes de navegação aprovadas	91.205 (c) (3)	A aeronave operou noturno com luzes de navegação aprovadas em condições operáveis.	A aeronave operou noturno sem luzes de navegação aprovadas em condições operáveis.	Sancionatória	24 meses
91040	Luzes anticolisão	91.205 (c) (4)	A aeronave operou noturno com um sistema aprovado de luzes anticolisão em condições operáveis.	A aeronave operou noturno sem um sistema aprovado de luzes anticolisão em condições operáveis?	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91041	Farol de pouso	91.205 (c) (5)	A aeronave operou noturno com um farol de pouso em condições operáveis.	A aeronave operou noturno sem um farol de pouso em condições operáveis.	Sancionatória	24 meses
91042	Fonte de energia elétrica	91.205 (c) (6)	A aeronave operou noturno com uma fonte de energia elétrica adequada para alimentar todo equipamento elétrico e rádios instalados em condições operáveis.	A aeronave operou noturno sem uma fonte de energia elétrica adequada e em condições operáveis para alimentar todo equipamento elétrico e rádios instalados .	Sancionatória	24 meses
91043	Fusíveis	91.205 (c) (7)	A aeronave operou noturno com um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido em condições operáveis, colocados em local acessível em voo pelo piloto.	A aeronave operou noturno sem um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, em condições operáveis, colocados em local acessível em voo pelo piloto.	Preventiva	24 meses
91044	Lanterna elétrica portátil	91.205 (c) (8)	A aeronave operou noturno com uma lanterna elétrica portátil em condições operáveis.	A aeronave operou noturno sem uma lanterna elétrica portátil em condições operáveis.	Preventiva	24 meses
91045	Equipamento de rádio-navegação	91.205 (c) (9)	A aeronave operou noturno com pelo menos um equipamento de rádio-navegação apropriado a cada estação de solo a ser utilizada em condições operáveis.	A aeronave não operou com pelo menos um equipamento de rádio-navegação apropriado a cada estação de solo a ser utilizada em condições operáveis.	Sancionatória	24 meses
91046	Instrumentos e equipamentos	91.205 (d) (1)	A aeronave operou IFR com instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo RBHA 91 205 (b) e, para IFR noturno, instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo RBHA 91.205 (c).	A aeronave operou IFR sem instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo RBHA 91 205 (b) ou IFR noturno, sem os instrumentos e equipamentos especificados no parágrafo RBHA 91.205 (c).	Sancionatória	24 meses
91047	VHF de rádio-comunicação bilateral / equipamento de navegação	91.205 (d) (2)	A aeronave operou IFR com um sistema VHF de rádio-comunicação bilateral e pelo menos um equipamento de navegação apropriado à cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones ou alto-falantes e microfones associados, em condições operáveis.	A aeronave operou IFR sem um sistema VHF de rádio-comunicação bilateral e pelo menos um equipamento de navegação apropriado à cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones ou alto-falantes e microfones associados, em condições operáveis.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91048	Indicador giroscópico de razão de curva	91.205 (d) (3)	A aeronave operou IFR com um um indicador giroscópico de razão de curva para cada piloto requerido. (Exceto para as seguintes aeronaves: (i) aviões com um terceiro sistema de instrumento indicador de atitude utilizável em 360° de arfagem e rolamento e instalado de acordo com o RBHA 121, parágrafo 121.305(j); e (ii) aeronaves de asas rotativas com um terceiro sistema de instrumento indicador de atitude utilizável em atitudes de ± 80° de arfagem e ±120° de rolamento e instalados de acordo com o RBHA 29, parágrafo 29.1303(g);)	A aeronave operou IFR sem um um indicador giroscópico de razão de curva para cada piloto requerido ? (Exceto para as seguintes aeronaves: (i) aviões com um terceiro sistema de instrumento indicador de atitude utilizável em 360° de arfagem e rolamento e instalado de acordo com o RBHA 121, parágrafo 121.305(j); e (ii) aeronaves de asas rotativas com um terceiro sistema de instrumento indicador de atitude utilizável em atitudes de ± 80° de arfagem e ±120° de rolamento e instalados de acordo com o RBHA 29, parágrafo 29.1303(g);)	Sancionatória	24 meses
91049	Indicador de derrapagem	91.205 (d) (4)	A aeronave operou IFR com um indicador de derrapagem em condições operáveis, para cada piloto requerido.	A aeronave operou IFR sem um indicador de derrapagem em condições operáveis, para cada piloto requerido.	Sancionatória	24 meses
91050	Altímetro	91.205 (d) (5)	A aeronave operou IFR com um altímetro sensível, ajustável pela pressão barométrica, em condições operáveis, para cada piloto requerido.	A aeronave operou IFR sem um altímetro sensível, ajustável pela pressão barométrica, em condições operáveis, para cada piloto requerido.	Sancionatória	24 meses
91051	Sistema de aquecimento dos "pitots"	91.205 (d) (6)	A aeronave operou IFR com um sistema de aquecimento dos "pitots" dos sistemas anemométricos em condições operáveis.	A aeronave operou IFR sem um sistema de aquecimento dos "pitots" dos sistemas anemométricos em condições operáveis.	Sancionatória	24 meses
91052	Relógio	91.205 (d) (7)	A aeronave operou IFR com um relógio mostrando horas, minutos e segundos, com ponteiro central de segundos comandável (ou com apresentação digital), em condições operáveis, para cada piloto requerido.	A aeronave operou IFR sem um relógio mostrando horas, minutos e segundos, com ponteiro central de segundos comandável (ou com apresentação digital), em condições operáveis, para cada piloto requerido.	Sancionatória	24 meses
91053	Gerador	91.205 (d) (8)	A aeronave operou IFR com gerador com capacidade adequada em condições operáveis.	A aeronave operou IFR sem gerador com capacidade adequada em condições operáveis.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91054	Horizonte artificial	91.205 (d) (9)	A aeronave operou IFR com um indicador de atitude de arfagem e inclinação (horizonte artificial) em condições operáveis, para cada piloto requerido.	A aeronave operou IFR sem um indicador de atitude de arfagem e inclinação (horizonte artificial) em condições operáveis, para cada piloto requerido.	Sancionatória	24 meses
91055	Giroscópico de direção (giro direcional)	91.205 (d) (10)	A aeronave operou IFR com um indicador giroscópico de direção (giro direcional ou equivalente) em condições operáveis, para cada piloto requerido.	A aeronave operou IFR sem um indicador giroscópico de direção (giro direcional ou equivalente) em condições operáveis, para cada piloto requerido.	Sancionatória	24 meses
91056	Indicador de velocidade vertical	91.205 (d) (11)	A aeronave operou IFR com um indicador de velocidade vertical em condições operáveis, para cada piloto requerido.	A aeronave operou IFR com um indicador de velocidade vertical em condições operáveis, para cada piloto requerido.	Sancionatória	24 meses
91057	Equipamentos e instrumentos inoperantes	91213	A aeronave operou com todos os equipamentos e instrumentos operantes ou de acordo com MEL aprovada.	A aeronave operou equipamentos ou instrumentos inoperantes sem MEL aprovada ou em desacordo com MEL aprovada?	Sancionatória	24 meses
91058	Lanterna elétrica portátil	91.503 (a) (1)	A aeronave operou com uma lanterna elétrica portátil disponível na cabine de pilotos.	A aeronave operou sem uma lanterna elétrica portátil disponível na cabine de pilotos.	Preventiva	24 meses
91059	Lista de Verificações	91.503 (a) (2)	A aeronave operou com uma lista de verificações da cabine dos pilotos contendo os seguintes procedimentos: (1) antes da partida dos motores; (2) antes da decolagem; (3) em cruzeiro; (4) antes do pouso; (5) após o pouso; (6) no corte dos motores; e (7) em emergências: (a) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânicos; (b) operação em emergência dos instrumentos e controles de vôo; (c) procedimentos com motor inoperante; e (d) qualquer outro procedimento necessário à segurança.	A aeronave operou sem uma lista de verificações da cabine dos pilotos contendo os seguintes procedimentos: (1) antes da partida dos motores; (2) antes da decolagem; (3) em cruzeiro; (4) antes do pouso; (5) após o pouso; (6) no corte dos motores; e (7) em emergências: (a) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânicos; (b) operação em emergência dos instrumentos e controles de vôo; (c) procedimentos com motor inoperante; e (d) qualquer outro procedimento necessário à segurança.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91060	Cartas aeronáuticas	91.503 (a) (3)	A aeronave operou com as cartas aeronáuticas pertinentes às rotas, disponíveis na cabine de pilotos.	A aeronave operou sem as cartas aeronáuticas pertinentes às rotas, disponíveis na cabine de pilotos?	Preventiva	24 meses
91061	Cartas aeronáuticas	91.503 (a) (4)	A aeronave operou, IFR ou VFR noturno, com as pertinentes cartas de aerovias, áreas terminais, procedimentos de aproximação e de saída por instrumentos, disponíveis na cabine de pilotos.	A aeronave operou, IFR ou VFR noturno, sem as pertinentes cartas de aerovias, áreas terminais, procedimentos de aproximação e de saída por instrumentos, disponíveis na cabine de pilotos?	Preventiva	24 meses
91062	Dados de desempenho	91.503 (a) (5)	A aeronave operou com os dados de desempenho para subidas com um motor inoperante disponíveis na cabine de pilotos.	A aeronave operou sem os dados de desempenho para subidas com um motor inoperante disponíveis na cabine de pilotos?	Preventiva	24 meses
91063	Manual de Voo	91.503 (a) (6)	A aeronave operou com o Manual de Voo (se aplicável) disponível na cabine de pilotos.	A aeronave operou sem o Manual de Voo (se aplicável) disponível na cabine de pilotos?	Preventiva	24 meses
91064	Equipamento de sobrevivência.	91.509 (a)	A aeronave deve ser equipada com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante do avião para um voo sobre água afastado mais de 93 km (50 milhas marítimas) da costa mais próxima.	A aeronave operou sem ser equipada com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante do avião para um voo sobre água afastado mais de 93 km (50 milhas marítimas) da costa mais próxima.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91065	Equipamento de sobrevivência.	91.509 (b)	A aeronave deve ser equipada com um colete salva-vidas, com uma luz localizadora aprovada, para cada ocupante do avião, com botes infláveis (cada um com uma luz localizadora aprovada) com capacidade aprovada para acomodar todos os ocupantes do avião e com pelo menos um dispositivo pirotécnico de sinalização em cada bote, um transmissor localizador de emergência – ELT – de sobrevivência aprovado, à prova d'água e com capacidade de flutuação, que seja capaz de transmitir na apropriada frequência (ou frequências) de emergência e independente do suprimento de energia elétrica do avião.] e um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBHA 25 ,para um vôo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de vôo da costa mais próxima.	A aeronave operou sem estar equipada com um colete salva-vidas, com uma luz localizadora aprovada, para cada ocupante do avião, com botes infláveis (cada um com uma luz localizadora aprovada) com capacidade aprovada para acomodar todos os ocupantes do avião e com pelo menos um dispositivo pirotécnico de sinalização em cada bote, um transmissor localizador de emergência – ELT – de sobrevivência aprovado, à prova d'água e com capacidade de flutuação, que seja capaz de transmitir na apropriada frequência (ou frequências) de emergência e independente do suprimento de energia elétrica do avião.] e um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBHA 25 ,para um vôo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de vôo da costa mais próxima.	Preventiva	24 meses
91066	Equipamento de sobrevivência.	91.509 (c)	A aeronave operou com botes, coletes salva-vidas e dispositivos de sinalização requeridos, instalados em locais conspicuamente sinalizados e facilmente acessíveis em caso de um pouso n'água sem apreciável tempo de procedimentos preparatórios.	a aeronave operou sem estar equipada com botes, coletes salva-vidas e dispositivos de sinalização requeridos, instalados em locais conspicuamente sinalizados e facilmente acessíveis em caso de um pouso n'água sem apreciável tempo de procedimentos preparatórios.	Preventiva	24 meses
91067	Equipamento de sobrevivência.	91.509 (d)	A aeronave operou com um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, preso a cada bote requerido.	A aeronave operou sem um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, preso a cada bote requerido?	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91068	Equipamento de sobrevivência.	91.509 (d)	A aeronave operou com um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, preso a cada bote requerido.	A aeronave operou sem um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, preso a cada bote requerido?	Preventiva	24 meses
91069	Equipamento de sobrevivência.	91.509 (d)	A aeronave operou com um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, preso a cada bote requerido.	A aeronave operou sem um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, preso a cada bote requerido?	Preventiva	24 meses
91070	Equipamento de sobrevivência.	91.509 (d)	A aeronave operou com um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, preso a cada bote requerido.	A aeronave operou sem um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, preso a cada bote requerido?	Preventiva	24 meses
91071	Equipamento rádio para operações sobre água	91511	A aeronave operou em um voo sobre água, com mais de 30 minutos de tempo de voo ou mais de 185 km (100 milhas marítimas) de distância da costa mais próxima, com equipamento de rádio-comunicações apropriado e em condições de operação.	A aeronave operou em um voo sobre água, com mais de 30 minutos de tempo de voo ou mais de 185 km (100 milhas marítimas) de distância da costa mais próxima, sem o equipamento de rádio-comunicações apropriado e em condições de operação?	Preventiva	24 meses
91072	Extintor de incêndio	91.513 (d)	A aeronave operou com extintores de incêndio portáteis providos adequadamente para uso nos compartimentos de pilotos, passageiros e carga.	A aeronave operou sem extintores de incêndio portáteis providos adequadamente para uso nos compartimentos de pilotos, passageiros e carga?	Preventiva	24 meses
