

# REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

**RBAC nº 61**  
**EMENDA nº 11**

---

<b>Título:</b>	LICENÇAS, HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS PARA PILOTOS.	
<b>Aprovação:</b>	Resolução nº 237, de 5 de junho de 2012. [Emenda nº 00] Resolução nº 276, de 18 de junho de 2013. [Emenda nº 01] Resolução nº 305, de 18 de fevereiro de 2014. [Emenda nº 02] Resolução nº 327, de 20 de junho de 2014. [Emenda nº 03] Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014. [Emenda nº 04] Resolução nº 347, de 10 de novembro de 2014. [Emenda nº 05] Resolução nº 378, de 18 de março de 2016. [Emenda nº 06] Resolução nº 460, de 21 de dezembro de 2017. [Emenda nº 07] Resolução nº 475, de 7 de junho de 2018. [Emenda nº 08] Resolução nº 504, de 13 de fevereiro de 2019. [Emenda nº 09] Resolução nº 512, de 11 de abril de 2019. [Emenda nº 10] Resolução nº 514, de 25 de abril de 2019. [Emenda nº 11]	<b>Origem:</b> SPO

---

## SUMÁRIO

### SUBPARTE A - DISPOSIÇÕES GERAIS

- 61.1 Aplicabilidade
- 61.2 Abreviaturas e definições
- 61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações
- 61.4 Cassação de licenças e certificados de pilotos
- 61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento
- 61.7 [Reservado]
- 61.9 [Reservado]
- 61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro
- 61.11 [Reservado]
- 61.13 Solicitação de licenças, certificados e/ou habilitações
- 61.15 Autorização específica para realização de voo
- 61.17 Vigência das licenças de piloto e CPA
- 61.19 Validade das habilitações de piloto
- 61.21 Experiência recente
- 61.23 [Reservado]
- 61.25 Validade do CMA
- 61.27 Mudança de nome e de endereço
- 61.29 Contagem e registro de horas de voo
- 61.31 CIV e CIV Digital
- 61.33 Prazo e tolerância para revalidação de habilitação

### SUBPARTE B - CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS

- 61.41 Aplicabilidade
- 61.43 Concessão de licenças a estrangeiros
- 61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras
- 61.47 Concessão de licença para oficiais aviadores das Forças Armadas Brasileiras

61.49 Concessão de uma habilitação de tipo ao piloto de ensaio em voo

### **SUBPARTE C - LICENÇA DE ALUNO PILOTO**

61.51 Aplicabilidade

61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto

61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto

61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto

61.59 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de aluno piloto

61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto

61.63 Limitações do aluno piloto

61.65 [Reservado]

61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de aluno piloto

61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal

### **SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO**

61.71 Aplicabilidade

61.73 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado

61.75 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto privado

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

61.79 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto privado

61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado

61.83 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto privado

61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las

### **SUBPARTE E - LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL**

61.91 Aplicabilidade

61.93 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial

61.95 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial

61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto comercial

61.99 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto comercial

61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial

61.103 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto comercial

61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las

### **SUBPARTE F - LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA**

61.111 Aplicabilidade

61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

61.119 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

61.123 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las

### **SUBPARTE G - LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA**

61.131 Aplicabilidade

61.133 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de linha aérea

61.135 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de linha aérea

61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea

61.139 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de linha aérea

61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea

61.143 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea

61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las

### **SUBPARTE H - LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR**

61.151 Aplicabilidade

61.153 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de planador

61.155 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de planador

- 61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.159 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.163 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de planador
- 61.165 Prerrogativas e limitações do titular da licença de piloto de planador e condições que devem ser observadas para exercê-las

#### **SUBPARTE I - LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO LIVRE**

- 61.171 Aplicabilidade
- 61.173 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.175 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.179 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.181 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.183 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de balão livre
- 61.185 Prerrogativas do titular da licença de piloto de balão livre e condições que devem ser observadas para exercê-las

#### **SUBPARTE J - HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE**

- 61.191 Aplicabilidade
- 61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria
- 61.195 Concessão de habilitação de classe
- 61.197 Revalidação de habilitação de classe
- 61.199 Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe

#### **SUBPARTE K - HABILITAÇÃO DE TIPO**

- 61.211 Aplicabilidade
- 61.213 Concessão de habilitação de tipo
- 61.215 Revalidação de habilitação de tipo
- 61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo

#### **SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS**

- 61.221 Aplicabilidade
- 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos
- 61.225 Revalidação de habilitação de voo por instrumentos
- 61.227 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos

#### **SUBPARTE M - HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO**

- 61.231 Aplicabilidade
- 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo
- 61.235 Revalidação de habilitação de instrutor de voo
- 61.237 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo

#### **SUBPARTE N - HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA**

- 61.241 Aplicabilidade
- 61.243 Concessão de habilitação de piloto agrícola
- 61.245 Revalidação de habilitação de piloto agrícola
- 61.247 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola

#### **SUBPARTE O - [RESERVADO]**

#### **SUBPARTE P - [RESERVADO]**

#### **SUBPARTE Q - [RESERVADO]**

#### **SUBPARTE R - CERTIFICADO DE PILOTO AERODESPORTIVO (CPA)**

- 61.281 Aplicabilidade
- 61.283 Requisitos gerais para a concessão do CPA
- 61.285 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do CPA
- 61.287 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do CPA

- 61.289 Requisitos de instrução de voo para a concessão do CPA
- 61.291 Requisitos de proficiência para a concessão do CPA
- 61.293 Regras de transição para o CPA
- 61.295 Revalidação de habilitação
- 61.297 Prerrogativas do titular de CPA e condições que devem ser observadas para exercê-las

**APÊNDICE A DO RBAC 61 - EXAME DE PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA NA LINGUA INGLESA**

**APÊNDICE B DO RBAC 61 - CERTIFICAÇÃO PESSOAL PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA**

## SUBPARTE A

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### 61.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento estabelece as normas e procedimentos relativos à concessão de licenças, habilitações e certificados para pilotos; os requisitos e padrões mínimos que devem ser cumpridos para a concessão e revalidação desses documentos e as prerrogativas e limitações relativas a cada licença, habilitação ou certificado.

#### 61.2 Abreviaturas e definições

(a) Para os propósitos deste Regulamento, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01, os termos, expressões e siglas apresentadas a seguir têm os seguintes significados:

(1) *Acidente aeronáutico* significa toda ocorrência que seja caracterizada como tal pela autoridade de investigação SIPAER.

(2) *Autorização* significa ato administrativo discricionário e precário mediante o qual a ANAC faculta ao regulado, em casos concretos, o exercício de suas atividades.

(3) *Caderneta Individual de Voo – CIV* significa o documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto aerodesportivo, piloto privado, piloto comercial, piloto de linha aérea, piloto de planador ou piloto de balão livre operando aeronaves em serviços aéreos privados. (Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(4) *Caderneta Individual de Voo Digital – CIV Digital* significa o banco de dados informatizado, disponibilizado pela ANAC para que usuários cadastrados efetuem registros de horas de voo.

(5) *Centro de Instrução de Aviação Civil – CIAC* significa organização certificada cuja finalidade é formar recursos humanos para aviação civil, conduzindo seus alunos para a obtenção das licenças e habilitações requeridas pela ANAC. Para o início de suas atividades deve ser detentora de um certificado de CIAC, obtido através de um processo de certificação, com uma sede administrativa e base operacional e ter curso(s) aprovado(s) pela ANAC.

(6) *Centro de Treinamento de Aviação Civil – CTAC* significa uma organização certificada de acordo com o RBAC 142.

(7) *Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA* significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave aerodesportiva, conforme definição do RBAC nº 01, com peso máximo de decolagem de até 750 kg, exceto balões e planadores, com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado. (Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(8) *Certificado Médico Aeronáutico – CMA* significa o documento emitido por um examinador credenciado ou pela ANAC, de acordo com o RBAC 67. Os CMA equivalem aos antigos Certificados de Capacidade Física (CCF), que continuarão em vigor até o fim da validade, quando serão substituídos pelos CMA.

(9) *Código ANAC – CANAC* significa o número único, composto de 6 dígitos, que identifica o titular de uma licença ou certificado emitido pela ANAC.

(10) *Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo (Flight Simulation Training Device - FSTD)* significa qualquer equipamento no qual as condições de voo podem ser simuladas no solo e que esteja qualificado pela ANAC como abaixo:

- (i) Simulador de Voo (*Full Flight Simulator - FFS*);
- (ii) Dispositivo de Treinamento de Voo (*Flight Training Device - FTD*); e
- (iii) Treinador de Voo por Instrumentos (*Aviation Training Device - ATD*).

(11) *Habilitação* significa uma autorização associada a uma licença ou a um certificado, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado respectivos.

(12) *Instrutor de voo* significa:

(i) um piloto detentor da habilitação de Instrutor de Voo prevista na Subparte M deste Regulamento; ou

(ii) um piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado.

(13) *Licença* significa o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença.

(14) *NOTAM (Notice to Airmen - Aviso aos Aeronavegantes)* significa um aviso expedido pelo Comando da Aeronáutica que contém informações relativas ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo pronto conhecimento seja indispensável ao pessoal ligado às operações de voo.

(15) *Piloto de segurança* significa o membro da tripulação habilitado e qualificado em nível de piloto em comando ou segundo em comando, designado para acompanhar voos de instrução realizados em aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos.

(16) *Piloto em comando sob supervisão* significa o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.

(17) *Publicação de Informações Aeronáuticas (Aeronautical Information Publication - AIP)* significa a publicação oficial da autoridade aeronáutica que contém informações atualizadas sobre aspectos essenciais para a navegação aérea.

(18) *Tempo de instrução em duplo comando* significa o tempo de voo durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo ministrada por um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC e ocupando um dos postos de pilotagem da aeronave.

(19) *Tempo de voo em FSTD* significa o tempo durante o qual um piloto pratica em terra e sob instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC, voo simulado em um dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.

(20) *Tempo de voo solo* significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave.

(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

### 61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações

(a) Licença/certificado e habilitações de piloto: só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas, expedidas em conformidade com este Regulamento, e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo.

(b) Licenças, habilitações e certificados médicos de pilotos de aeronave estrangeira: ninguém pode atuar no espaço aéreo brasileiro como membro de tripulação de voo de aeronave estrangeira, a menos que seja titular de licença com suas habilitações apropriadas e certificado médico, ambos válidos, expedidos ou validados pelo país de matrícula da aeronave.

(c) Certificado Médico Aeronáutico: ninguém pode atuar como membro de tripulação de voo de aeronaves civis brasileiras, de acordo com os preceitos estabelecidos por este Regulamento, a menos que seja titular de um CMA válido, expedido em conformidade com o RBAC 67 e apropriado à respectiva licença ou certificado.

(d) Habilitação de voo por instrumentos (IFR): ninguém pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando de uma aeronave sob regras de voo por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos previstos para voo visual, a menos que seja titular de licença de piloto com uma habilitação de voo por instrumentos válida, adequada à categoria da aeronave em operação, expedida em conformidade com este Regulamento.

(e) Habilitação de instrutor de voo: o titular de uma habilitação de instrutor de voo somente pode ministrar instrução de voo na categoria de aeronaves relativa à licença em que tenha sido averbada esta habilitação e em conformidade com as demais habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.

(f) Inspeção de licenças e certificados: toda pessoa que seja titular de uma licença ou certificado expedido em conformidade com este Regulamento deve apresentá-lo para inspeção sempre que requisitado pelos Inspetores de Aviação Civil - INSPAC da ANAC.

(g) Conforme normas específicas do Comando da Aeronáutica, todo titular de licença de piloto, ao participar ou tomar conhecimento de qualquer acidente ou incidente aeronáutico ou ocorrência de solo, ou da existência de destroços de aeronave, deve comunicá-lo imediatamente à autoridade pública mais próxima.

(h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá sua(s) habilitação(ões), relacionadas à ocorrência, suspensa(s) a partir da data do evento.

(i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve:

(1) realizar o treinamento periódico constante do programa de treinamento aprovado do operador aéreo ou, não se tratando de operador com programa aprovado, realizar treinamento em simulador e/ou em voo de instrução supervisionado por um instrutor de voo, conforme requerido para a revalidação da respectiva habilitação, no qual execute as manobras e procedimentos necessários para recuperar a proficiência nas habilitações suspensas; e ([Redação dada pela Resolução nº 512, de 11.04.2019, em vigor em 11.07.2019](#))

(2) ser aprovado em exame de proficiência em simulador e/ou em voo, por um INSPAC ou examinador credenciado devidamente habilitado e qualificado, desde que não tenha sido o próprio a prover a instrução de voo para revogação das suspensões.