91073	Machadinha	91.513 (e)	A aeronave operou provida adequadamente de uma machadinha prontamente acessível aos tripulantes.	A aeronave operou sem estar provida adequadamente de uma machadinha prontamente acessível aos tripulantes?	Preventiva	24 meses
91074	Megafone	91.513 (f)	A aeronave operou provida adequadamente de um megafone prontamente acessível aos tripulantes.	A aeronave operou sem estar provida adequadamente de um megafone prontamente acessível aos tripulantes?	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91075	Avisos aos passageiros	91.513 (g)	A aeronave operou equipada com avisos adequados, visíveis para todos os passageiros e comissários, informando quando é proibido fumar e quando é necessário ajustar cintos de segurança.	A aeronave operou sem estar equipada com avisos adequados, visíveis para todos os passageiros e comissários, informando quando é proibido fumar e quando é necessário ajustar cintos de segurança.	Preventiva	24 meses
91076	Cintos de segurança	91521	A aeronave operou equipada com uma combinação adequada de cinto de segurança e cintos de ombro em cada assento da cabine dos pilotos.	A aeronave operou sem estar equipada com uma combinação adequada de cinto de segurança e cintos de ombro em cada assento da cabine dos pilotos?	Preventiva	24 meses
91077	Bagagem de mão	91523	A aeronave operou com passageiro transportando bagagem de mão em um adequado bagageiro, compartimento de carga, ou sob um assento de passageiro adequado.	A aeronave operou com passageiro transportando bagagem de mão sem estar em um adequado bagageiro, compartimento de carga, ou sob um assento de passageiro adequado.	Preventiva	24 meses
91078	Transporte de carga	91525	A aeronave operou transportando carga adequadamente.	A aeronave operou transportando carga inadequadamente.	Sancionatória	24 meses
91079	Documentos	91537	Operou uma aeronave em espaço aéreo designado como RVSM autorizado pela ANAC conduzir tais operações.	Operou uma aeronave em espaço aéreo designado como RVSM sem estar autorizado pela ANAC conduzir tais operações.	Sancionatória	24 meses
91080	Documentos	91537	Operou uma aeronave em espaço aéreo designado como RVSM possuindo a bordo a carta de autorização (LOA) emitida pela ANAC para conduzir tais operações.	Operou uma aeronave em espaço aéreo designado como RVSM sem possuir a bordo a carta de autorização (LOA) emitida pela ANAC para conduzir tais operações.	Preventiva	24 meses
91081	Aeronaves - Registro	91.955(a)	As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras.	Aeronave não encontra-se registrada como aeronave civil publica no seu C.A.	Preventiva	24 meses
91082	Aeronaves - Homologação	91.955(a)(1)	As aeronaves dos órgãos de segurança pública e defesa civil que operem segundo a subparte K do RBHA 91 devem ser registradas conforme previsto no RBAC 21	Aeronave não registrada ou com o registro inadequado para atividade conforme previsto no RBAC 21	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91083	Aeronaves - Requisitos de Aeronavegabilidade	91.955(a)(2)	As aeronaves dos órgãos de segurança pública e defesa civil que operem segundo a subparte K do RBHA 91, devem cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBHA 22, RBHA 23, RBHA 25, RBHA 26, RBHA 27 ou RBHA 29, como aplicável ao modelo de aeronave.	O órgão opera aeronaves sem cumprir com critérios de aeronavegabilidade	Sancionatória	24 meses
91084	Aeronaves - Requisitos do RBHA 43 e subparte E do RBHA 91	91.955(a)(3)	As aeronaves dos órgãos de segurança pública e defesa civil que operem segundo a subparte K do RBHA 91, devem ser mantidas conforme estabelecido pelo RBAC 43.	O órgão opera aeronaves sem cumprir com critérios de aeronavegabilidade	Sancionatória	24 meses
91085	Aeronaves - Identificação	91.955(a)(4)	As aeronaves dos órgãos de segurança pública e defesa civil que operem segundo a subparte K do RBHA 9 devem ser identificadas conforme previsto no RBAC 45	O órgão não identifica suas aeronaves conforme previsto no RBAC 45	Preventiva	24 meses
91086	Aeronaves - Requisitos para Tripulação	91.955(a)(6)	As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil devem ser operadas por tripulações qualificadas pela ANAC que atendam aos requisitos do RBAC 61 quanto à habilitação técnica e às normas do RBAC 67 quanto à capacitação física	O órgão opera com tripulante sem a qualificação requerida para a função	Sancionatória	24 meses
91087	Aeronaves - Operação	91.955(a)(7)	As aeronaves dos órgãos de segurança pública e defesa civil que operem segundo a subparte K do RBHA 91 devem ser operadas de acordo com as normas e procedimentos estabelecidos neste regulamento e nos regulamentos sobre tráfego aéreo estabelecidos pelo DECEA;	O órgão não cumpriu com as regras de tráfego aéreo previsto na ICA 100-12, ICA 100-4, conforme aplicável.	Sancionatória	24 meses
91088	Aeronaves - Manutenção	91.955(a)(8)	As aeronaves dos órgãos de segurança pública e defesa civil que operem segundo a subparte K do RBHA 91 devem ser mantidas por oficinas homologadas segundo o RBHA 145.	O Órgão executa manutenção de sua aeronave em oficina que não possui homologação para tal.	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91089	Aeronaves - Restrição de operação de versões militares e/ou de combate	91.955(b)	Nenhuma organização de segurança pública e defesa civil que operem segundo a subparte K do RBHA 91 pode operar aeronaves de combate ou versões militares de aeronaves civis (aeronaves fabricadas ou convertidas para uso militar, não homologadas para uso civil). Exceto quanto às organizações federais, é vedado aos demais Órgãos a instalação e/ou adaptação de armamento fixo em suas aeronaves.	O órgão opera aeronave sem o registro civil adequado.	Preventiva	24 meses
91090	Aeronaves - Instalação de equipamentos adicionais	91.955(c)	As aeronaves dos órgãos de segurança pública e defesa civil que operem segundo a subparte K do RBHA 91 que possua qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando adequá-la a uma específica operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil, deve ser aprovado para o tipo de aeronave envolvida e deve ser instalado de acordo com as instruções do fabricante do tipo, aprovadas pela ANAC.	O órgão opera com equipamento embarcados e instalados sem a certificação requerida.	Preventiva	24 meses
91091	Tripulação - Requisitos	91957	As tripulações de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do Órgão. Nas situações excepcionais onde o efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros Órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao Órgão que opera as aeronaves.	O órgão utiliza-se de tripulantes sem a designação requerida ou sem a subordinação operacional ao órgão.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91092	Tripulação - Qualificação para piloto em comando	91957(a)	Os pilotos em comando quando realizam atividades segurança publica e defesa civil enquadradas na Seção 91.953 do RBHA91 devem possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PC ou PCH)e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera	O órgão opera com tripulante sem a qualificação requerida para a função	Preventiva	24 meses
91093	Tripulação - Qualificação para piloto segundo em comando	91957(b)	Os pilotos segundo em comando quando realizam atividades segurança publica e defesa civil enquadradas na Seção 91.953 do RBHA91 devem possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o Comandante da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, conforme RBAC61.	O órgão opera com tripulante sem a qualificação requerida para a função	Preventiva	24 meses
91094	Tripulação - Requisitos para demais funções a bordo	91957(c)	Os demais tripulantes quando realizam atividades segurança publica e defesa civil enquadradas na Seção 91.953 do RBHA91 devem possuir habilitação técnica sob responsabilidade do Órgão e o certificado de capacidade física equivalente ao de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBAC 67.	O órgão opera com tripulante sem a qualificação requerida para a função	Preventiva	24 meses
91095	Tripulação - Requisitos do exercício da profissão de aeronauta	91957(d)	Os tripulantes quando realizam atividades segurança publica e defesa civil enquadradas na Seção 91.953 do RBHA91 e que sejam contratados segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, estão sujeitos à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.	Os tripulantes com contratos estabelecidos pela CLT, não cumprem com o estabelecido na lei 7.183.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91096	Tripulação - Requisitos de licenças e habilitações	91.959(a)	Os tripulantes quando realizam atividades segurança pública e defesa civil enquadradas na Seção 91.953 do RBHA91 devem cumprir com as normas para obtenção e revalidação de licenças e habilitações estabelecidas pelo RBAC 61 e estão sujeitos à supervisão da ANAC.	O órgão opera com tripulante sem a qualificação requerida para a função	Preventiva	24 meses
91097	Tripulação - Requisitos para a formação de tripulantes pela própria entidade	91.959(b)	Os Órgãos de segurança pública e/ou defesa civil que realizam atividades segurança pública e defesa civil enquadradas na Seção 91.953 do RBHA91 podem formar seus próprios tripulantes desde que possuam programas de treinamentos aprovados pela ANAC. Podem, ainda, formar tripulação para outros Órgãos, dentro dos cursos aprovados que possuem, mas não podem dar cursos diretamente para o público, em concorrência com escolas de aviação pertencentes à iniciativa privada ou a órgãos da administração pública indireta.	O órgão opera com tripulante sem a qualificação requerida para a função	Preventiva	24 meses
91098	Tripulação - Qualificações para instrutores e examinadores	91.959(c)	Os instrutores de voo e os examinadores credenciados dos Órgãos que realizam atividades segurança pública e defesa civil enquadradas na Seção 91.953 do RBHA91 devem possuir as qualificações mínimas estipuladas pelos respectivos Órgãos, além das exigidas pelo ANAC para o exercício de tais atividades.	Exames realizados por pessoas não qualificadas ou não autorizadas pela ANAC	Sancionatória	24 meses
91099	Tripulação - Requisitos de treinamento	91.959(d)	É responsabilidade do Órgão estabelecer os padrões mínimos de treinamento das tripulações no que diz respeito às operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil especificadas no parágrafo 91.953 (b) deste regulamento.	O órgão opera com tripulante sem a qualificação requerida para a função	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91100	Tripulação - Requisitos para exames de proficiência	91.959(e)	Os tripulantes quando realizam atividades segurança pública e defesa civil enquadradas na Seção 91.953 do RBHA91 devem, no que diz respeito à verificação de proficiência das tripulações realizar os exames relativos aos padrões de proficiência estabelecidos pelo RBAC 61.	O órgão opera com tripulante sem a qualificação requerida para a função	Preventiva	24 meses
91101	Operações - Requisitos e condições para operações excepcionais	91.961(a)	A ANAC , "a priori", autoriza as seguintes condições especiais de operação, que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, em operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público .	O órgão utiliza-se das prerrogativas de condições especiais estabelecidas na Seção 91.961 em atividades distintas das previstas naquela seção.	Preventiva	24 meses
91102	Operações - Condições para a dispensa de apresentação do relatório requerido pela seção 91.3(c)	91.961(a)(1)	O órgão de segurança pública e/ou defesa civil quando executando atividades estabelecidas na Seção 91.953 do RBHA 91 está dispensado da apresentação do relatório requerido pelo parágrafo 91.3(c), nos casos de emergência não envolvendo a aeronave propriamente dita mas sim terceiros, no entanto, cabe ao órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de voo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais	O órgão utiliza-se das prerrogativas de condições especiais estabelecidas na Seção 91.961 em atividades distintas das previstas naquela seção.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91103	Operações - Condições para pousos e decolagens em locais não homologados ou registrados, bem como em áreas de pouso eventual.	91.961(a)(3)	O órgão de segurança pública e/ou defesa civil quando executando atividades estabelecidas na Seção 91.953 do RBHA 91 fica dispensado das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(d) deste RBHA para pousos e decolagens em locais não homologados ou registrados, bem como em áreas de pouso eventual, no entanto, cabe ao órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de vôo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais	O órgão utiliza-se das prerrogativas de condições especiais estabelecidas na Seção 91.961 em atividades distintas das previstas naquela seção.	Preventiva	24 meses
91104	Operações - Condições para embarque ou desembarque de pessoas com os motores em funcionamento	91.961(a)(4)	O órgão de segurança pública e/ou defesa civil quando executando atividades estabelecidas na Seção 91.953 do RBHA 91 fica dispensado das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(e) deste RBHA para o embarque ou desembarque de pessoas da aeronave com os motores em funcionamento, no entanto, cabe ao órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de vôo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais	O órgão utiliza-se das prerrogativas de condições especiais estabelecidas na Seção 91.961 em atividades distintas das previstas naquela seção.	Preventiva	24 meses
91105	Operações - Condições especiais de operação que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, relativas ao	91.961(b)	As condições especiais de operação que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, relativas ao controle de tráfego aéreo, emitidas pelo DECEA devem ser coordenadas entre o Órgão envolvido e as Unidades locais do referido Departamento.	Realizou vôos em desobediências as regras de tráfego aéreo estabelecidos pelo Comando da Aeronáutica.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
	controle de tráfego aéreo.					