(j) Os requisitos constantes dos parágrafos (i)(1) e (i)(2) desta seção podem ser dispensados, caso haja constatação, na investigação do acidente, que não houve a participação de fator operacional para a ocorrência do acidente aeronáutico.

(k) Uso de substâncias psicoativas:

(1) é vedado a qualquer pessoa cujas atividades requeiram licença, certificado, habilitação ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC:

(i) o uso indevido de substâncias psicoativas durante o exercício de suas atividades; e

(ii) o exercício de suas atividades enquanto estiver sob o efeito de qualquer substância psicoativa;

(2) qualquer pessoa que contrarie a proibição do parágrafo anterior deve ser imediatamente afastada de suas atividades; e

(3) as substâncias psicoativas a que se referem os parágrafos (k)(1) e (k)(2) desta seção, bem como os procedimentos para o retorno de pessoa afastada às suas atividades, são tratadas no RBAC 120. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(l) Os voos de instrução previstos neste Regulamento devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros ou cargas, ou a realização de outros serviços aéreos durante a instrução. [\(Incluído pela Resolução nº 344, de 17.09.2014\)](#)

#### **61.4 Cassação de licenças e certificados de pilotos**

(a) Quaisquer das licenças ou certificados de pilotos de que trata este Regulamento podem ser cassados pela ANAC se comprovado, em processo administrativo, que o respectivo titular não possui idoneidade para o exercício das prerrogativas especificadas em sua licença ou certificado.

#### **61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento**

(a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste Regulamento, para o desempenho de funções de piloto:

- (1) aluno piloto;
- (2) piloto privado;
- (3) piloto comercial;
- (4) piloto de tripulação múltipla;
- (5) piloto de linha aérea;
- (6) piloto de planador; e
- (7) piloto de balão livre.

(b) São averbadas nas licenças indicadas no parágrafo (a) desta seção, as seguintes habilitações:

(1) habilitações de categoria: as habilitações de categoria integram a denominação da graduação de todas as licenças e são regidas pelas prerrogativas e condições estabelecidas para a licença respectiva. São, ainda, averbadas nas licenças de piloto de planador, e balão livre, com a finalidade de estabelecer prazos de validade. As habilitações de categoria compreendem:

- (i) avião;



- (ii) helicóptero;
- (iii) aeronave de sustentação por potência;
- (iv) dirigível;
- (v) planador; e
- (vi) balão livre;

(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as seguintes habilitações de classe:

- (i) avião monomotor terrestre;
- (ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;
- (iii) avião multimotor terrestre;
- (iv) hidroavião ou anfíbio multimotor;
- (v) helicóptero monomotor convencional;
- (vi) helicóptero monomotor a turbina;
- (vii) helicóptero multimotor;

(viii) aeronave aerodesportiva, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto aerodesportivo; e

- (ix) dirigível;

(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:

- (i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;
- (ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;
- (iii) aviões com motor a reação;
- (iv) aeronaves de sustentação por potência; e
- (v) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC; e

(4) habilitações relativas à operação: são averbadas nas licenças de piloto, com exceção da licença de aluno piloto, válidas exclusivamente para a categoria de aeronave constante da denominação da graduação da licença e condicionadas às prerrogativas das demais habilitações da mesma licença, compreendendo:

- (i) voo por instrumentos;
- (ii) instrutor de voo; e
- (iii) piloto agrícola.

[\(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018\)](#)

(c) Quando da emissão de uma habilitação de tipo que limite as atribuições do seu titular às de segundo em comando, ou para atuar como piloto em comando somente durante a fase de voo de cruzeiro, ou ainda para operar somente compondo tripulação de 2 (dois) pilotos, em aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, tais limitações deverão estar averbadas na referida habilitação.

(d) O CPA é concedido, segundo este Regulamento, para pilotos de aeronaves aerodesportivas segundo os requisitos dos RBAC nº 01 e 21, com peso máximo de decolagem de até 750kg, exceto balões e planadores. (Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(e) O tipo de licenças e habilitações de piloto requeridas para operar uma aeronave é determinado pela ANAC.

#### **61.7 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 460, de 21.12.2017)**

#### **61.9 [Reservado]**

#### **61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro**

(a) Os requisitos estabelecidos nesta seção aplicam-se aos pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que pretendam operar uma aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro.

(b) Todo piloto que pretenda operar nas condições estabelecidas no parágrafo (a) desta seção deve demonstrar as habilidades em falar e compreender a língua inglesa, submetendo-se ao exame de proficiência linguística elaborado pela ANAC.

(c) O desempenho do piloto no exame de proficiência linguística na língua inglesa, será averbado em sua licença da seguinte forma:

(1) “English level 4, 5, ou 6”, de acordo com o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, atingido no exame de proficiência linguística, conforme a tabela do Apêndice A deste Regulamento; ou

(2) “English Not Compliant Annex 1” no caso em que o piloto tenha obtido níveis 1, 2 ou 3, ou não tenha realizado o exame de proficiência linguística na língua inglesa.

(d) Somente podem operar aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que tiverem averbado em suas licenças o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, de acordo com o parágrafo (c)(1) desta Seção.

(e) Os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que tiverem averbado em sua licença o nível de proficiência na língua inglesa 4 ou 5 devem se submeter à reavaliação conforme abaixo:

(1) pelo menos uma vez em cada três anos os pilotos que tiverem averbado o nível 4; e

(2) pelo menos uma vez em cada seis anos os pilotos que tiverem averbado o nível 5.

(f) Todas as licenças de pilotos brasileiros que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas terão averbadas a observação relativa à proficiência linguística do piloto na língua portuguesa (“Português Nível 6”).