91106	Operações - Gerenciamento de risco em condições especiais de operação	91.961(c)	O órgão de segurança pública e/ou defesa civil ou o comandante da aeronave envolvida quando executando operações aéreas nos termos dos parágrafos (a) e (b) da Seção 91.961 deve gerenciar os riscos considerando entre outros, o previsto no parágrafo (c)(1) (2)(3) e (4).	O órgão ou comandante não utiliza-se de uma doutrina de gerenciamento de risco, quando em condições especiais de operação previstos na Seção 91.961 do RBHA91.	Preventiva	24 meses
91107	Operações - Operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil conflitante com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido	91.961(d)	Nenhum Órgão pode autorizar a execução de uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil que conflite com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido	Realizou vôos em desobediências as regras de tráfego aéreo estabelecidos pelo Comando da Aeronáutica.	Sancionatória	24 meses
91108	Operações - Coordenação com o controle de tráfego aéreo	91.963(a)	O Órgão envolvido em uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil estabelecida na Seção 91.953 do RBHA91 é responsável por Coordenar com o controle de tráfego aéreo com jurisdição sobre a área da operação a execução da mesma.	Realizou vôos em desobediências as regras de tráfego aéreo estabelecidos pelo Comando da Aeronáutica.	Sancionatória	24 meses
91109	Operações - Segurança da população e propriedades sob a área da operação	91.963(b)	O Órgão envolvido em uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil estabelecida na Seção 91.953 do RBHA91 deve adotar medidas de precaução visando à segurança da população e propriedades sob a área da operação.	O órgão ou comandante não utiliza-se de uma doutrina de gerenciamento de risco, quando em condições especiais de operação previstos na Seção 91.961 do RBHA91, visando a preservação de pessoas e propriedades no solo.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91110	Operações - Emprego de mais de uma aeronave em uma mesma operação	91.963(c)	No caso de emprego de mais de uma aeronave na operação, o Órgão envolvido em uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil estabelecida na Seção 91.953 do RBHA91, deve prover coordenação entre as mesmas	O órgão não obedece as normas de separação mínima estabelecida pelas regras de trafego aéreo estabelecido na ICA 100-12, ICA 100-4, ICA 100-11 ou outro dispositivo normativo.	Sancionatória	24 meses
91111	Geral - Responsabilidades	91.963(d)	Um Órgão que opere aeronaves conforme a Subparte K do RBHA 91 deve cumprir e fazer cumprir as normas estabelecidas por este regulamento.	O órgão não cumpre e/ou não determina que sejam cumpridas todas as normas estabelecidas pelo RBHA 91.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91112	VERIFICAÇÃO DO EQUIPAMENTO DE VOR PARA VÔO IFR	91.171	<p>(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil em vôo IFR usando um sistema de rádio-navegação VOR, a menos que o equipamento VOR da aeronave:</p> <p>(1) seja mantido, verificado e inspecionado conforme um procedimento aprovado; ou</p> <p>(2) tenha sido verificado operacionalmente dentro dos últimos 30 dias e tenha sido comprovado encontrar-se dentro dos limites permissíveis de erro de indicação de marcação magnética estabelecidos nos parágrafos (b) ou (c) desta seção.</p> <p>(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada pessoa conduzindo um teste de VOR segundo o parágrafo (a) (2) desta seção deve:</p> <p>(1) usar, no aeroporto de onde pretende decolar, um sinal de teste de VOR operado pelo ATC ou por uma oficina homologada (ou, fora do Brasil, um sinal de VOR aprovado pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo) para verificar o equipamento de VOR, sendo o erro máximo admissível, na indicação de marcação magnética, de ± 4 graus.</p> <p>(2) se um sinal de teste não for disponível no aeródromo de onde pretende decolar, usar um ponto da superfície do mesmo, designado como ponto de teste de VOR pelo DECEA (ou, quando fora do Brasil, pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo), sendo o erro máximo admissível, na indicação de marcação magnética, de ± 4 graus.</p>	<p>(Aeronave que opera IFR). Não há registro de que receptor(es) de navegação tenha(m) sido verificado(s) operacionalmente dentro dos últimos 30 dias e tenha sido comprovado encontrar(em)-se dentro dos limites permissíveis de erro de indicação de marcação magnética estabelecidos nos parágrafos (b) ou (c) do RBHA/RBAC 91.171.</p>	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(3) se não houver nem sinal de teste nem ponto de teste, usar um fixo de teste em vôo aprovado, quando então o erro máximo permissível, na indicação de marcação magnética, é de ± 6 graus.</p> <p>(4) se não houver nem sinal de teste ou ponto de teste no solo, nem fixo de teste em vôo aprovado, durante o vôo:</p> <p>(i) selecionar uma radial de VOR que indique o eixo de uma aerovia balizada por VOR;</p> <p>(ii) selecionar um ponto proeminente no solo, ao longo da radial selecionada, preferentemente a mais de 20 milhas da estação de VOR, e manobrar a aeronave diretamente para esse ponto em, razoavelmente, baixa altitude; e</p> <p>(iii) anotar a marcação magnética indicada pelo receptor quando sobre o ponto (a diferença máxima permissível entre a radial publicada e a marcação indicada é de ± 6 graus).</p> <p>(c) Se a aeronave possuir um duplo sistema de VOR (unidades independentes uma de outra exceto pela antena), a pessoa testando o equipamento pode testar uma unidade contra a outra, em lugar dos procedimentos de teste especificados no parágrafo (b) desta seção. Ela deve sintonizar ambos os sistemas para a mesma estação de VOR e anotar as marcações magnéticas indicadas. A diferença máxima permissível entre as duas indicações é de 4 graus.</p> <p>(d) Cada pessoa executando um teste operacional de VOR, como previsto nos parágrafos (b) ou (c) desta seção, deve</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>registrar a data, local, erro de marcação e sua assinatura no livro de manutenção de bordo ou documento similar.</p> <p>Adicionalmente, se o sinal para o teste foi emitido por uma oficina homologada como previsto no parágrafo (b) (1) desta seção, a oficina deve certificar, no livro de manutenção (ou documento similar), que o sinal foi por ela transmitido e registrar a data da transmissão.</p>			
91113	REQUISITOS DE INSTRUMENTO S E	91.205(e)	(e) Vôos no ou acima do nível de vôo FL 240. Se for requerido equipamento de navegação VOR pelo parágrafo (d) (2)	O DME não está instalado e operante.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
	EQUIPAMENTO S. AERONAVE CIVIL MOTORIZADA E COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE VÁLIDO		desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil no ou acima do FL 240, a menos que a aeronave esteja equipada com um sistema aprovado de medida de distância (DME). Se o equipamento DME requerido por este parágrafo falhar quando voando no ou acima do FL 240, o piloto em comando deve informar imediatamente ao controle de tráfego aéreo, mas pode continuar o vôo até o próximo aeródromo onde seja possível reparar ou substituir o equipamento.			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91114	TRANSMISSORES LOCALIZADORES DE EMERGÊNCIA (ELT)	91.207	<p>(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião civil registrado no Brasil, a menos que:</p> <p>(1) exista, fixado ao avião, um transmissor localizador de emergência (ELT) do tipo automático e que esteja em condições operáveis para as operações regidas pelos RBHA 121 e 135, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações; ou</p> <p>2) para operações que não aquelas especificadas no parágrafo (a)(1) desta seção, exista a bordo do avião um transmissor localizador de emergência aprovado, de tipo portátil ou automático, em condições de funcionamento, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações.</p> <p>(b) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser colocado no avião de modo a minimizar a probabilidade de danos ao transmissor na eventualidade de acidente. Os ELT automáticos, fixos ou ejetáveis, devem ser fixados ao avião tão para trás quanto praticável.</p>	O transmissor localizador de emergência (ELT) não está instalado e operante, conforme o regulamento.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(c) As baterias usadas nos ELT requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser substituídas (ou recarregadas, se forem baterias recarregáveis) sempre que:</p> <p>(1) o transmissor tiver sido usado por tempo acumulado superior a uma hora ; ou</p> <p>(2) quando atingidos 50% de sua vida útil (ou vida útil da carga, se baterias recarregáveis), como definido nas especificações aprovadas do fabricante. A nova data de substituição (ou recarga) da bateria deve ser claramente marcada no exterior do transmissor e registrada no livro de manutenção de bordo para ELT fixos ao avião. O parágrafo (c)(2) desta seção não se aplica para baterias (tais como baterias ativadas por água) que não sejam significativamente afetadas durante períodos de estocagem.</p> <p>(d) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser inspecionado a cada 12 meses calendáricos quanto a:</p> <p>(1) condições de instalação; (2) corrosão da bateria; (3) operação dos comandos e do sensor de impactos; e (4) presença de suficiente energia radiante na antena.</p> <p>e) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode:</p>	<p>Não existe ELT instalado no avião, do tipo automático para as operações RBAC 135 ou 121, ou do tipo portátil ou automático para as operações RBHA 91.</p>		

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(1) trasladar um avião recentemente adquirido do local onde o mesmo foi comprado, para o local onde o ELT será instalado;</p> <p>(2) trasladar um avião de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito.</p> <p>Nenhuma pessoa, a não ser um tripulante requerido, pode ser transportado a bordo de um avião sendo trasladado de acordo com este parágrafo (e).</p> <p>(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:</p> <p>(1) aviões enquanto engajados em operações de treinamento de vôo local conduzidas inteiramente dentro de uma área com raio igual a 50 mil (93 km) e centro no aeródromo de origem do vôo;</p> <p>(2) aviões enquanto engajados em vôos relacionados com projetos e ensaios;</p> <p>(3) aviões novos enquanto engajados em vôos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega;</p> <p>(4) aviões enquanto engajados em serviços aéreos de aplicação de agentes químicos e outras substâncias usadas em operações agrícolas;</p> <p>(5) aviões aprovados pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento;</p>	<p>O ELT foi instalado após 21/06/2001 e atende apenas à TSO (OTP) C91.</p>		

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(6) aviões enquanto utilizados para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exibições, competições ou pesquisas de mercado;</p> <p>(7) aviões com capacidade para transportar a bordo somente uma pessoa, aviões categoria primária e ultraleves em geral;</p> <p>(8) um avião durante um período no qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, modificação ou substituição, sujeito às seguintes condições:</p> <p>(i) nenhuma pessoa pode operar o avião a menos que os registros de manutenção contenham a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja uma placa informando: “ELT NÃO INSTALADO”.</p> <p>(ii) nenhuma pessoa pode operar o avião se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos.</p> <p>(g) Os ELT requeridos por esta seção não substituem os ELT portáteis requeridos por este regulamento e pelos RBHA 121 e 135 nos vôos sobre grandes extensões de água (ver parágrafos 91.509(b)(4), 135.167(c) e 121.339(a)(4).</p> <p>(h) Cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve</p>	<p>As baterias não estão dentro dos limites estabelecidos no requisito.</p>		

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>atender ao previsto na seção 91.225 deste regulamento.</p> <p>(i) A partir de 01 de janeiro de 2007 qualquer novo ELT a ser instalado em avião registrado no Brasil deve possuir as frequências de 121.5 e 406 MHz. Até 31 de dezembro de 2008 os ELT requeridos por esta seção e pelas seções 91.509, 135.167 e 121.339 e instalados antes de 01 de janeiro de 2007 podem funcionar nas frequências de 121.5 MHz e 406 MHz ou apenas de 121.5MHz. A partir de 01 de janeiro de 2009 todos os ELT utilizados em aviões registrados no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz.</p>	<p>O avião não atende aos requisitos aplicáveis para o ELT</p>		

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
				O ELT não foi inspecionado dentro dos últimos 12 meses.		

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91115	TRANSMISSORES LOCALIZADORES DE EMERGÊNCIA (ELT)	91.207(d)	(d) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser inspecionado a cada 12 meses calendáricos quanto a: (1) condições de instalação; (2) corrosão da bateria; (3) operação dos comandos e do sensor de impactos; e (4) presença de suficiente energia radiante na antena.	ELT não foi inspecionado dentro dos últimos 12 meses.	Preventiva	24 meses
91116	OXIGÊNIO SUPLEMENTAR	91.211	(a) Geral. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil: 1) em altitudes pressão de cabine acima de 12.500 pés (MSL) até 14.000 pés (MSL) inclusive, a menos que a tripulação de vôo mínima requerida seja provida e use oxigênio suplementar durante as partes do vôo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração. (2) em altitudes pressão de cabine acima de 14.000 pés (MSL), a menos que a tripulação de vôo mínima requerida seja provida e use oxigênio suplementar durante todo o tempo de vôo nessas altitudes. (3) em altitudes pressão de cabine acima de 15.000 pés (MSL), a menos que cada ocupante da aeronave seja provido com oxigênio suplementar. (b) Aeronaves com cabine pressurizada: (i) em níveis de vôo acima do FL 250, a menos que pelo menos 10 minutos de suprimento de oxigênio suplementar, em adição a qualquer oxigênio requerido para satisfazer ao parágrafo (a) desta seção, seja disponível para uso de cada ocupante da aeronave na eventualidade	Os equipamentos de oxigênio não estão instalados e em condições de uso conforme o requisito. Ou A aeronave não está com os equipamentos de acordo com o requisito.	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>de ser necessária uma descida por perda da pressurização da cabine; e</p> <p>(ii) em níveis de vôo acima do FL 350, a menos que um dos pilotos nos controles da aeronave esteja usando uma máscara de oxigênio colocada e ajustada em sua face e que forneça oxigênio continuamente, ou passe a fornecer automaticamente caso a altitude pressão de cabine exceda 14.000 pés (MSL). Entretanto, o piloto não precisa colocar e usar a máscara enquanto voando abaixo do FL 410, desde que existam dois pilotos nos controles da aeronave e cada um deles disponha de uma máscara de colocação rápida, que possa ser colocada em 5 segundos usando apenas uma das mãos, e que se ajuste e passe a fornecer oxigênio automaticamente tão logo seja colocada sobre a face.</p> <p>(2) não obstante o previsto no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção, se por alguma razão e a qualquer tempo for necessário que um piloto deixe seu posto nos controles da aeronave quando operando em níveis de vôo acima do FL 350, o piloto remanescente nos controles deve colocar e usar sua máscara até o retorno do outro piloto a seu posto.</p>			