#### **61.11 [Reservado]**

#### **61.13 Solicitação de licenças, certificados e/ou habilitações**

(a) A solicitação para a concessão de uma licença/certificado e/ou de uma habilitação de acordo com este Regulamento deve ser feita por meio de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, o qual deve ser enviado por via eletrônica disponibilizada pela ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência de voo e aprovação em exame de proficiência previstos neste Regulamento, correspondentes à licença/certificado e/ou habilitação requerida. Para tanto:

(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a aprovação em exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC, envolvendo os assuntos pertinentes à licença ou habilitação requerida. Nos casos em que a realização de curso teórico em instituição certificada for requisito para obter a licença ou habilitação, o candidato somente poderá realizar o exame teórico após ter concluído o curso teórico com aproveitamento; e ([Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018](#))

(2) o solicitante que não obtiver aprovação no exame de proficiência somente poderá prestar novo exame após realizar, sob a supervisão de um instrutor de voo habilitado e qualificado, treinamento corretivo relativo às deficiências que provocaram a sua reprovação, podendo repetir tal procedimento tantas vezes quantas forem necessárias até sua aprovação ou desistência.

(b) O solicitante que reúna os requisitos estabelecidos neste Regulamento faz jus a uma licença/certificado apropriado com suas correspondentes habilitações, desde que não conste em seu nome débitos com a ANAC decorrentes de multas, inscritos na Dívida Ativa da União.

(c) O titular de uma licença/certificado expedido em conformidade com este Regulamento, que tenha tido essa licença/certificado cassado, somente pode requerer nova licença/certificado após decorridos pelo menos 2 (dois) anos da data do ato administrativo que determinou a cassação do documento, e desde que fique comprovado que os motivos que levaram à cassação não mais existam ou não produzam mais efeito.

(d) O titular de uma licença/certificado expedido em conformidade com este Regulamento, com habilitações suspensas, não pode requerer qualquer outra licença, certificado, habilitação ou averbação de qualificação enquanto vigorar alguma suspensão.

(e) O solicitante de uma licença ou certificado que tenha atendido a todos os requisitos deste regulamento, inclusive aprovação no exame de proficiência, fará jus a emissão de uma licença/certificado provisório válida por um período de 90 (noventa) dias a partir da data da sua emissão. A emissão da licença/certificado provisório será automaticamente revogada se for constatada alguma irregularidade.

### **61.15 Autorização específica para realização de voo**

(a) Pode ser concedida autorização específica para realização de voos nos casos de:

(1) treinamento em voo para revogar suspensão de habilitações, com validade de 90 (noventa) dias;

(2) voo de traslado realizado por piloto estrangeiro, em aeronave de matrícula brasileira, com a validade limitada ao tempo necessário para realizar o referido voo; e

(3) instrutores estrangeiros para ministrar instrução de voo em aeronave que não possua, no País, instrutores devidamente habilitados e qualificados, disponíveis para ministrar a instrução requerida, com validade limitada ao que for menor:

(i) a 6 (seis) meses; ou

(ii) às validades das licenças e certificados estrangeiros originais; ou

- (iii) à validade do visto de estadia no País; ou
- (iv) ao contrato de trabalho do piloto no País, quando aplicável.

(4) fabricantes de produtos aeronáuticos, para voos de certificação, demonstração técnica ou demonstração comercial, nos quais seja necessária a manipulação dos comandos por piloto não habilitado na aeronave. Nesse caso:

- (i) a autorização deve ser solicitada à ANAC pelo fabricante;
- (ii) a ANAC pode, no ato de autorização, estipular condições a serem observadas para a realização dos voos, de modo a garantir a segurança da operação; e
- (iii) a autorização pode abranger um voo específico ou um número indeterminado de voos.

(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

(b) [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

(c) Pode ser concedida, a critério da ANAC, autorização específica para realização de voos, para casos não previstos no parágrafo (a) desta seção, mediante solicitação formal do interessado.

(d) O titular de uma autorização específica deve portá-la e apresentá-la à fiscalização, quando solicitado, juntamente com sua respectiva licença e seu certificado médico válido.

#### 61.17 Vigência das licenças de piloto e CPA

(a) A licença de piloto e o CPA são permanentes, com exceção da licença de aluno piloto, que perde sua validade quando o aluno piloto se desvincula da instituição de ensino de aviação civil na qual estava matriculado ou depois de decorridos 24 (vinte e quatro) meses da data de sua concessão. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:

- (1) estar com o CMA válido e adequado à licença/certificado de que é titular;
- (2) estar com as habilitações correspondentes válidas; e
- (3) possuir experiência recente correspondente à licença ou ao certificado, conforme previsto na seção 61.21 deste Regulamento.

(b) As prerrogativas da licença não poderão ser exercidas se:

- (1) estiverem restritas por razões de idade limite, de acordo com os requisitos estabelecidos por este Regulamento; ou
- (2) o titular tiver renunciado à licença/certificado ou esta se encontre cassada, suspensa ou cancelada pela ANAC; ou
- (3) o CMA correspondente estiver vencido.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

#### 61.19 Validade das habilitações de piloto

(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto deve obedecer aos seguintes prazos, contados a partir do mês de aprovação do piloto no exame de proficiência, a exceção do previsto no parágrafo 61.33 (a) deste Regulamento:

- (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses, com exceção das habilitações relativas ao CPA, que terão validade de 36 (trinta e seis) meses;
- (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses;
- (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses;
- (4) habilitação de instrutor de voo: 12 (doze) meses, com exceção das habilitações relativas a instrutor de voo de balão livre e planador, que terão validade de 36 (trinta e seis) meses;
- (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses;
- (6) [reservado];
- (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses;
- (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses;
- (9) [reservado]; e
- (10) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

### 61.21 Experiência recente

(a) Ressalvados os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste Regulamento, um piloto somente pode atuar como piloto em comando de uma aeronave se dentro dos 90 (noventa) dias precedentes ele tiver realizado:

(1) para operações em voo diurno:

(i) no caso de balão livre e planador, no mínimo 1 (uma) decolagem e 1 (uma) aterrissagem, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria; e

(ii) no caso das demais aeronaves, no mínimo 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período diurno ou noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria e classe/tipo;

(2) para operações em voo noturno: no mínimo 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria e classe/tipo; e

(3) adicionalmente, para aviões com trem de pouso convencional: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em aviões com trem de pouso convencional, no período diurno ou noturno.

(b) Para atuar como piloto em comando de uma aeronave em voos por instrumentos um piloto deve:

(1) ter a experiência recente prevista no parágrafo 61.21(a); e

(2) ter, nos últimos 6 (seis) meses:

(i) realizado no mínimo 6 (seis) aproximações sob regra de voo por instrumentos na categoria da aeronave; ou

(ii) sido aprovado em exame de proficiência de voo por instrumentos na categoria da aeronave;

(c) Os procedimentos previstos no parágrafo 61.21(b)(2) acima podem ser realizados em um FSTD qualificado pela ANAC que represente a categoria da aeronave a ser voada.

(d) No caso de piloto rebocador de planador e piloto lançador de paraquedista, caso o piloto não tenha realizado pelo menos uma dessas operações (conforme aplicável) dentro dos últimos 90 dias, ele deverá realizar uma operação acompanhada de um instrutor de voo habilitado.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

### **61.23 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)**

#### **61.25 Validade do CMA**

(a) É responsabilidade do titular da licença deixar de exercer as prerrogativas que suas licenças e as habilitações correlatas lhe conferem quando:

(1) tiver conhecimento de qualquer diminuição de suas aptidões psicofísicas que possa impedir-lo de exercer as referidas atribuições em condições de segurança; e

(2) o seu CMA estiver com a validade vencida.

(b) As validades dos CMA concedidos segundo o RBAC 67 devem obedecer aos seguintes prazos:

(1) 12 (doze) meses para as categorias piloto de linha aérea, piloto comercial e piloto de tripulação múltipla nos exames de saúde periciais realizados ou 6 (seis) meses nas seguintes condições:

(i) após o aniversário de 40 (quarenta) anos do piloto que opere no transporte comercial de passageiros com aeronaves operadas com apenas 1 (um) piloto; e

(ii) após o aniversário de 60 (sessenta) anos do piloto que opere em transporte comercial;

(2) 60 (sessenta) meses para as categorias piloto privado, piloto privado com habilitação IFR, piloto de balão livre, piloto de planador e piloto aerodesportivo nos exames de saúde periciais realizados antes do aniversário de 40 (quarenta) anos do candidato;

(3) 24 (vinte e quatro) meses para as categorias piloto privado, piloto privado com habilitação IFR, piloto de balão livre, piloto de planador e piloto aerodesportivo nos exames de saúde periciais realizados em ou após o aniversário de 40 (quarenta) anos e antes do aniversário de 50 (cinquenta) anos do candidato;

(4) 12 (doze) meses para as categorias piloto privado, piloto privado com habilitação IFR, piloto de balão livre, piloto de planador e piloto aerodesportivo nos exames de saúde periciais realizados em ou após o aniversário de 50 (cinquenta) anos do candidato; e

(5) 12 (doze) meses para a categoria aluno piloto.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

#### **61.27 Mudança de nome e de endereço**

(a) A solicitação para mudança de nome em uma licença emitida segundo este Regulamento deve ser apresentada à ANAC dentro de 30 (trinta) dias corridos, a contar do fato que originou tal mudança, devendo ser apresentada cópia de certidão de casamento, ordem judicial ou outro documento comprovando a mudança.

(b) Dentro de 30 (trinta) dias após a mudança de seu endereço de correspondência, o titular de uma licença emitida segundo este Regulamento deve informar à ANAC seu novo endereço.

### **61.29 Contagem e registro de horas de voo**

(a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos:

(1) CIV;

(2) CIV Digital; ou

(3) Declaração de Horas de Voo, constando os dados extraídos de relatório de registro individual de horas de voo.

[\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(b) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença/certificado inicial de piloto ou para concessão de uma licença de piloto de grau superior, um aluno piloto ou o titular de uma licença ou certificado de piloto, respectivamente, deve registrar integralmente as horas de voo quando realizar voo solo, em instrução de voo duplo comando ou quando atuar na função de piloto em comando.

(c) Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, deve registrar integralmente as horas de voo nesta função.

(d) Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um segundo em comando, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(e) No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta seção, o segundo em comando pode registrar integralmente as horas de voo se a aeronave possuir uma posição de segundo em comando devidamente equipada para operar com segundo em comando. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(f) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto, quando atuar como piloto em comando sob supervisão em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, deve registrar as horas totais do voo.

(g) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto, quando operar os comandos de uma aeronave em condições de voo exclusivamente por instrumentos, reais ou simuladas, sem qualquer referência externa, deve registrar as horas totais do voo por instrumentos assim efetuado.

(h) Para fins de atendimento do requisito de experiência requerido para a concessão da licença solicitada, o solicitante de uma licença de piloto, a ser expedida em conformidade com este Regulamento, que tenha sido habilitado como piloto de aeronave militar, pode ter considerado o seu tempo total de voo realizado de acordo com os critérios da respectiva organização.

(i) As horas de voo realizadas em aeronaves experimentais, quando registradas na CIV ou na CIV Digital, devem ser identificadas com anotações no campo “Observações”. Tais horas podem ser consideradas para cumprimento de requisitos de experiência recente, conforme estabelecido na seção 61.21 deste Regulamento; não podendo ser consideradas para concessão de licença de piloto ou elevação de graduação de licença de piloto. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(j) As horas de voo realizadas a bordo de aeronaves com marcas de nacionalidade e de matrícula estrangeiras somente poderão ser aceitas quando a finalidade for comprovar experiência para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou comprovar a experiência recente, conforme previsto neste Regulamento, desde que as horas de voo tenham sido realizadas em centros de treinamento ou centros de instrução ou em empresas de transporte aéreo certificados pela autoridade de aviação civil do respectivo país, que seja contratante da Convenção de Aviação Civil Internacional, e sejam declaradas por aquela autoridade e consularizadas, conforme Manual do Serviço Consular e Jurídico do Ministério das Relações Exteriores.

### **61.31 CIV e CIV Digital** [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPA deve registrar na sua CIV suas atividades de voo realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC. [\(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018\)](#)

(b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução de voo realizada:

(1) generalidades:

(i) data;

(ii) tempo total de voo;

(iii) local ou aeródromo de saída e chegada, quando em voo real; e

(iv) tipo e identificação da aeronave ou do dispositivo de treinamento por voo simulado;

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(iii) instrução de voo recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado;

(iv) instrução de voo por instrumentos recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado;

(v) instrução de voo em um dispositivo de treinamento por voo simulado;

(vi) composição de tripulação (balão livre); e

(vii) outras horas como piloto; e

(3) condições de voo:

(i) diurno ou noturno;

(ii) horas de voo por instrumentos (IFR) ou visual (VFR); e

(iii) condições simuladas de voo por instrumentos.