91117	EQUIPAMENTOS E INSTRUMENTOS INOPERANTES	91.213	<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode decolar com uma aeronave civil com equipamentos ou instrumentos inoperantes instalados, a menos que as seguintes condições sejam atendidas:</p> <p>(1) exista uma lista de equipamentos mínimos (MEL) desenvolvida pelo operador da aeronave.</p>	<p>Há item(ns) inoperante(s) que estão em desacordo com a MEL aprovada.ou</p> <p>A aeronave não opera em conformidade com MEL aprovada ou não tem MEL aprovada e opera em desacordo com 91.213.</p>	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(2) a aeronave tenha a bordo uma autorização emitida pelo DAC autorizando a operação da aeronave segundo a MEL. Essa autorização pode ser obtida por um requerimento do detentor do certificado de aeronavegabilidade da aeronave ao DAC.</p> <p>Para efeitos legais, uma MEL desenvolvida pelo operador e a autorização de operação de acordo com ela constituem um certificado de homologação suplementar de tipo da aeronave.</p> <p>(3) a Lista de Equipamentos Mínimos deve:</p> <p>(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção; e</p> <p>(ii) prover procedimentos e métodos para a operação da aeronave com equipamentos e instrumentos inoperantes.</p> <p>(4) os registros do livro de manutenção de bordo devem conter informações ao piloto sobre equipamentos e instrumentos inoperantes.</p> <p>(5) a aeronave seja operada segundo todas as aplicáveis condições e limitações contidas na MEL e na autorização para seu uso.</p> <p>(b) Os seguintes equipamentos e instrumentos não podem ser incluídos na lista de equipamentos mínimos:</p> <p>(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente requeridos pelos requisitos de homologação segundo os quais a aeronave foi homologada ou que</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>sejam essenciais para operação segura sob todas as condições de operação.</p> <p>2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade, boletim de serviço mandatório ou documento equivalente requeira estar em condições operativas, a menos que o citado documento tenha provisões diferentes.</p> <p>(3) para operações específicas, os instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tais operações.</p> <p>(c) Uma pessoa autorizada a usar uma MEL aprovada pelo DAC, emitida segundo os RBHA 121 e 135 para uma específica aeronave, pode usar essa MEL em operações conduzidas segundo este regulamento, sem necessidade de aprovação adicional.</p> <p>(d) Exceto para operações conduzidas segundo os parágrafos (a) ou (c) desta seção, uma pessoa pode decolar com uma aeronave, em operações conduzidas segundo este regulamento, com equipamentos ou instrumentos inoperantes e sem uma MEL aprovada pelo DAC, se:</p> <p>(1) a operação for conduzida em:</p> <p>(i) uma aeronave de asas rotativas, um avião com motores convencionais, uma aeronave categoria primária, um planador ou uma aeronave mais leve que o ar para os quais não tenha sido desenvolvida uma MMEL; ou</p> <p>(ii) pequenas aeronaves de asas rotativas, pequenos aviões com motores convencionais, aeronaves categoria primária, planadores ou aeronaves mais</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>leves que o ar para os quais tenha sido desenvolvida uma MMEL; e</p> <p>(2) os instrumentos ou equipamentos inoperantes não sejam:</p> <p>(i) parte dos instrumentos ou equipamentos requeridos para voo VFR diurno pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais a aeronave foi homologada;</p> <p>(ii) indicados como requeridos na lista de equipamentos da aeronave ou na lista de equipamentos requeridos pela espécie de operação sendo realizada;</p> <p>(iii) requeridos pela seção 91.205 ou por qualquer regra operacional dos RBHA para a espécie de operação sendo conduzida; ou</p> <p>iv) requeridos como operativos por uma diretriz de aeronavegabilidade; e</p> <p>3) os instrumentos e equipamentos inoperantes sejam:</p> <p>(i) removidos da aeronave e colocado um letreiro na cabine dos pilotos, assim como registrada a ocorrência no livro de manutenção da aeronave conforme o parágrafo 43.9 do RBHA 43; ou</p> <p>(ii) desativados e rotulados como "inoperante". Se a desativação do instrumento ou equipamento envolver manutenção, ela deve ser realizada e registrada no livro de manutenção da aeronave; em acordo com a parte 43 deste capítulo; e</p> <p>(4) um piloto adequadamente qualificado segundo o RBHA 61 ou uma pessoa devidamente qualificada e autorizada a fazer manutenção de aeronave determinar que o instrumento ou</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>equipamento inoperante não constitui risco para a aeronave.</p> <p>Uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes de acordo com o parágrafo (d) desta seção é considerada pelo DAC como estando apropriadamente modificada.</p> <p>(e) Não obstante qualquer provisão desta seção, uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes pode ser operada de acordo com uma permissão especial de vôo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBHA 21.</p>			
91118	EQUIPAMENTOS E INSTRUMENTOS INOPERANTES	91.213	<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode decolar com uma aeronave civil com equipamentos ou instrumentos inoperantes instalados, a menos que as seguintes condições sejam atendidas:</p> <p>(1) exista uma lista de equipamentos mínimos (MEL) desenvolvida pelo operador da aeronave.</p> <p>(2) a aeronave tenha a bordo uma autorização emitida pelo DAC autorizando a operação da aeronave segundo a MEL. Essa autorização pode ser obtida por um requerimento do detentor do certificado de aeronavegabilidade da aeronave ao DAC. Para efeitos legais, uma MEL desenvolvida pelo operador e a autorização de operação de acordo com ela constituem um certificado de homologação suplementar de tipo da aeronave.</p> <p>3) a Lista de Equipamentos Mínimos deve:</p>	Aeronave não opera em conformidade com MEL aprovada ou não tem MEL aprovada e opera em desacordo com 91.213.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção; e</p> <p>(ii) prover procedimentos e métodos para a operação da aeronave com equipamentos e instrumentos inoperantes.</p> <p>(4) os registros do livro de manutenção de bordo devem conter informações ao piloto sobre equipamentos e instrumentos inoperantes.</p> <p>(5) a aeronave seja operada segundo todas as aplicáveis condições e limitações contidas na MEL e na autorização para seu uso.</p> <p>b) Os seguintes equipamentos e instrumentos não podem ser incluídos na lista de equipamentos mínimos:</p> <p>1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente requeridos pelos requisitos de homologação segundo os quais a aeronave foi homologada ou que sejam essenciais para operação segura sob todas as condições de operação.</p> <p>(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade, boletim de serviço mandatório ou documento equivalente requeira estar em condições operativas, a menos que o citado documento tenha provisões diferentes.</p> <p>(3) para operações específicas, os instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tais operações.</p> <p>(c) Uma pessoa autorizada a usar uma MEL aprovada pelo DAC, emitida segundo os RBHA 121 e 135 para uma específica aeronave, pode usar essa MEL</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>em operações conduzidas segundo este regulamento, sem necessidade de aprovação adicional.</p> <p>d) Exceto para operações conduzidas segundo os parágrafos (a) ou (c) desta seção, uma pessoa pode decolar com uma aeronave, em operações conduzidas segundo este regulamento, com equipamentos ou instrumentos inoperantes e sem uma MEL aprovada pelo DAC, se:</p> <p>(1) a operação for conduzida em:</p> <p>(i) uma aeronave de asas rotativas, um avião com motores convencionais, uma aeronave categoria primária, um planador ou uma aeronave mais leve que o ar para os quais não tenha sido desenvolvida uma MMEL; ou</p> <p>(ii) pequenas aeronaves de asas rotativas, pequenos aviões com motores convencionais, aeronaves categoria primária, planadores ou aeronaves mais leves que o ar para os quais tenha sido desenvolvida uma MMEL; e</p> <p>(2) os instrumentos ou equipamentos inoperantes não sejam:</p> <p>(i) parte dos instrumentos ou equipamentos requeridos para voo VFR diurno pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais a aeronave foi homologada;</p> <p>(ii) indicados como requeridos na lista de equipamentos da aeronave ou na lista de equipamentos requeridos pela espécie de operação sendo realizada;</p> <p>(iii) requeridos pela seção 91.205 ou por qualquer regra operacional dos RBHA</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>para a espécie de operação sendo conduzida; ou</p> <p>(iv) requeridos como operativos por uma diretriz de aeronavegabilidade; e</p> <p>(3) os instrumentos e equipamentos inoperantes sejam:</p> <p>(i) removidos da aeronave e colocado um letreiro na cabine dos pilotos, assim como registrada a ocorrência no livro de manutenção da aeronave conforme o parágrafo 43.9 do RBHA 43; ou</p> <p>(ii) desativados e rotulados como "inoperante". Se a desativação do instrumento ou equipamento envolver manutenção, ela deve ser realizada e registrada no livro de manutenção da aeronave; em acordo com a parte 43 deste capítulo; e</p> <p>(4) um piloto adequadamente qualificado segundo o RBHA 61 ou uma pessoa devidamente qualificada e autorizada a fazer manutenção de aeronave determinar que o instrumento ou equipamento inoperante não constitui risco para a aeronave</p> <p>Uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes de acordo com o parágrafo (d) desta seção é considerada pelo DAC como estando apropriadamente modificada.</p> <p>e) Não obstante qualquer provisão desta seção, uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes pode ser operada de acordo com uma permissão especial de vôo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBHA 21.</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91119	TRANSPONDER E TRANSMISSOR AUTOMÁTICO DE ALTITUDE. EQUIPAMENTO S E UTILIZAÇÃO	91.215	<p>(a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBHA 121 ou 135 deste capítulo, o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74b (Mode A) ou OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da TSO-C112 (Mode S).</p> <p>(b) Todo o espaço aéreo. A menos que de outra maneira autorizado ou orientado pelo órgão ATC, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave nos espaços aéreos brasileiros especificados nos parágrafos (b)(1) até (b)(4) desta seção, a menos que a aeronave seja equipada com um transponder radar codificado em operação, tendo o Mode 3/A com capacidade de 4096 códigos e respondendo às interrogações ao Mode 3/A com o código especificado pelo ATC, ou com capacidade para Mode S respondendo às interrogações ao Mode 3/A com o código especificado pelo ATC e às interrogações intermodes e ao Mode S em conformidade com as aplicáveis provisões especificadas na OTP (TSO) C-112, e a aeronave seja equipada com equipamento de informação automática de altitude pressão com capacidade de Mode C que automaticamente responda às interrogações ao Mode C pela transmissão de informações de altitude pressão em incrementos de 100 pés.</p>	O equipamento transponder ATC aplicável não está instalado e operante conforme o requisito.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>Este requisito aplica-se a:</p> <p>(1) [aeronaves operando nos espaços aéreos Classe A, Classe B, Classe C, Classe D e Classe E; e</p> <p>(2) (2) aeronaves operando em espaço aéreo Classe G acima do FL 100, excluindo a porção desse espaço aéreo abaixo de 2500 pés (inclusive) acima da superfície.</p> <p>(c) Operação com transponder ligado. Enquanto nos espaços aéreos especificados no parágrafo (b) desta seção ou em todo espaço aéreo controlado, cada pessoa operando uma aeronave equipada com um transponder ATC em operação mantido em acordo com a seção 91.413 deste regulamento deve operar o transponder, incluindo o Mode C se instalado, e deve responder no código apropriado ou como orientado pelo ATC.</p> <p>d) [Autorização de desvios desta seção.</p> <p>(1) aeronaves com falha do transponder: a autorização para desvios desta seção deve ser solicitada ao órgão ATC com jurisdição sobre o espaço aéreo envolvido, nos termos da Circular de Tráfego Aéreo CIRTRAF 100-23, de 10 de Julho de 2003, emitida pelo DECEA, e</p> <p>(2) aeronave sem transponder: uma aeronave que não seja de tipo originalmente homologado com um sistema elétrico acionado pelo motor (ou que não tenha sido subsequentemente homologada com tal sistema instalado),</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro das normas da Circular de Tráfego Aéreo CIRTRAF 100-23, de 10 de Julho de 2003, emitida pelo DECEA.</p> <p>(e) Não obstante do parágrafo (b) desta seção, qualquer aeronave que não seja de tipo originalmente homologado com um sistema elétrico acionado pelo motor (ou que não tenha sido subsequentemente homologada com tal sistema instalado), balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com o DAC e/ou de acordo com normas específicas elaboradas pelo DECEA.</p>			
91120	DISPOSITIVO OU SISTEMA DE ALERTA DE ALTITUDE. AVIÕES CIVIS A REAÇÃO	91.219	<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião civil a reação registrado no Brasil, a menos que esse avião seja equipado com um dispositivo ou sistema de alarme de altitude aprovado e a menos que esse dispositivo ou sistema esteja operativo e cumpra os requisitos do parágrafo (b) desta seção.</p> <p>(b) Cada dispositivo ou sistema de alerta de altitude requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser capaz de :</p> <p>(1) alertar o piloto:</p> <p>(i) ao aproximar-se de uma altitude pré-selecionada, na subida ou na descida, por uma seqüência de sinais sonoros e visuais, em tempo suficiente para estabelecer vôo nivelado na altitude pré-selecionada; ou</p>	O dispositivo ou sistema de alarme de altitude não está em condições de operação.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(ii) ao aproximar-se de uma altitude pré-selecionada, na subida ou na descida, por uma seqüência de sinais visuais, com tempo suficiente para estabelecer vôo nivelado na altitude pré-selecionada e, ao desviar-se para cima ou para baixo da altitude pré-selecionada, por sinais sonoros;</p> <p>prover os sinais requeridos desde o nível do mar até a maior altitude de operação aprovada para o avião em que está instalado;</p> <p>(3) permitir pré-seleção de altitudes em incrementos que sejam compatíveis com as altitudes em que o avião é operado;</p> <p>(4) ser testado, sem equipamento especial, para determinação do funcionamento apropriado dos sinais de alerta;</p> <p>e</p> <p>(5) aceitar ajustes de pressão barométrica, se o sistema ou dispositivo operar em função dessa pressão.</p> <p>Entretanto, para operações abaixo de 3.000 pés AGL, o sistema ou dispositivo pode fornecer apenas um sinal, visual ou sonoro, para cumprir este parágrafo. Pode ser usado um rádio altímetro para prover esse sinal na determinação da altura de decisão ou da altitude mínima de descida em procedimentos de aproximação</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>por instrumentos, se o operador tiver um procedimento aprovado para sua utilização.</p> <p>(c) Cada operador a que se aplica esta seção deve estabelecer e designar procedimentos para o uso do dispositivo ou sistema de alerta de altitude e cada tripulante de vôo deve cumprir com os procedimentos a ele designados.</p> <p>d) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a qualquer operação de um avião que tenha um certificado de autorização de vôo ou a operações de um avião com os seguintes propósitos:</p> <p>(1) traslado de um avião recentemente adquirido do local onde ele foi comprado para o local onde o dispositivo ou sistema será instalado;</p> <p>(2) continuar um vôo como originalmente planejado, se o dispositivo ou sistema torna-se inoperante após o avião ter decolado. Entretanto, o avião não pode decolar de um local onde o reparo ou substituição possa ser feito;</p> <p>(3) trasladar o avião de um local onde não se possa reparar ou substituir o dispositivo ou sistema de alarme de altitude inoperante para um local onde isso possa ser feito;</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(4) conduzir vôo de ensaio ou de experiência em um avião;</p> <p>(5) trasladar um avião para fora do Brasil com o propósito de exportá-lo;</p> <p>(6) conduzir demonstração para venda do avião; e</p> <p>(7) treinar tripulantes estrangeiros na operação do avião antes de exportá-lo para outro país.</p>			
91121	SISTEMA EMBARCADO DE PREVENÇÃO DE COLISÕES (AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM - ACAS). EQUIPAMENTO E UTILIZAÇÃO	91.221	<p>(a) Em todo espaço aéreo brasileiro; aviões civis registrados no Brasil: qualquer sistema embarcado de prevenção de colisões instalado em um avião civil registrado no Brasil deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica.</p> <p>b) Sistema embarcado de prevenção de colisões. Operação requerida. Cada pessoa operando uma aeronave equipada com um ACAS em condições de operação deve manter o sistema ligado e operando.</p> <p>(c) [Espaço aéreo RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum). Não obstante o previsto no parágrafo (b) desta seção, quando operando uma aeronave em espaço aéreo RVSM, nenhuma pessoa pode manter um sistema ACAS ligado e em funcionamento a menos que esse sistema seja do tipo ACAS II (TCAS II, tipo 7.0).</p> <p>(c) [Espaço aéreo RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum). Não obstante o previsto no parágrafo (b) desta seção, quando operando uma aeronave em espaço aéreo RVSM, nenhuma pessoa pode manter um sistema ACAS II</p>	A aeronave não está equipada com um Sistema Embarcado de Prevenção de Colisões (ACAS) conforme o requisito aplicável. Ou O equipamento ACAS está inoperante.	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>ligado e em funcionamento a menos que esse sistema seja do tipo ACAS II (TCAS II, versão 7.0 ou superior).</p> <p>(d) Aeronaves categoria transporte com configuração para passageiros com mais de 30 assentos, que tenham recebido seu primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (independente do país emissor do mesmo) em ou após 01 de janeiro de 2008, devem ser equipadas com um sistema ACAS II (TCAS II, tipo 7.0 ou superior).</p> <p>(e) Aeronaves categoria transporte com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, que tenham recebido seu primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (independentemente do país emissor do mesmo) em ou após 01 de janeiro de 2010, devem ser equipadas com um sistema ACAS II (TCAS II, tipo 7.0 ou superior).]</p>			
91122	SISTEMA DE PERCEPÇÃO E ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (EGPWS)	91.223	<p>(a) Aviões fabricados após 31 de dezembro de 2003. Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina registrado no Brasil com uma configuração de seis ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para piloto, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo (EGPWS) que atenda aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião).</p> <p>(b) [Aviões fabricados em ou antes de 01 de janeiro de 2004. Exceto como previsto</p>	Existe não-conformidade com requisitos de sistema de percepção e alarme de proximidade do solo. Ou O sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo (EGPWS) não está instalado e operante, conforme o regulamento.	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina registrado no Brasil com uma configuração de seis ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para piloto, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião).]</p> <p>(c) Manual de Voo Aprovado. O Manual de Voo Aprovado (AFM) deve conter procedimentos apropriados para:</p> <p>(1) a utilização do sistema de percepção e alarme de proximidade de solo; e</p> <p>2) reação apropriada da tripulação de voo em resposta aos alertas visuais e sonoros do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo.</p> <p>(d) Exceções. Os parágrafos (a) e (b) desta seção não se aplicam para:</p> <p>1) operações de pára-quedismo quando conduzidas inteiramente dentro de um raio de 50 milhas marítimas de um aeródromo no qual o voo foi iniciado.</p> <p>(2) operações de combate a incêndios.</p> <p>(3) operações aéreas de aplicação de químicos e outras substâncias.</p> <p>(e) A data citada no parágrafo (b) desta seção se aplica para aviões operados em rotas internacionais. Para operações exclusivamente dentro do Brasil, o equipamento pode ser instalado até 31 de dezembro de 2010.]</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91123	REQUISITOS DOS EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS DE BORDO	91.225	Todos os equipamentos eletrônicos de bordo requeridos por este regulamento e pelos RBHA 121 e 135 que recebem e/ou transmitem sinais rádio de/para estações dos sistemas de controle de tráfego aéreo, meteorologia e busca e salvamento devem atender às normas e especificações estabelecidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo –DECEA.	O teste funcional do equipamento de HF, quando instalado, foi mal sucedido em pelo menos 2 das frequências de 3479, 5526, 5565, 8855, 10096 e 13357 KHZ. (ver ICA 102-9 e ROTAER)	Sancionatória	24 meses
91124	GERAL (SUBPARTE E - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS)	91.403	<p>(a) O proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o atendimento ao RBHA 39, subparágrafo 39.13(b)(1) (informação de defeitos ao DAC).</p> <p>(b) Nenhuma pessoa pode executar manutenção, manutenção preventiva, reparos ou modificações a não ser como estabelecido nesta subparte e outras regulamentações aplicáveis, incluindo o RBHA 43.</p> <p>(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou Instruções para Aeronavegabilidade Continuada possuindo uma seção de Limitações de Aeronavegabilidade, a menos que os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção sejam cumpridos. Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 e 135, ou</p>	A aeronave não possui FIAM aeronavegável emitida há menos de 1 ano por oficina certificada para o modelo, assinada por pessoal qualificado conforme RBAC 43.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste regulamento.</p> <p>(d) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 121 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, registrada na categoria TPR, a menos que o operador tenha apresentado ao DAC um adequado Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) para a referida aeronave nos últimos 03 anos.</p> <p>(e) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 91 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, não registrada na categoria TPR, a menos que o proprietário ou operador tenha apresentado ao DAC ou SERAC, conforme aplicável, uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) para a referida aeronave nos últimos 12 meses, atestando sua condição de aeronavegabilidade. As aeronaves enquadradas neste parágrafo que tinham isenção para a Declaração da IAM têm até 30 de junho de 2006 para se adequar a este requisito.</p> <p>(f) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 91 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, não registrada na categoria TPR, a menos que o proprietário ou operador tenha apresentado ao DAC ou SERAC, conforme aplicável, um adequado Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) e Lista de</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>Verificação para a referida aeronave nos últimos 06 anos. A apresentação do RCA conforme este parágrafo substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (e) desta seção no ano de apresentação do referido RCA.</p> <p>g) Para aeronaves enquadradas no parágrafo (f) desta seção, e conforme procedimentos previstos, uma Vistoria Técnica Inicial ou Especial pode substituir a apresentação do RCA e da Lista de Verificações.</p> <p>(h) [Procedimentos para o processamento do RCA são estabelecidos em Instrução de Aviação Civil.]</p> <p>(i) Atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade aeronáutica que a aeronave:</p> <p>(1) está com a sua documentação correta, conforme previsto na seção 91.203 deste RBHA;</p> <p>(2) está de acordo com o projeto de tipo aprovado;</p> <p>(3) está com todas as grandes modificações e grandes reparos baseados em dados técnicos aprovados;</p> <p>(4) está em conformidade com todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis; e</p> <p>(5) tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na Seção 91.409 deste RBHA ou de acordo com um programa de manutenção previsto no RBHA 135 ou RBHA 121.</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91125	GERAL (SUBPARTE E - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕE S E REPAROS)	91.403(a)	(a) O proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o atendimento ao RBHA 39, subparágrafo 39.13(b)(1) (informação de defeitos ao DAC).	A aeronave passou por período de inatividade desde a última vistoria, mas RCA ou IAM e registros adequados não comprovam a execução das tarefas de preservação de célula e motor(es), conforme aplicável, de acordo com o programa de manutenção seguido.	Sancionatória	24 meses
91126	GERAL (SUBPARTE E - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕE S E REPAROS)	91.403(d)	(d) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 121 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, registrada na categoria TPR, a menos que o operador tenha apresentado ao DAC um adequado Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) para a referida aeronave nos últimos 03 anos.	A aeronave não possui RCA aeronavegável emitida há menos de 3 anos.	Sancionatória	24 meses
91127	GERAL (SUBPARTE E - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕE S E REPAROS)	91.403(i)	(i) Atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade aeronáutica que a aeronave: (1) está com a sua documentação correta, conforme previsto na seção 91.203 deste RBHA; 2) está de acordo com o projeto de tipo aprovado; (3) está com todas as grandes modificações e grandes reparos baseados em dados técnicos aprovados; (4) está em conformidade com todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis; e (5) tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na Seção 91.409 deste RBHA ou de acordo com um programa de manutenção previsto no RBHA 135 ou RBHA 121.	91: Alguma grande modificação ou grande reparo não é baseado em dados técnicos aprovados.	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91128	INSPEÇÕES	91.409	<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendários precedentes à operação, esta aeronave:</p> <p>(1) [tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403(i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento; ou]</p> <p>(2) tenha feito uma vistoria inicial para obtenção de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21.</p> <p>Nenhuma inspeção realizada segundo o parágrafo (b) desta seção pode substituir qualquer inspeção requerida por este parágrafo, a menos que seja realizada por uma pessoa autorizada para realizar IAM e tenha sido registrada como IAM nos documentos da aeronave.</p> <p>(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando qualquer pessoa (exceto tripulantes) com fins lucrativos e nenhuma pessoa pode dar instrução de vôo paga em uma aeronave sob seu controle, a menos que, dentro das 100 horas de vôo precedentes à operação, a aeronave tenha sofrido uma inspeção anual ou uma inspeção de 100 horas e tenha sido aprovada para retorno ao serviço de acordo com o RBHA 43,</p>	<p>A aeronave, que não tem programa de manutenção recomendado pelo fabricante ou programa de manutenção aprovado pela ANAC, não está com a inspeção anual/100 horas em dia.</p>	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>ou tenha passado por uma inspeção para emissão de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21. A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada. O tempo em excesso, entretanto, será incluído na contagem das próximas 100 horas de tempo de serviço.</p> <p>(c) Os parágrafos (a) e (b) desta seção não se aplicam para:</p> <p>(1) uma aeronave que possua uma permissão especial de voo, ou um certificado de aeronavegabilidade com base em um certificado provisório de homologação de tipo, ou um certificado de autorização de voo experimental ou, ainda, um certificado de autorização de voo;</p> <p>(2) uma aeronave inspecionada conforme um programa de inspeção aprovado segundo o RBHA 135 e devidamente identificada pela matrícula nas especificações operativas da empresa que possui o programa aprovado; ou</p> <p>(3) uma aeronave sujeita aos requisitos dos parágrafos (d) ou (e) desta seção; ou</p> <p>(4) aeronave de asas rotativas com motor a turbina quando o operador optar por inspecionar a aeronave de acordo com o parágrafo (e) desta seção.</p> <p>(d) Inspeções progressivas. Cada proprietário ou operador de uma aeronave que deseje usar um programa de inspeções progressivas deve submeter</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>um requerimento escrito ao SERAC a que está vinculado, juntamente com:</p> <p>(1) a indicação de um mecânico qualificado autorizado a realizar inspeções, ou de uma oficina homologada e apropriadamente qualificada, ou do fabricante da aeronave para supervisionar ou conduzir as inspeções progressivas;</p> <p>(2) um manual atualizado com os procedimentos de inspeção, pronta e facilmente compreensível pelos pilotos e pelo pessoal de manutenção contendo, em detalhes:</p> <p>(i) uma explicação da inspeção progressiva, incluindo a responsabilidade sobre a continuidade das inspeções, a maneira de preencher os relatórios, a guarda e conservação desses relatórios e a documentação técnica de referência;</p> <p>(ii) um programa de inspeções, especificando o intervalo em horas ou dias em que inspeções de rotina ou detalhadas devem ser executadas, incluindo instruções para exceder intervalos de inspeções por não mais de 10 horas de vôo quando em rota e para mudanças nos intervalos por experiência obtida no serviço;</p> <p>(iii) amostra dos formulários para executar e registrar inspeções de rotina e detalhadas, com instruções sobre seu uso; e</p> <p>(iv) amostra de relatórios, registros e instruções para seu uso.</p> <p>(3) uma listagem das instalações, equipamentos e ferramentas necessárias para desmontagem e</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>apropriadas para as inspeções da aeronave; e</p> <p>(4) (4) informações técnicas atualizadas e apropriadas à aeronave.</p> <p>A frequência e detalhes da inspeção progressiva devem prover a inspeção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses calendários e devem ser consistentes com as recomendações do fabricante, com a experiência em serviço e com a espécie de operação em que a aeronave estiver engajada. O programa de inspeções deve assegurar que a aeronave, a qualquer tempo, estará aeronavegável e conforme com todas as aplicáveis especificações da aeronave, especificações técnicas homologadas do tipo, diretrizes de aeronavegabilidade e outros requisitos requeridos. Se uma inspeção progressiva for descontinuada, o proprietário ou operador deve informar imediatamente ao SERAC a que estiver vinculado. Após a descontinuação, a primeira inspeção anual de acordo com 91.409(a)(1) fica devida dentro dos 12 meses calendários contados a partir da data da última inspeção completa na aeronave feita de acordo com o programa descontinuado.</p> <p>A inspeção de 100 horas segundo 91.409(b) fica devida dentro das 100 horas de voo após essa inspeção completa.</p> <p>Uma inspeção completa na aeronave com o propósito de determinar quando a inspeção anual e a inspeção de 100 horas devem ser realizadas requer uma</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>inspeção detalhada de toda a aeronave e de todos os seus componentes, de acordo com o programa de inspeção progressiva. Uma inspeção de rotina na aeronave e uma inspeção detalhada de alguns componentes não é considerada uma inspeção completa.</p> <p>(e) Grandes aviões, aviões multimotores com motores a turbina e helicópteros com motor a turbina. Nenhuma pessoa pode operar um grande avião ou um avião multimotor com motores a turbina, ou um helicóptero com motores a turbina a menos que a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tenham sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificação técnica do certificado de homologação de tipo e em outros documentos aprovados tenha sido cumprido. Entretanto, o proprietário ou operador de um helicóptero com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção de 91.409(a), (b), (c) ou (d) em lugar da opção de inspeção contida em 91.409(f).</p> <p>(f) Seleção de programas conforme o parágrafo (e) desta seção. O proprietário ou operador de cada aeronave descrita no parágrafo (e) desta seção deve selecionar, identificar nos registros de manutenção da aeronave e usar um dos</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>seguintes programas para a inspeção dessa aeronave:</p> <p>(1) um programa de inspeção para aeronavegabilidade continuada fazendo parte de um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada em uso por uma empresa aérea operando esse tipo e modelo de aeronave, conforme especificações técnicas emitidas segundo o RBHA 121 ou 135, ou operando o mesmo tipo e modelo de aeronave segundo o RBHA 135 e mantendo-o segundo 135.411(a)(2).</p> <p>(2) um programa de inspeções, aprovado segundo o parágrafo 135.419 do RBHA 135 e correntemente em uso por uma empresa homologada segundo o referido regulamento.</p> <p>(3) um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.</p> <p>(4) qualquer outro programa de inspeção, estabelecido pelo proprietário ou operador da aeronave e aprovado pelo DAC, conforme parágrafo (g) desta seção. Entretanto, o DAC pode requerer revisões nesse programa de acordo com as provisões de 91.415.</p> <p>Cada operador deve incluir no programa selecionado o nome e o endereço da empresa responsável pela programação de inspeções requeridas pelo programa e fazer com que uma cópia desse programa seja apresentada à empresa executando inspeções e aos INSPAC, quando requerido.</p> <p>Nos casos descritos nos subparágrafos (f)(1) e (f)(2) desta seção, o programa de inspeção da empresa só poderá ser usado</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>se for executado pela própria empresa aérea ou por outra empresa por ela subcontratada segundo sua especificação operativa.</p> <p>(g) Aprovação de programa de inspeções conforme o parágrafo (e) desta seção. Cada operador de uma aeronave com motor a turbina desejando estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado conforme o subparágrafo (f) (4) desta seção deve submetê-lo à aprovação do DAC. A submissão deve ser feita por escrito e deve conter, pelo menos, as seguintes informações:</p> <p>(1) instruções e procedimentos para a condução das inspeções no particular tipo e modelo de aeronave, incluindo os testes e verificações necessários. As instruções e procedimentos devem indicar em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices e equipamentos, inclusive os de emergência e de sobrevivência que devem ser inspecionados.</p> <p>(2) um programa de execução das inspeções que devem ser realizadas, expresso em termos de tempo de voo, tempo calendário, ciclos de operação de sistemas ou qualquer combinação desses critérios.</p> <p>(h) Mudança de um programa de inspeções para outro. Quando um operador mudar de um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo (f) desta seção para um outro programa, os tempos em serviço, tempo calendário e ciclos de operações acumulados segundo o programa prévio devem ser</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>usados para determinar os tempos das inspeções devidas segundo o novo programa.</p> <p>(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.</p> <p>(j) Os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção de acordo com o parágrafo (i) desta seção não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91.</p>			