(c) Registro das horas de voo na função:



(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(2) hora de voo como piloto em comando:

(i) o piloto deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando somente quando se encontre atuando como piloto em comando da aeronave; e

(ii) o instrutor de voo deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo;

(3) hora de voo como segundo em comando: um piloto deve registrar todas as horas de voo como segundo em comando, em conformidade com o previsto na seção 61.29 deste Regulamento;

(4) hora de voo por instrumentos:

(i) um piloto deve registrar, como hora de voo por instrumentos, aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e

(ii) um instrutor de voo por instrumentos pode registrar como hora de voo por instrumentos, o tempo em que atua realizando instrução de voo em condições de voo por instrumentos reais ou simuladas; e

(5) hora de voo em instrução: todas as horas de instrução de voo registradas como horas de instrução, seja de voo visual, de voo por instrumentos ou em dispositivos de treinamento por voo simulado, devem ser certificadas pelo instrutor de voo que tenha ministrado a referida instrução:

(i) as horas de voo realizadas em instrução devem ser registradas pelo instrutor de voo que ministrou a instrução, informando um resumo da instrução, a liberação do aluno piloto para realizar voo solo (quando aplicável), o CANAC, nome e assinatura;

(ii) as horas realizadas no exame de proficiência devem ser registradas pelo INSPAC ou examinador credenciado responsável por tal exame, que informará se o aluno piloto foi aprovado ou reprovado, seu CANAC, nome e assinatura;

(iii) as pessoas citadas nos parágrafos (c)(5)(i) e (c)(5)(ii) desta seção que preencherem ou endossarem um lançamento na CIV ou CIV Digital com informações ou dados inexatos ou adulterados ficam sujeitas às providências administrativas previstas na Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) ou na legislação complementar, além das sanções penais e civis cabíveis, uma vez que tal fato poderá comprometer a segurança de voo; e ([Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016](#))

(iv) uma vez comprovado, no caso do parágrafo (c)(5)(iii) desta seção, que o instruendo estava de acordo com as irregularidades, sendo beneficiado com as informações registradas, este também ficará exposto às sanções penais e civis cabíveis.

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.

(e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável.

(f) Os pilotos, quando atuando para operadores autorizados a emitir, para a ANAC, declaração de experiência de voo, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção. (Redação dada pela Resolução nº 512, de 11.04.2019, em vigor em 11.07.2019)

(g) Para realizar operações como piloto rebocador de planador, um instrutor habilitado deverá endossar a CIV do piloto atestando a sua capacidade para realizar a operação, desde que o piloto:

(1) seja detentor de uma licença de piloto ou CPA, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de reboque de planador e, ainda, seja titular de uma licença de piloto de planador;

(2) tenha pelo menos 100 horas em comando no modelo de aeronave que pretende utilizar para a atividade de reboque de planador, ou aeronave cujas características de operação sejam similares; e

(3) tenha recebido instrução específica, em solo e em voo, para a realização de operações de reboque de planador com um instrutor habilitado, incluindo a execução de três reboques completos acompanhado do instrutor e mais três reboques completos em voo solo.

(Incluído pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(h) Para realizar operações como piloto lançador de paraquedista, um instrutor habilitado deverá endossar a CIV do piloto atestando a sua capacidade para realizar a operação, desde que o piloto:

(1) seja detentor de uma licença de piloto, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedista;

(2) tenha pelo menos 100 horas em comando no modelo de aeronave que pretende utilizar para a atividade de lançamento de paraquedista; e

(3) tenha recebido instrução específica, em solo e em voo, para a realização de operações de lançamento de paraquedista com um instrutor habilitado, incluindo a execução de três lançamentos acompanhado do instrutor e mais três lançamentos em voo solo.

(Incluído pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

### **61.33 Prazo e tolerância para revalidação de habilitação**

(a) Desde que cumpridos os requisitos aplicáveis à revalidação de uma habilitação, o exame de proficiência pertinente a essa revalidação pode ser realizado no período que compreende 30 (trinta) dias antes do início do mês de vencimento até 30 (trinta) dias após o fim do mês de vencimento, mantendo-se, após concluída a revalidação, o mês base de vencimento para a nova validade.

(b) É permitida a operação normal relativa a uma habilitação vencida há menos de 30 (trinta) dias.

(c) É vedada a operação normal relativa a uma habilitação vencida há mais de 30 (trinta) dias, em qualquer situação.

(d) Habilitações revalidadas fora do prazo disposto no parágrafo (a) desta seção terão seus prazos de validades contados a partir do mês de aprovação do piloto no exame de proficiência, conforme disposto na letra (a) da seção 61.19.

## SUBPARTE B

### CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS

#### 61.41 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos e condições especiais para a convalidação de licenças e/ou habilitações emitidas no exterior a brasileiros e estrangeiros com qualificação de piloto, para concessão de licenças e/ou habilitações a oficiais aviadores das forças armadas, e para concessão de uma habilitação de tipo a piloto de ensaio.

#### 61.43 Concessão de licenças a estrangeiros

(a) Podem ser concedidas licenças e certificados, de acordo com os preceitos das subpartes C, D, E, F, G, H, I e R deste Regulamento, aos estrangeiros que tenham atendido no Brasil aos requisitos para tais concessões, desde que sua situação no País esteja regularizada para permanência definitiva ou temporária. [\(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018\)](#)

(b) As licenças de piloto comercial, de tripulação múltipla ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do CBA.

(c) A ressalva estabelecida no parágrafo (b) desta seção não se aplica a estrangeiros naturalizados brasileiros ou portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.

#### 61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras

(a) Sem prejuízo do cumprimento das normas migratórias e trabalhistas do País, a ANAC pode convalidar uma licença estrangeira emitida por Estado contratante da OACI. Para tal, será emitida autorização especial que deverá acompanhar, sempre, a licença estrangeira original e a reconhecerá como equivalente a uma licença correspondente concedida pela ANAC.

(b) A ANAC pode restringir a autorização especial de convalidação de licença estrangeira a atribuições específicas, expressando na autorização quais atribuições da licença original são aceitas como equivalentes na convalidação.

(c) As licenças estrangeiras de piloto comercial, de tripulação múltipla ou de linha aérea pertencentes a estrangeiros podem ser convalidadas nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do CBA.

(d) A ressalva estabelecida no parágrafo (c) desta seção não se aplica a estrangeiros naturalizados brasileiros ou portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.

(e) As licenças estrangeiras pertencentes a brasileiros, natos ou naturalizados, podem ser convalidadas com a emissão de uma licença brasileira de grau correspondente à licença original. Na licença brasileira será averbada a informação da convalidação constando número e país emitente da licença original.

(f) Somente serão convalidadas as licenças e/ou habilitações originais, sendo vedada a convalidação de licença e/ou habilitações expedidas por convalidação de um terceiro Estado.

(g) O candidato a uma convalidação de licença de piloto de linha aérea na categoria avião ou aeronave de sustentação por potência deve cumprir, adicionalmente, os requisitos para a concessão (seja por convalidação ou pela via normal) da habilitação de voo por instrumentos correspondente.

(h) As habilitações convalidadas têm prazos de validade compatíveis com os documentos originais, desde que tais prazos não sejam superiores aos prazos correlatos estabelecidos neste Regulamento, quando devem prevalecer os prazos brasileiros.

(i) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos do parágrafo (e) desta seção, quando vencidas ou por vencer, devem ser revalidadas em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste Regulamento. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(j) A autorização especial de convalidação de licença estrangeira perderá sua validade se a licença estrangeira original for cassada ou suspensa.

(k) Para os fins de convalidação, o solicitante deverá cumprir os seguintes requisitos:

(1) possuir experiência recente, nos termos da seção 61.21 deste Regulamento, na(s) habilitação(ões) que deseja convalidar, demonstrada pela CIV ou outro documento correspondente;

(2) ser aprovado em exame teórico de regulamentos aeronáuticos;

(3) ser capaz de ler, escrever, falar e compreender o idioma português em um nível de competência apropriado às atribuições e responsabilidades que a autorização ou licença a ser concedida lhe confere;

(4) demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional (atingir Nível 4 ou superior), exceto para as licenças de piloto de planador e piloto de balão livre. Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c)(2) deste Regulamento; e [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(5) ser aprovado em exame de proficiência, com exceção da convalidação realizada com prerrogativas, no Brasil, equivalentes as de piloto privado.

(l) No momento da solicitação de convalidação, a licença e o certificado médico apresentados devem estar no idioma português, espanhol ou inglês. De outra forma, o solicitante deverá apresentar, também, traduções oficiais dos documentos.

(m) Para todos os casos, será realizada consulta à autoridade de aviação civil emitente da licença e/ou habilitação original a respeito da:

(1) validade da licença e das habilitações do titular;

(2) classe e vencimento do certificado médico; e

(3) limitações, suspensões e revogações pertinentes.

#### **61.47 Concessão de licença para oficiais aviadores das Forças Armadas Brasileiras**

(a) Generalidades:

(1) aos oficiais aviadores da ativa ou da reserva das Forças Armadas Brasileiras pode ser concedida a licença de piloto, na graduação correspondente ao nível de experiência técnica do solicitante, CPA, bem como habilitações relativas a aeronaves, operação de voo por instrumentos e

operação de instrutor de voo, de acordo com os requisitos constantes nesta seção; ([Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018](#))

(2) o requisito de experiência técnica necessário à concessão de determinada licença deve ser considerado pelo número total de horas de voo do solicitante, considerando os mínimos requeridos neste Regulamento;

(3) as habilitações devem ser concedidas em conformidade com os registros militares do solicitante para as aeronaves ou tipos de operação em que tenha sido habilitado como piloto em comando e que tenham correspondência no âmbito da aviação civil e somente serão concedidas com validade se cumpridas as disposições contidas nos parágrafos (b) ou (c) desta seção, caso contrário, serão concedidas com validade da data de sua emissão;

(4) o candidato a uma concessão por experiência militar de licença de piloto de linha aérea na categoria avião ou aeronave de sustentação por potência deve cumprir, adicionalmente, os requisitos para a concessão (seja por experiência militar ou pela via normal) da habilitação de voo por instrumentos correspondente;

(5) em todos os casos, exige-se que o solicitante seja titular do CMA válido e correspondente à licença e/ou habilitação solicitada, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 67; e

(6) para o candidato a uma concessão por experiência militar que pretenda operar uma aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro, deve cumprir com os requisitos previstos na seção 61.10 deste Regulamento.

(b) Pilotos em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses:

(1) o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras, na ativa ou reserva, que tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:

(i) apresentar evidência de sua condição de piloto militar, assim como registros de horas de voo devidamente classificadas conforme as exigências de experiência aeronáutica da licença e/ou habilitação aplicável, que inclua detalhes de aeronaves envolvidas, e emitida por meio de documento oficial da força armada pertinente; e

(ii) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um programa de instrução teórica e prática da aeronave ou operação para a qual se requer a habilitação, que não exceda 12 (doze) meses; e

(A) Fica dispensado da realização do curso de instrução mencionado no parágrafo anterior o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras candidato ao CPA. ([Incluído pela Resolução nº 475, de 07.06.2018](#))

(2) a validade da habilitação será estabelecida de acordo com os preceitos deste Regulamento, considerando-se como data de início do período de validade a data de conclusão do treinamento prático estabelecido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção.

(c) Piloto fora de atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses:

(1) o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras, na ativa ou reserva, que não tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:

(i) apresentar evidência de sua condição de ex-piloto militar, assim como registros de horas de voo devidamente classificadas conforme as exigências de experiência aeronáutica da licença e/ou habilitação aplicável, que inclua detalhes de aeronaves envolvidas, e emitida em documento oficial da força armada pertinente; e

(ii) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um curso de instrução teórico-prático com instrutor devidamente habilitado ou em um CIAC certificado pela ANAC;

(A) Fica dispensado da realização do curso de instrução mencionado no parágrafo anterior o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras candidato ao CPA.

(2) deve ser aprovado em exame(s) teórico(s) pertinente(s) à(s) habilitação(ões) requeridas; e

(3) deve ser aprovado em exame(s) de proficiência pertinente(s) à(s) habilitação(ões) requeridas.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(d) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos desta seção, quando vencidas ou por vencer, devem ser revalidadas em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste Regulamento ou, como alternativa, a partir do cumprimento do requisito estabelecido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção.