91129	INSPEÇÕES	91.409	<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes à operação, esta aeronave:</p> <p>(1) [tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403(i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento; ou]</p> <p>2) tenha feito uma vistoria inicial para obtenção de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21.</p> <p>Nenhuma inspeção realizada segundo o parágrafo (b) desta seção pode substituir qualquer inspeção requerida por este</p>	<p>91: O(s) motor(es) e hélice(s) não cumpre(m) com os itens de Inspeção Especial do Programa de Manutenção (inspeção não-programada). Ex.: ingestão, partida quente. Ou</p> <p>91: O(s) motor(es) ou hélice(s) não é(são) mantido(s) de acordo com um programa de manutenção em conformidade com o RBHA 91.409.</p>	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>parágrafo, a menos que seja realizada por uma pessoa autorizada para realizar IAM e tenha sido registrada como IAM nos documentos da aeronave.</p> <p>(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando qualquer pessoa (exceto tripulantes) com fins lucrativos e nenhuma pessoa pode dar instrução de vôo paga em uma aeronave sob seu controle, a menos que, dentro das 100 horas de vôo precedentes à operação, a aeronave tenha sofrido uma inspeção anual ou uma inspeção de 100 horas e tenha sido aprovada para retorno ao serviço de acordo com o RBHA 43, ou tenha passado por uma inspeção para emissão de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21. A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada. O tempo em excesso, entretanto, será incluído na contagem das próximas 100 horas de tempo de serviço.</p> <p>c) Os parágrafos (a) e (b) desta seção não se aplicam para:</p> <p>(1) uma aeronave que possua uma permissão especial de vôo, ou um certificado de aeronavegabilidade com base em um certificado provisório de homologação de tipo, ou um certificado de autorização de vôo experimental ou, ainda, um certificado de autorização de vôo;</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(2) uma aeronave inspecionada conforme um programa de inspeção aprovado segundo o RBHA 135 e devidamente identificada pela matrícula nas especificações operativas da empresa que possui o programa aprovado; ou</p> <p>(3) uma aeronave sujeita aos requisitos dos parágrafos (d) ou (e) desta seção; ou</p> <p>4) aeronave de asas rotativas com motor a turbina quando o operador optar por inspecionar a aeronave de acordo com o parágrafo (e) desta seção.</p> <p>(d) Inspeções progressivas. Cada proprietário ou operador de uma aeronave que deseje usar um programa de inspeções progressivas deve submeter um requerimento escrito ao SERAC a que está vinculado, juntamente com:</p> <p>(1) a indicação de um mecânico qualificado autorizado a realizar inspeções, ou de uma oficina homologada e apropriadamente qualificada, ou do fabricante da aeronave para supervisionar ou conduzir as inspeções progressivas;</p> <p>(2) um manual atualizado com os procedimentos de inspeção, pronta e facilmente compreensível pelos pilotos e pelo pessoal de manutenção contendo, em detalhes:</p> <p>i) uma explicação da inspeção progressiva, incluindo a responsabilidade sobre a continuidade das inspeções, a maneira de preencher os relatórios, a guarda e conservação desses relatórios e a documentação técnica de referência;</p> <p>(ii) um programa de inspeções, especificando o intervalo em horas ou</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>dias em que inspeções de rotina ou detalhadas devem ser executadas, incluindo instruções para exceder intervalos de inspeções por não mais de 10 horas de voo quando em rota e para mudanças nos intervalos por experiência obtida no serviço;</p> <p>(iii) amostra dos formulários para executar e registrar inspeções de rotina e detalhadas, com instruções sobre seu uso; e</p> <p>(iv) amostra de relatórios, registros e instruções para seu uso.</p> <p>3) uma listagem das instalações, equipamentos e ferramentas necessárias para desmontagem e apropriadas para as inspeções da aeronave; e</p> <p>(4) informações técnicas atualizadas e apropriadas à aeronave.</p> <p>A frequência e detalhes da inspeção progressiva devem prover a inspeção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses calendários e devem ser consistentes com as recomendações do fabricante, com a experiência em serviço e com a espécie de operação em que a aeronave estiver engajada. O programa de inspeções deve assegurar que a aeronave, a qualquer tempo, estará aeronavegável e conforme com todas as aplicáveis especificações da aeronave, especificações técnicas homologadas do tipo, diretrizes de aeronavegabilidade e outros requisitos requeridos. Se uma inspeção progressiva for descontinuada, o proprietário ou operador deve informar imediatamente ao SERAC a que estiver vinculado. Após</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>a descontinuação, a primeira inspeção anual de acordo com 91.409(a)(1) fica devida dentro dos 12 meses calendáricos contados a partir da data da última inspeção completa na aeronave feita de acordo com o programa descontinuado. A inspeção de 100 horas segundo 91.409(b) fica devida dentro das 100 horas de vôo após essa inspeção completa.</p> <p>Uma inspeção completa na aeronave com o propósito de determinar quando a inspeção anual e a inspeção de 100 horas devem ser realizadas requer uma inspeção detalhada de toda a aeronave e de todos os seus componentes, de acordo com o programa de inspeção progressiva. Uma inspeção de rotina na aeronave e uma inspeção detalhada de alguns componentes não é considerada uma inspeção completa.</p> <p>(e) Grandes aviões, aviões multimotores com motores a turbina e helicópteros com motor a turbina. Nenhuma pessoa pode operar um grande avião ou um avião multimotor com motores a turbina, ou um helicóptero com motores a turbina a menos que a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tenham sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificação técnica do certificado de homologação de tipo e em</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>outros documentos aprovados tenha sido cumprido. Entretanto, o proprietário ou operador de um helicóptero com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção de 91.409(a), (b), (c) ou (d) em lugar da opção de inspeção contida em 91.409(f).</p> <p>(f) Seleção de programas conforme o parágrafo (e) desta seção. O proprietário ou operador de cada aeronave descrita no parágrafo (e) desta seção deve selecionar, identificar nos registros de manutenção da aeronave e usar um dos seguintes programas para a inspeção dessa aeronave:</p> <p>(1) um programa de inspeção para aeronavegabilidade continuada fazendo parte de um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada em uso por uma empresa aérea operando esse tipo e modelo de aeronave, conforme especificações técnicas emitidas segundo o RBHA 121 ou 135, ou operando o mesmo tipo e modelo de aeronave segundo o RBHA 135 e mantendo-o segundo 135.411(a)(2).</p> <p>(2) um programa de inspeções, aprovado segundo o parágrafo 135.419 do RBHA 135 e correntemente em uso por uma empresa homologada segundo o referido regulamento.</p> <p>3) um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.</p> <p>(4) qualquer outro programa de inspeção, estabelecido pelo proprietário ou operador da aeronave e aprovado pelo DAC, conforme parágrafo (g) desta seção. Entretanto, o DAC pode requerer</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>revisões nesse programa de acordo com as provisões de 91.415.</p> <p>Cada operador deve incluir no programa selecionado o nome e o endereço da empresa responsável pela programação de inspeções requeridas pelo programa e fazer com que uma cópia desse programa seja apresentada à empresa executando inspeções e aos INSPAC, quando requerido.</p> <p>Nos casos descritos nos subparágrafos (f)(1) e (f)(2) desta seção, o programa de inspeção da empresa só poderá ser usado se for executado pela própria empresa aérea ou por outra empresa por ela subcontratada segundo sua especificação operativa.</p> <p>(g) Aprovação de programa de inspeções conforme o parágrafo (e) desta seção.</p> <p>Cada operador de uma aeronave com motor a turbina desejando estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado conforme o subparágrafo (f) (4) desta seção deve submetê-lo à aprovação do DAC. A submissão deve ser feita por escrito e deve conter, pelo menos, as seguintes informações:</p> <p>1) instruções e procedimentos para a condução das inspeções no particular tipo e modelo de aeronave, incluindo os testes e verificações necessários. As instruções e procedimentos devem indicar em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices e equipamentos, inclusive os de emergência e de sobrevivência que devem ser inspecionados.</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>2) um programa de execução das inspeções que devem ser realizadas, expresso em termos de tempo de voo, tempo calendário, ciclos de operação de sistemas ou qualquer combinação desses critérios.</p> <p>(h) Mudança de um programa de inspeções para outro. Quando um operador mudar de um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo (f) desta seção para um outro programa, os tempos em serviço, tempo calendário e ciclos de operações acumulados segundo o programa prévio devem ser usados para determinar os tempos das inspeções devidas segundo o novo programa.</p> <p>(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.</p> <p>(j) Os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção de acordo com o parágrafo (i) desta seção não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91.</p>			
91130	INSPEÇÕES	91.409(i)	(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou	91: A aeronave não cumpre com os itens de Inspeção Especial do Programa de Manutenção (inspeção não-programada). Ex: "bird strike", pouso duro, chuva de granizo.	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.	91: A aeronave não está com o cumprimento dos programas especiais de manutenção aplicáveis em dia.		
91131	INSPEÇÕES	91.409(i)	(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.	Não foram apresentados registros adequados que comprovam cumprimento do programa de manutenção seguido, em relação a compensação da bússola.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91132	EQUIPAMENTOS DE TESTES E INSPEÇÕES EM SISTEMA DE ALTÍMETRO E EM EQUIPAMENTO AUTOMÁTICO DE INFORMAÇÃO DE ALTITUDE (MODO C)	91.411	<p>(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião ou helicóptero no espaço aéreo controlado, em vôo IFR, a menos que:</p> <p>(1) dentro dos 24 meses calendáricos precedendo essa operação, cada sistema de pressão estática, cada altímetro e cada equipamento automático de informação de altitude (se requerido na área de operação) tenha sido testado, inspecionado e considerado conforme com o apêndice E do RBHA 43;</p> <p>(2) exceto quanto à abertura dos drenos do sistema ou das válvulas de fonte alternada de pressão estática, seguindo-se a qualquer abertura e fechamento do sistema de pressão estática esse sistema tenha sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (a) do apêndice E do RBHA 43; e</p> <p>(3) seguindo-se à instalação ou manutenção do sistema automático de informação de altitude ou do transponder, quando erros na correspondência dos dados de altitude podem ser introduzidos, o sistema como um todo tenha sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (c) do apêndice E do RBHA 43.</p> <p>(b) Os testes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser conduzidos:</p> <p>(1) pelo fabricante da aeronave na qual os testes e inspeções devem ser realizados; ou</p> <p>(2) por uma oficina homologada, adequadamente equipada e certificada para tais funções e que tenha:</p> <p>(i) autorização do DAC para executar trabalhos em instrumentos; ou</p>	<p>(Se a aeronave opera IFR em espaço aéreo controlado) Não foi comprovado que dentro dos últimos 24 meses foi testado e inspecionado cada sistema de pressão estática, cada altímetro e cada equipamento automático de informação de altitude (se requerido)do, conforme o apêndice E do RBHA 43. Ou, exceto quanto à abertura dos drenos do sistema ou das válvulas de fonte alternada de pressão estática, seguindo-se a qualquer abertura e fechamento do sistema de pressão estática, não foi comprovado que esse sistema foi testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (a) do apêndice E do RBHA 43. Ou, seguindo-se à instalação ou manutenção do sistema automático de informação de altitude ou do transponder, não foi comprovado que o sistema como um todo foi testado, inspecionado e considerado conforme o parágrafo (c) do apêndice E do RBHA 43.</p>	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(ii) autorização do DAC para reparar o tipo e o modelo do equipamento a ser testado; ou</p> <p>(iii) autorização do DAC para executar o específico teste; ou</p> <p>(iv) autorização do DAC para trabalhar no específico tipo de aeronave a ser testada; ou</p> <p>(v) cancelado; ou</p> <p>(3) por um mecânico certificado pelo DAC e qualificado em instrumentos (apenas para os testes e inspeções do sistema de pressão estática).</p> <p>(c) Os altímetros e equipamentos automáticos de informação de altitude, aprovados conforme uma ordem técnica padrão, são considerados testados e inspecionados quando da data de sua fabricação.</p> <p>(b) Os testes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser conduzidos:</p> <p>(1) pelo fabricante da aeronave na qual os testes e inspeções devem ser realizados; ou</p> <p>(2) por uma oficina homologada, adequadamente equipada e certificada para tais funções e que tenha:</p> <p>(i) autorização do DAC para executar trabalhos em instrumentos; ou</p> <p>(ii) autorização do DAC para reparar o tipo e o modelo do equipamento a ser testado; ou</p> <p>(iii) autorização do DAC para executar o específico teste; ou</p> <p>(iv) autorização do DAC para trabalhar no específico tipo de aeronave a ser testada; ou</p> <p>(v) cancelado; ou</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(3) por um mecânico certificado pelo DAC e qualificado em instrumentos (apenas para os testes e inspeções do sistema de pressão estática).</p> <p>(c) Os altímetros e equipamentos automáticos de informação de altitude, aprovados conforme uma ordem técnica padrão, são considerados testados e inspecionados quando da data de sua fabricação.</p> <p>(d) Nenhuma pessoa pode operar um avião ou helicóptero no espaço aéreo controlado, em vôo IFR, acima da máxima altitude na qual todos os altímetros e o equipamento automático de informação de altitude (se requerido na área de operação) da aeronave tenham sido testados.</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91133	TESTES E INSPEÇÕES DO TRANSPONDER	91.413	<p>(a) Nenhuma pessoa pode usar um transponder como especificado em 121.345(c) e 135.143(c) (dos RBHA 121 e 135 respectivamente) e 91.215(a) deste regulamento, a menos que:</p> <p>(1) dentro dos 24 meses precedendo esse uso, o transponder tenha sido testado, inspecionado e o considerado conforme com o apêndice F do RBHA 43; e</p> <p>(2) seguindo-se a qualquer instalação ou manutenção do transponder, quando erros na correspondência de dados podem ser introduzidos, o sistema como um todo tenha sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (c) do apêndice E do RBHA 43.</p> <p>(b) Os testes e inspeções requeridas por esta seção devem ser conduzidos por:</p> <p>(1) uma oficina homologada e equipada para realizar tais funções, tendo:</p> <p>(i) qualificação para manutenção de rádio; ou</p> <p>(ii) habilitação para trabalhar com o específico tipo e modelo de transponder a ser testado; ou</p> <p>(iii) autorização para realizar o teste a ser feito; ou</p> <p>(iv) autorização do fabricante do transponder a ser testado emitida de acordo com o parágrafo 145.101(b)(4) do RBHA 145; ou</p> <p>(2) pela manutenção de uma empresa aérea, possuindo um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada, aprovado segundo o RBHA 121 ou 135 (135.411(a)(2)); ou</p> <p>(3) o fabricante da aeronave na qual o transponder a ser testado está instalado,</p>	<p>(1) dentro dos 24 meses precedendo a vistoria, o transponder não foi testado, inspecionado e considerado conforme com o apêndice F do RBHA 43; ou</p> <p>(2) seguindo-se a qualquer instalação ou manutenção do transponder, quando erros na correspondência de dados podem ser introduzidos, o sistema como um todo não foi testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (c) do apêndice E do RBHA 43.</p>	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			se o mesmo foi instalado pelo próprio fabricante.			
91134	REGISTROS DE MANUTENÇÃO	91.417	<p>(a) Exceto para trabalho executado conforme 91.411 e 91.413, cada proprietário ou operador deve conservar pelos períodos estabelecidos no parágrafo (b) desta seção os seguintes registros:</p> <p>(1) registro de manutenção, manutenção preventiva e modificação e registros de inspeções de 100 horas, anual, progressiva e outras inspeções obrigatórias ou aprovadas, como apropriado, para cada aeronave (incluindo célula, motor, hélice, rotor e equipamentos). Os registros devem conter:</p> <p>(i) descrição (ou referência a dados aceitáveis pelo DAC) do trabalho realizado;</p> <p>(ii) data de término do trabalho realizado; e</p> <p>(iii) a assinatura e o número da licença da pessoa que aprovou o retorno da aeronave ao serviço.</p> <p>(2) registros contendo as seguintes informações:</p> <p>(i) o tempo total de voo de cada célula, motor e hélice;</p> <p>(ii) a presente situação de partes com tempo de vida limitado de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento;</p> <p>(iii) o tempo desde a última revisão geral de itens instalados na aeronave que requerem revisão geral com base em tempos específicos;</p>	<p>91: Hélice(s) não possui(em) os registros previstos no requisito, pelo tempo requerido. Ou</p> <p>91: Motor(es) não possui(em) os registros previstos no requisito, pelo tempo requerido.</p> <p>91: Aeronave não possui os registros previstos no requisito, pelo tempo requerido.</p> <p>Não estão sendo conservados pelo tempo estabelecido no requisito os registros de modificações incorporadas na aeronave, assim como cópias dos formulários requeridos pelo parágrafo 43.9 (a) do RBHA 43 para cada grande modificação ou grande reparo da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos correntemente instalados na aeronave.</p> <p>91: Há alguma aprovação de retorno ao serviço dos últimos "checks" em não-conformidade com o requisito em questão.</p> <p>91: Nem todos os componentes controlados têm elegibilidade, vida limite, rastreabilidade e número de série em conformidade com o requisito em questão.</p>	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(iv) a identificação da presente posição da aeronave em relação a inspeções, incluindo os tempos desde a última inspeção obrigatória requerida pelo programa de inspeções segundo o qual a aeronave e seus componentes são mantidos;</p> <p>(v) a presente situação das aplicáveis diretrizes de aeronavegabilidade (DA), incluindo, para cada uma, o método para cumpri-la, o número da DA e a data de revisão da mesma. Se a DA requerer ações periódicas, o tempo e data em que a próxima ação será requerida; e</p> <p>(vi) cópias dos formulários requeridos pelo parágrafo 43.9 (a) do RBHA 43 para cada grande modificação ou grande reparo da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos correntemente instalados na aeronave.</p> <p>(b) O proprietário ou operador deve conservar os seguintes registros pelos períodos abaixo:</p> <p>(1) os registros requeridos pelo subparágrafo (a)(1) desta seção devem ser conservados até que o trabalho seja repetido pela 3ª vez consecutiva, mesmo que ele tenha sido substituído por trabalho mais detalhado, ou por 2 anos após o término do trabalho, o que for maior.</p> <p>(2) os registros requeridos pelo subparágrafo (a)(2) desta seção devem ser conservados permanentemente e transferidos com a aeronave se a mesma for vendida.</p> <p>(3) uma listagem de defeitos fornecida a um proprietário ou operador conforme a</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>seção 43.11 do RBHA 43 deve ser conservada até que todos os defeitos tenham sido reparados e a aeronave aprovada para retorno ao voo.</p> <p>(c) Cada proprietário ou operador deve colocar todos os registros requeridos por esta seção à disposição dos INSPAC, sempre que requerido.</p> <p>(d) Quando um tanque de combustível adicional for colocado dentro de um compartimento de passageiros ou de bagagem de acordo com o RBHA 43, o registro dessa modificação deve ser conservado a bordo da aeronave modificada e o operador ou proprietário deve apresentá-lo ao DAC conforme o parágrafo (c) desta seção.</p>			
91135	PESAGEM E BALANCEAMENTO DE AERONAVES	91.423	<p>(a) Aeronaves cujos manuais aprovados definem intervalos de tempo entre pesagens consecutivas devem ser repesadas de acordo com tais manuais.</p> <p>(b) Aviões categoria transporte regional e categoria transporte, aviões multimotores com motores a reação de qualquer categoria e aeronaves de asas rotativas categoria transporte, quando não possuírem intervalos de pesagem definidos em seus manuais aprovados, devem ser repesadas a cada 5 anos.</p> <p>(c) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (a) e (b) desta seção, qualquer aeronave deve ser repesada:</p> <p>(1) sempre que houver dúvidas quanto à exatidão de seu peso e balanceamento;</p> <p>(2) após ter sido submetida a serviços de manutenção, modificações e reparos que possam ter alterado seu peso, incluindo pintura geral, grandes reparos, grandes</p>	<p>A pesagem da aeronave não está em conformidade com manuais aprovados ou com o requisito, conforme aplicável. Ou</p> <p>A planta baixa referente à pesagem em vigor não corresponde à configuração atual da aeronave.</p>	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>modificações, mudanças de configuração, etc.</p> <p>(d) A ficha de peso e balanceamento de uma aeronave deve ser recalculada sempre que a aeronave sofrer alteração por remoção, instalação ou mudança de posição de equipamentos, acessórios, decoração interna, etc.</p> <p>(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa homologada para o serviço. Adicionalmente:</p> <p>(1) para as aeronaves referidas no parágrafo (b) desta seção, o responsável pela pesagem deve ser um engenheiro devidamente registrado e autorizado pelo CREA;</p> <p>(2) para as demais aeronaves, o responsável pela pesagem pode ser um mecânico com habilitação em célula.</p> <p>(f) Esta seção não se aplica a uma aeronave que opere conforme o RBHA 121.</p>			
91136	REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS. OPERAÇÕES VFR NOTURNAS	91.507	Nenhuma pessoa pode operar um avião em voo VFR noturno, a menos que o avião esteja equipado com os instrumentos e equipamentos requeridos para operação conforme 91.205(c) e com um farol de pouso para operações noturnas. Cada instrumento requerido e cada item de equipamento deve estar em condições de operação.	O farol de pouso não está instalado e operante conforme o requisito.	Sancionatória	24 meses
91137	EQUIPAMENTO RÁDIO PARA OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA	91.511	(a) Exceto como estabelecido nos parágrafos (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode decolar com um avião para um voo sobre água, com mais de 30 minutos de tempo de voo ou mais de 185 km (100 milhas marítimas) de distância da costa mais próxima, a menos que o	Não possui pelo menos um VHF de rádio-comunicação instalado e em operação para operação VFR. Ou O equipamento de navegação exigido pelo requisito não está instalado e operante. ou	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>avião possua, pelo menos, o seguinte equipamento em condições de operação:</p> <p>(1) equipamento de rádio-comunicações apropriado às estações de controle de tráfego aéreo a serem usadas e capaz de manter comunicações bilaterais, em qualquer ponto da rota, com pelo menos uma dessas estações:</p> <p>(i) dois transmissores;</p> <p>(ii) dois microfones;</p> <p>(iii) dois fones, ou um fone e um alto-falante;</p> <p>(iv) dois receptores independentes.</p> <p>(2) equipamentos eletrônicos de navegação apropriados, constituídos por, pelo menos, duas unidades eletrônicas independentes de navegação, capazes de prover o piloto com as informações necessárias para navegar com o avião dentro do espaço aéreo designado pelo controle de tráfego aéreo. Entretanto, pode ser usado um único receptor que receba tanto os sinais requeridos para navegação como para comunicações em vez de um receptor para navegação e outro receptor para comunicações.</p> <p>(b) Para os propósitos dos parágrafos (a)(1)(iv) e (a)(2) desta seção, um receptor ou uma unidade eletrônica de navegação é independente se o funcionamento de qualquer de suas partes não depender do funcionamento de qualquer parte de outro receptor ou de outra unidade eletrônica de navegação.</p> <p>(c) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode operar um avião, no qual não estejam sendo transportados passageiros,</p>	<p>O(s) fone(s) e alto falante(s) não estão instalados ou em operação conforme o requisito.</p>		

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>desde um local onde reparos ou substituições não possam ser feitos até outro local onde os mesmos possam ser feitos, desde que não mais do que um de cada item duplicado de equipamento de comunicações e de navegação especificado nos parágrafos (a)(1)(i) até (a)(1)(Vi) e (c)(2) desta seção torne-se inoperante ou apresente mau funcionamento.</p> <p>(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, quando são requeridos equipamentos de comunicações em VHF e em HF para a rota e o avião possua dois transmissores e dois receptores de VHF, apenas um receptor e um transmissor de HF são requeridos para as comunicações.</p> <p>(e) Como usado nesta seção, o termo "costa" significa a área de terra adjacente à superfície líquida e que fique acima da marca de maré alta, excluindo áreas terrestres que fiquem intermitentemente sob água.</p>			
91138	INFORMAÇÕES AOS PASSAGEIROS	91.517	<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião transportando passageiros a menos que ele seja equipado com avisos, visíveis para todos os passageiros e comissários, informando quando é proibido fumar e quando é necessário ajustar cintos de segurança. Os avisos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou</p>	<p>Os avisos luminosos de "atar cintos" e "não fume" não estão instalados, operantes e visíveis para todos os passageiros. Ou</p> <p>A aeronave não possui avisos "atar cintos" / "não fume" conforme o requisito.</p>	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>sempre que o piloto em comando considerar necessário.</p> <p>(b) O piloto em comando de um avião que não requeira ser equipado como previsto no parágrafo (a) desta seção pelos requisitos de aeronavegabilidade a ele aplicáveis deve assegurar-se de que os passageiros sejam avisados verbalmente a cada vez que se torne necessário colocar e ajustar os cintos de segurança ou quando for proibido fumar.</p> <p>(c) Se forem instalados avisos aos passageiros, nenhum passageiro ou tripulante pode fumar enquanto qualquer dos avisos de não fumar estiver aceso. Adicionalmente, nenhum passageiro ou tripulante pode fumar em qualquer lavatório de bordo.</p> <p>(d) Qualquer pessoa que o parágrafo 91.107(a)(3) requeira ocupar um assento ou um beliche deve colocar seu cinto de segurança e mantê-lo ajustado em torno de seu corpo enquanto qualquer sinal para ajustar cintos estiver aceso.</p> <p>(e) Cada passageiro deve atender às instruções dadas a ele pelos tripulantes em relação aos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção.</p>			
91139	INSTRUÇÕES VERBAIS AOS PASSAGEIROS	91.519(b)	<p>(a) Antes de cada decolagem o piloto em comando de um avião transportando passageiros deve assegurar-se que todos os passageiros receberam instruções verbais sobre:</p> <p>(1) fumo -Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é proibido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos do DAC exigem que os</p>	A quantidade, informações e posicionamento dos cartões impressos não estão conforme o requisito.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>passageiros atendam aos avisos luminosos e aos letreiros de não fumar, sendo proibido fumar nos lavatórios, e exigem que os passageiros atendam às instruções dos tripulantes sobre tais assuntos;</p> <p>(2) uso do cinto de segurança e cintos de ombro. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é necessário colocar o cinto de segurança e os cintos de ombro (se instalados) e mantê-lo(s) ajustado(s) em torno de seu corpo. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos do DAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e/ou às instruções dos tripulantes sobre utilização dos cintos;</p> <p>(3) localização e meios de abertura da porta de entrada de passageiros e das saídas de emergência;</p> <p>(4) localização dos equipamentos de emergência;</p> <p>(5) para vôos sobre água, procedimentos de pouso n'água e uso do equipamento de flutuação requerido por 91.509; e</p> <p>(6) o uso normal e em emergência do equipamento de oxigênio instalado no avião.</p> <p>(b) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando ou por um membro da tripulação, mas não precisam ser dadas se o piloto em comando verificar que todos os passageiros estão familiarizados com o conteúdo das mesmas. As instruções podem ser suplementadas por cartões impressos para uso de cada passageiro, contendo:</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(1) diagrama e métodos de operação das saídas de emergência; e</p> <p>(2) outras instruções necessárias para o uso do equipamento de emergência.</p> <p>(c) Cada cartão usado conforme o parágrafo (b) desta seção deve ser colocado convenientemente dentro do avião para ser consultado de cada assento de passageiro e deve conter informações pertinentes apenas ao tipo e modelo do avião em que é usado.</p>			
91140	CINTOS DE OMBRO	91.521	<p>(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte de tipo homologado em seu país de origem após 1º de janeiro de 1958, a menos que seja equipado com uma combinação de cinto de segurança e cintos de ombro em cada assento da cabine dos pilotos. A combinação deve atender os requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.785, exceto que:</p> <p>(1) cintos de ombro e combinações de cinto de segurança e cintos de ombro que tenham sido aprovados e instalados antes de 6 de março de 1980, podem continuar a ser usados; e</p> <p>(2) podem ser usados sistemas de travamento automático dos cintos de segurança e dos cintos de ombro, desde que projetados para atender aos fatores de cargas de inércia estabelecidos conforme as bases de homologação do avião.</p> <p>(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte, a menos que ele seja equipado com uma combinação de cinto de segurança e cinto de ombro em cada assento de comissário, devendo</p>	A aeronave não possui cintos de ombro conforme o requisito aplicável.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>essa combinação atender aos requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.785, exceto que:</p> <p>(1) cintos de ombro e cintos de segurança combinados com cintos de ombro que foram aprovados e instalados antes de 06 de março de 1980, podem continuar a ser usados; e</p> <p>(2) sistemas retráteis de cinto de ombro e de cinto de segurança devem ser projetados para os fatores de carga inerciais estabelecidos segundo as bases de homologação do avião.</p>			
91141	DISPOSITIVO DE ALARME SONORO DE VELOCIDADE	91.603	Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte em comércio aéreo, a menos que esse avião seja equipado com um dispositivo de alarme sonoro de velocidade que atenda ao RBHA 25, seção 25.1303(c)(1).	Não está instalado e operante um dispositivo de alarme sonoro de velocidade que atenda ao RBHA 25, seção 25.1303(c)(1), conforme o regulamento.	Acautelatória	24 meses
91142	GRAVADORES DE DADOS DE VÔO E DE VOZ NA CABINE	91.609	<p>(a) Nenhum detentor de certificado de homologação de operador regular ou não-regular pode conduzir qualquer operação segundo este regulamento com uma aeronave listada em suas especificações operativas ou em listagem atualizada de aeronaves usadas em transporte aéreo, a menos que esta aeronave cumpra os requisitos aplicáveis, no que diz respeito a gravador de dados de vôo e gravador de voz na cabine, do regulamento segundo o qual o certificado de homologação da empresa foi emitido. Entretanto, este operador pode:</p> <p>(1) transladar a aeronave com um gravador de dados de vôo ou um gravador de voz na cabine inoperante de um aeródromo onde o reparo ou substituição do equipamento não possa</p>	<p>135: Existe não-conformidade com requisitos de CVR.</p> <p>Ou</p> <p>135: Existe não-conformidade com requisitos de FDR / DFDR.</p>	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>ser feito, para um local onde isso seja possível;</p> <p>(2) continuar a voar como originalmente planejado se o gravador requerido tornar-se inoperante após a aeronave decolar;</p> <p>(3) conduzir um voo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste do mesmo ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave; ou</p> <p>(4) transladar uma aeronave nova do local onde foi adquirida para o local onde o gravador requerido será instalado.</p> <p>[(b) Não obstante os parágrafos (c) e (e) desta seção, um operador outro que não o detentor de um certificado de homologação de operador aéreo pode:</p> <p>(1) transladar uma aeronave com um gravador de voo inoperante ou gravador de voz da cabine de um local onde o reparo ou a substituição não pode ser feito para um local onde ele pode ser feito;</p> <p>(2) continuar um voo como originalmente planejado se o gravador de voo ou o gravador de voz da cabine tornar-se inoperante após a aeronave ter decolado;</p> <p>(3) conduzir um voo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste do mesmo ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave;</p> <p>(4) transladar uma aeronave nova do local onde foi adquirida para o local onde o gravador requerido será instalado; ou</p> <p>(5) operar uma aeronave:</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(i) por não mais do que 15 dias enquanto o gravador de vôo e/ou gravador de voz da cabine estiver inoperante e/ou removido para reparo desde que os registros de manutenção da aeronave contenham uma anotação indicando a data da falha e uma placa seja colocada à vista do piloto para mostrar que o gravador de vôo ou gravador de voz da cabine está inoperante.</p> <p>(ii) por não mais do que 15 dias adicionais, desde que os requisitos do parágrafo (b)(5)(i) sejam atendidos e que um piloto qualificado ou uma pessoa qualificada autorizada a retornar uma aeronave ao serviço segundo a seção 43.7 do RBHA 43, certifique nos registros de manutenção da aeronave que tempo adicional é requerido para completar o reparo ou obter uma substituição da unidade.]</p> <p>[(c)] Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, tendo uma configuração máxima para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, com 10 ou mais assentos e que tenha sido construída após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovado, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar a gravação, capazes de gravar os dados especificados no apêndice E (no caso de aviões) ou no apêndice F deste regulamento (no caso de aeronaves de asas rotativas), dentro das faixas, precisão e intervalos de</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>gravação especificados, e conservá-los durante não menos de 8 horas de operação da aeronave.</p> <p>[(d)] Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deve ser operado continuamente, desde o instante em que o avião inicia a corrida de decolagem, ou em que a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo, até o momento em que o avião termina a corrida do pouso, ou a aeronave de asas rotativas pousa em seu destino.</p> <p>[(e)] A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, após 31 de dezembro de 2001 nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, possuindo uma configuração máxima para passageiros com 6 ou mais assentos e para a qual são requeridos 2 pilotos pelos requisitos de homologação ou por uma regra operacional, a menos que ela seja equipada com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:</p> <p>(1) seja instalado de acordo com o RBHA 23 (parágrafos 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), com o RBHA 25 (parágrafos 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), com o RBHA 27 (parágrafos 27.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), ou com o RBHA 29 (parágrafos 29.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), como aplicável; e</p> <p>(2) seja operado continuamente desde o momento em que a aeronave for</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>energizada antes do voo até o momento em que a aeronave for desenergizada após o voo, conforme previsto na lista de verificações.</p> <p>[(f)] No atendimento a esta seção, pode ser usado um gravador de voz na cabine dos pilotos que possua um dispositivo de apagamento de gravação, desde que, a qualquer momento durante a operação do gravador, sejam conservadas as gravações feitas pelo menos durante os últimos 15 minutos.</p> <p>[(g)] No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação ao DAC e que determine o encerramento de um voo, qualquer operador que tenha instalado gravador de voz ou de dados de voo aprovado deve conservar as informações gravadas por pelo menos 60 dias ou por prazo superior se assim determinado pelo DAC. As informações obtidas das gravações são usadas para auxiliar na determinação das causas do acidente ou ocorrência. O DAC não usará a gravação de voz em qualquer processo penal ou administrativo.</p> <p>[(h)] As aeronaves citadas no parágrafo (d) desta seção após 01 de fevereiro de 1995 só poderão receber sua primeira matrícula brasileira se equipadas de acordo com o referido parágrafo.</p>			
91143	GRAVADORES DE DADOS DE VOO E DE VOZ NA CABINE	91.609(b)	<p>[(b) Não obstante os parágrafos (c) e (e) desta seção, um operador outro que não o detentor de um certificado de homologação de operador aéreo pode:</p> <p>(1) transladar uma aeronave com um gravador de voo inoperante ou gravador</p>	A aeronave não atende aos requisitos em caso de FDR ou CVR inoperantes.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>de voz da cabine de um local onde o reparo ou a substituição não pode ser feito para um local onde ele pode ser feito;</p> <p>(2) continuar um vôo como originalmente planejado se o gravador de vôo ou o gravador de voz da cabine tornar-se inoperante após a aeronave ter decolado;</p> <p>(3) conduzir um vôo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste do mesmo ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave;</p> <p>(4) transladar uma aeronave nova do local onde foi adquirida para o local onde o gravador requerido será instalado; ou</p> <p>(5) operar uma aeronave:</p> <p>(i) por não mais do que 15 dias enquanto o gravador de vôo e/ou gravador de voz da cabine estiver inoperante e/ou removido para reparo desde que os registros de manutenção da aeronave contenham uma anotação indicando a data da falha e uma placa seja colocada à vista do piloto para mostrar que o gravador de vôo ou gravador de voz da cabine está inoperante.</p> <p>(ii) por não mais do que 15 dias adicionais, desde que os requisitos do parágrafo (b)(5)(i) sejam atendidos e que um piloto qualificado ou uma pessoa qualificada autorizada a retornar uma aeronave ao serviço segundo a seção 43.7 do RBHA 43, certifique nos registros de manutenção da aeronave que tempo adicional é requerido para</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			completar o reparo ou obter uma substituição da unidade.]			
91144	GRAVADORES DE DADOS DE VÔO E DE VOZ NA CABINE	91.609(c)	[(c)] Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, tendo uma configuração máxima para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, com 10 ou mais assentos e que tenha sido construída após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovado, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar a gravação, capazes de gravar os dados especificados no apêndice E (no caso de aviões) ou no apêndice F deste regulamento (no caso de aeronaves de asas rotativas), dentro das faixas, precisão e intervalos de gravação especificados, e conservá-los durante não menos de 8 horas de operação da aeronave.	O aeronave não está com o FDR / DFDR instalado e operante, conforme o requisito.	Sancionatória	24 meses
91145	GRAVADORES DE DADOS DE VÔO E DE VOZ NA CABINE	91.609(d)	[(d)] Sempre que um gravador de dados de vôo requerido por esta seção estiver instalado, ele deve ser operado continuamente, desde o instante em que o avião inicia a corrida de decolagem, ou em que a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo, até o momento em que o avião termina a corrida do pouso, ou a aeronave de asas rotativas pousa em seu destino.	O sistema não está instalado e operante conforme o regulamento.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
91146	GRAVADORES DE DADOS DE VÔO E DE VOZ NA CABINE	91.609(e)	<p>[(e)] A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, após 31 de dezembro de 2001 nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, possuindo uma configuração máxima para passageiros com 6 ou mais assentos e para a qual são requeridos 2 pilotos pelos requisitos de homologação ou por uma regra operacional, a menos que ela seja equipada com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:</p> <p>(1) seja instalado de acordo com o RBHA 23 (parágrafos 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), com o RBHA 25 (parágrafos 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), com o RBHA 27 (parágrafos 27.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), ou com o RBHA 29 (parágrafos 29.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)), como aplicável; e</p> <p>(2) seja operado continuamente desde o momento em que a aeronave for energizada antes do vôo até o momento em que a aeronave for desenergizada após o vôo, conforme previsto na lista de verificações.</p>	O sistema não está instalado e operante conforme o regulamento.	Preventiva	24 meses
91147	MATERIAIS PARA COMPARTIMENTOS INTERIORES	91.613	Nenhuma pessoa pode operar um avião que atenda a uma emenda de um certificado de homologação de tipo ou a um certificado de homologação suplementar de tipo emitido segundo o "SFAR 41" para operação com peso máximo de decolagem acima de 5670 Kg (12.500 lb), a menos que, dentro de 1 ano após a emissão do seu primeiro	A aeronave não atende aos requisitos de materiais de interiores.	Sancionatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			certificado de aeronavegabilidade segundo esse SFAR, o avião cumpra os requisitos de materiais de interior exigidos pelo RBHA 25, parágrafos 25.853(a), (b), (b-1), (b-2) e (b-3), efetivo em 26 de setembro de 1978.			
91148	APLICABILIDADE (SUBPARTE I -REGRAS OPERACIONAIS DE RUÍDO)	91.801	Esta subparte estabelece regras para operação de aeronaves civis no Brasil relacionadas com o nível de ruído produzido pelas mesmas. Esta subparte é aplicável às operações conduzidas segundo este regulamento e segundo os RBHA 121, 129 e 135.	A aeronave não se enquadra nas regras operacionais de ruído.	Preventiva	24 meses
91149	BASES DA REGULAMENTAÇÃO (SUBPARTE I - REGRAS OPERACIONAIS DE RUÍDO)	91.803	(a) As normas desta subparte são baseadas no Anexo 16 à Convenção Internacional de Aviação Civil, Volume I e na Portaria 13/GM5, de 05 de janeiro de 1994. (b) Para fins de enquadramento nas regras desta subparte, as aeronaves civis brasileiras e estrangeiras são classificadas de acordo com o Capítulo do Anexo 16 em que se enquadram. As aeronaves que não se enquadram em nenhum dos Capítulos são denominadas "aeronaves não certificadas" (NC).	A aeronave não se enquadra nas regras operacionais de ruído.	Preventiva	24 meses
91150	LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO. AVIÕES SUBSÔNICOS A REAÇÃO (SUBPARTE I - REGRAS OPERACIONAIS DE RUÍDO)	91.805	Os aviões subsônicos a reação, conforme sua classificação em relação ao nível de ruído externo, estão sujeitos às seguintes restrições para operação no Brasil: (a) Aviões do grupo "NC": (1) a partir de 31 de dezembro de 1996 não podem mais receber registro inicial brasileiro; (2) cancelado; (3) cancelado; (4) a partir de 31 de dezembro de 1998 não podem mais ser operados nos	A aeronave não se enquadra nas regras operacionais de ruído.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>aeródromos nacionais no período compreendido entre 23:00h e 06:00h do local, exceto nos aeroportos SBFZ, SBRF, SBRJ, SBSP e SBVT, nos quais a restrição se estende às 24 horas do dia; e</p> <p>(5) a partir de 31 de dezembro de 2000 não podem mais ser operados no território brasileiro.</p> <p>(b) Aviões do grupo "capítulo 2":</p> <p>(1) a partir de 31 de dezembro de 2002 não podem mais receber registro inicial brasileiro;</p> <p>(2) cancelado;</p> <p>(3) a partir de 31 de dezembro de 2004 cada empresa aérea brasileira deve retirar anualmente de operação no mínimo 20% dos aviões de sua frota "capítulo 2" existente na referida data.</p> <p>(4) a partir de 31 de dezembro de 2010 aviões "capítulo 2" não podem mais operar no território brasileiro.</p> <p>(5) cancelado.</p> <p>(6) os aviões "capítulo 2" de fuselagem larga ("wide-body") não estão sujeitos às restrições impostas pelo parágrafo (b) desta seção. As limitações operacionais relativas ao nível de ruído externo de tais aviões serão oportunamente definidas pelo DAC. Para os objetivos deste regulamento "avião de fuselagem larga" é um avião cuja configuração de assentos para passageiros comporta uma fila com mais de 6 assentos lado a lado, posicionada transversalmente à fuselagem.</p>			
91151	LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO. AVIÕES A	91.807	Independente do capítulo do Anexo 16, Volume I, em que eles se enquadram, os aviões a hélice e os helicópteros terão	A aeronave não se enquadra nas regras operacionais de ruído.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
	HÉLICE E HELICÓPTEROS (SUBPARTE I - REGRAS OPERACIONAIS DE RUÍDO)		suas restrições operacionais relativas ao nível de ruído externo oportunamente definidas pelo DAC.			
91152	AERONAVES AGRÍCOLAS E DE COMBATE A INCÊNDIOS. LIMITAÇÕES (SUBPARTE I - REGRAS OPERACIONAIS DE RUÍDO)	91.815	<p>(a) Esta seção aplica-se a pequenos aviões propélidos a hélice designados para operações agrícolas (como definido no RBHA 137, seção 137.3) e a aviões usados para lançar material de combate a incêndios.</p> <p>(b) Se o Manual de Vôo ou quaisquer outras informações, marcas ou letreiros aprovados para o avião indicarem que ele não atende aos requisitos de ruído previstos no RBHA 36, nenhuma pessoa pode operar esse avião a menos que:</p> <p>(1) na extensão necessária para cumprir as atividades de trabalho diretamente associadas com os propósitos para os quais foi projetado;</p> <p>(2) para prover treinamento a tripulantes na especial operação para a qual o avião foi projetado; e</p> <p>(3) na condução de operações em concordância com o RBHA 137.</p>	A aeronave não se enquadra nas regras operacionais de ruído.	Preventiva	24 meses
91153	ESTRONDO SÔNICO DE AERONAVES CIVIS (SUBPARTE I - REGRAS OPERACIONAIS DE RUÍDO)	91.817	<p>(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil no Brasil a um número MACH verdadeiro maior que 1, a não ser que de acordo com as condições e limitações especificadas pelo apêndice B deste regulamento;</p> <p>(b) Adicionalmente, nenhuma pessoa pode operar um avião civil para o qual o limite de velocidade máxima operacional, (Mmo), excede a MACH 1</p>	A aeronave não se enquadra nas regras operacionais de ruído.	Preventiva	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>de, ou para, um aeródromo brasileiro, a menos que:</p> <p>(1) as informações disponíveis para as tripulações de voo incluam limitações operacionais que assegurem que nenhum voo entrando, saindo ou sobrevoando o território brasileiro causará um estrondo sônico sobre esse território.</p> <p>(2) o operador cumpra com as limitações e condições para exceder MACH 1 previstas no apêndice B deste regulamento.</p>			
91154	<p>Seção 2. Aprovação da Aeronave (APÊNDICE G - OPERAÇÃO EM ESPAÇO AÉREO COM SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM))</p>	Apêndice G, Seção 2	<p>(a) Um operador pode ser autorizado a conduzir operações RVSM se o DAC verificar que a aeronave cumpre com as condições desta seção.</p> <p>(b) O requerente de autorização deve apresentar o apropriado conjunto de dados para a aprovação da aeronave. O conjunto deve consistir de, pelo menos, o seguinte:</p> <p>(1) a identificação do grupo de aeronaves RVSM ou de aeronave não-grupo (aeronave isolada);</p> <p>(2) a definição do envelope de voo RVSM aplicável para a aeronave em questão;</p> <p>(3) a documentação que estabelece a conformidade com os requisitos aplicáveis de aeronave RVSM desta seção; e</p> <p>(4) os testes de conformidade utilizados para assegurar que a aeronave aprovada com o</p>	135: Aeronave não atende ao requisito.	Acautelatória	24 meses

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>conjunto de dados atende aos requisitos de aeronave RVSM.</p> <p>(c) Equipamento de manutenção de altitude. Todas as aeronaves.</p> <p>Para aprovar uma aeronave-grupo ou não-grupo o DAC deve certificar-se de que a aeronave atende aos seguintes requisitos:</p> <p>(1) a aeronave deve ser equipada com dois sistemas de medida de altitude independentes e operacionais.</p> <p>(2) a aeronave deve ser equipada com pelo menos um sistema de controle automático de altitude que controle a altitude da aeronave:</p> <p>(i) dentro de uma faixa de tolerância de mais ou menos de 65 pés de uma altitude selecionada quando a aeronave é operada em vôo reto e nivelado em condições sem turbulência e sem rajadas; ou</p> <p>(ii) dentro de uma faixa de tolerância de mais ou menos 130 pés em condições sem turbulência e sem rajadas para aeronaves com requerimento para certificado de homologação de tipo apresentado antes de 09 de abril de 1997 equipadas com um sistema de controle automático de altitude utilizando dados (inputs) do sistema de</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>desempenho/gerenciamento de voo.</p> <p>(3) a aeronave deve ser equipada com um sistema de alerta de altitude que emite um alerta quando a altitude mostrada para a tripulação de voo desviar da altitude selecionada por mais de:</p> <p>(i) ± 300 pés para aeronaves cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado em ou antes de 09 de abril de 1997; ou</p> <p>(ii) ± 200 pés para aeronaves cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado após 09 de abril de 1997.</p> <p>(d) Limitação do erro do sistema de altimetria.</p> <p>Aeronaves-grupo para as quais o requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 09 de abril de 1997. Para aprovar aeronaves-grupo para as quais o requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 09 de abril de 1997, o DAC deve verificar se o erro do sistema de altimetria (ASE) está limitado como se segue:</p> <p>(1) no ponto do envelope básico de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 80 pés.</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(2) no ponto do envelope básico de vôo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 200 pés.</p> <p>(3) no ponto do envelope completo de vôo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 120 pés.</p> <p>(4) no ponto do envelope completo de vôo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 245 pés.</p> <p>(5) Restrições operacionais necessárias. Se o requerente demonstrar que sua aeronave atende de outra forma aos requisitos de limitação do erro do sistema de altimetria (ASE), o DAC pode estabelecer uma restrição operacional para a aeronave do requerente de modo a restringir a operação da aeronave em áreas do envelope básico de vôo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 80 pés, e/ou o valor absoluto da média do erro do</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 200 pés; ou de operar em área do envelope completo de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) excedera 120 pés e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 245 pés.</p> <p>(e) Limitação do erro do sistema de altimetria: Aeronaves-grupo para as quais o requerimento para a certificação de tipo foi feito após 09 de abril de 1997. Para aprovar uma aeronave-grupo para a qual o requerimento para homologação de tipo foi apresentado após 09 de abril de 1997, o DAC deve verificar se o erro do sistema de altimetria (ASE) é limitado da seguinte forma:</p> <p>(1) No ponto no envelope completo de voo RVSM onde a média do erro do sistema de altimetria alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder a 80 pés.</p> <p>(2) No ponto no envelope completo de voo RVSM onde o erro médio do sistema de altimetria mais três vezes o desvio padrão alcança seu maior valor absoluto, o valor absoluto não pode exceder 200 pés.</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			<p>(f) Limitação do erro do sistema de altimetria: Aeronaves não-grupo. Para aprovar uma aeronave não-grupo o DAC deve verificar se o erro do sistema de altimetria (ASE) é limitado como se segue:</p> <p>(1) Para cada condição do envelope básico de vôo RVSM, o maior valor absoluto combinado do erro residual da fonte estática mais o erro dos aviônicos não pode exceder 160 pés.</p> <p>(2) Para cada condição do envelope completo de vôo RVSM, o maior valor absoluto combinado do erro residual da fonte estática mais o erro dos aviônicos não pode exceder 200 pés.</p> <p>[(g) Compatibilidade do Sistema de Alerta de Tráfego e Aviso de Colisão – TCAS – com Operações RVSM; todas as aeronaves. Após 24 de janeiro de 2002, a menos que de outro modo autorizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA – se uma pessoa operar uma aeronave equipada com TCAS II em espaço aéreo RVSM, tal equipamento deve ser um TCAS II que atenda à OTP (TSO) C-119b, (versão 7.00) ou posterior.] (*)</p>			

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de não conformidade	Providência administrativa	Prazo
			(h) Se o DAC considerar que a aeronave do requerente está conforme com esta seção, ela deve notificar o requerente por escrito.			