#### **61.49 Concessão de uma habilitação de tipo ao piloto de ensaio em voo**

(a) Ao término de um programa de certificação de tipo bem sucedido, os pilotos de ensaios em voo que participaram efetivamente de todo o processo de desenvolvimento e de avaliação da aeronave fazem jus à habilitação de tipo correspondente a essa aeronave.

(b) As revalidações das habilitações de tipo concedidas em conformidade com esta seção devem ser realizadas em conformidade com os requisitos estabelecidos na seção 61.215 deste Regulamento.

(Redação dada pela Resolução nº 344, de 17.09.2014)

## SUBPARTE C

### LICENÇA DE ALUNO PILOTO

#### **61.51 Aplicabilidade**

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão de uma licença de aluno piloto, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes. É considerado aluno piloto o solicitante de uma licença de piloto de planador, piloto de balão livre ou piloto privado de determinada categoria que não possua qualquer outra licença de piloto de aeronave na mesma categoria.

#### **61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto**

(a) O candidato a uma licença de aluno piloto deve:

(1) ter completado 18 (dezoito) anos. Uma licença de aluno piloto pode ser concedida a requerentes com 16 (dezesesseis) anos completos, desde que este apresente um termo de compromisso e responsabilidade assinado pelo responsável, com firma reconhecida em cartório, e onde esteja expresso neste termo que o responsável autoriza o aluno piloto a iniciar o treinamento de voo e se responsabiliza pelos atos do aluno piloto; e

(2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.

#### **61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto**

(a) O candidato a uma licença de aluno piloto deve ser titular de um CMA de 2ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com os requisitos do RBAC 67.

(b) O candidato a uma licença de aluno piloto para piloto de planador deve ser titular de um CMA de 4ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com os requisitos do RBAC 67.

#### **61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto**

(a) O candidato a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou estar matriculado em cursos teóricos de piloto privado, piloto de planador ou piloto de balão livre, aprovados pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.

#### **61.59 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de aluno piloto**

(a) O candidato a uma licença de aluno piloto deve estar matriculado em cursos práticos de piloto privado, piloto de planador ou piloto de balão livre, aprovados pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.

#### **61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto**

(a) Generalidades: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo a menos que reúna os requisitos desta subparte e tenha completado 18 (dezoito) anos.

(b) Conhecimentos teóricos: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que:

(1) tenha sido aprovado no exame teórico da ANAC referente à licença de piloto privado, piloto de planador ou piloto de balão livre, respeitada a categoria da licença pretendida;

(2) demonstre ao seu instrutor conhecimentos técnicos de características e limitações operacionais da aeronave a ser utilizada na instrução prática de voo; e

(3) demonstre ao seu instrutor conhecimentos sobre as Regras do Ar e procedimentos específicos do aeródromo onde se realizará o voo.

(c) Treinamento de voo antes do voo solo: antes de ser autorizado para realizar um voo solo, o aluno piloto deve ter recebido instrução nas manobras aplicáveis e nos procedimentos listados nos parágrafos (d) até (h) desta seção para a marca e o modelo da aeronave a ser operada no voo solo e no nível da licença a que aspira e deve demonstrar habilidade em um nível de desempenho aceitável para o instrutor que autoriza o referido voo.

(d) Para qualquer categoria de aeronave: o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo nos seguintes tópicos, quando aplicável:

(1) os procedimentos da preparação do voo, incluindo as inspeções prévias ao voo, a operação do motor e os sistemas da aeronave;

(2) taxiamento e operações na superfície do aeroporto, incluindo as provas de verificação de potência ou verificação de motor;

(3) decolagens e aterrissagens, incluindo aterrissagens normais e com vento de través;

(4) voo reto e nivelado, curvas de pequena, média e grande inclinação em ambas as direções;

(5) subidas na reta e curvas em ascensão;

(6) circuitos de tráfego aéreo, incluindo procedimentos de entrada e de saída, maneiras de evitar colisões e turbulência de esteira de aeronave;

(7) descidas em reta e em curva;

(8) voos com diferentes velocidades, desde a de cruzeiro à velocidade mínima de controle;

(9) procedimentos de emergências e falhas de funcionamento de equipamentos; e

(10) manobras com referências em solo.

(e) Para aviões: além das manobras e procedimentos previstos no parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução ou treinamento de voo antes do voo solo em:

(1) aproximações para aterrissagem com a potência do motor em marcha lenta e com potência parcial;

(2) planeio para a aterrissagem;

(3) aproximações perdidas a partir da aproximação final, e toque do avião na pista com configurações de voo diferentes;

(4) procedimentos de aterrissagens forçadas, a partir de uma decolagem, na subida inicial; no voo de cruzeiro; na descida e no tráfego para aterrissagem; e

(5) entradas de estol a partir de diversas atitudes e combinações de potência, com a recuperação iniciando-a à primeira indicação do estol e recuperação de um estol completo.

(f) Para helicópteros: além das manobras e procedimentos previstos no parágrafo (d) desta seção e de acordo com o que permita o desempenho, as características e as limitações da aeronave, o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo em:



- (1) aproximações para a aterrissagem;
  - (2) taxiamento aéreo e manobras próximas ao solo, incluindo giros;
  - (3) aproximações perdidas a partir de uma aterrissagem com aproximação em voo pairado e a partir de uma aproximação final;
  - (4) procedimentos de emergências simuladas, incluindo descidas em autorrotação finalizadas com recuperação de potência ou aterrissagens, recuperação de potência em voo pairado em um helicóptero monomotor, ou aproximações em voo pairado com um motor inoperante em um helicóptero multimotor; e
  - (5) desacelerações rápidas.
- (g) Para aeronaves de sustentação por potência: além das manobras e procedimentos previstos no parágrafo (d) desta seção e de acordo com o que permita o desempenho, as características e as limitações da aeronave, o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo em:
- (1) aproximações para a aterrissagem;
  - (2) aproximações perdidas a partir da aproximação final, e toque da aeronave na pista com diversas configurações de voo diferentes;
  - (3) guinadas em voo pairado, taxiamento e manobras de solo;
  - (4) procedimentos de aterrissagens forçadas, a partir de uma decolagem, na subida inicial; a partir do voo de cruzeiro; e a partir da descida e no decorrer da aterrissagem; e
  - (5) desacelerações rápidas.
- (h) Para planadores: além das manobras e procedimentos apropriados previstos no parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo em:
- (1) inspeção pré-voo do aparelho e do cabo de reboque, revisão dos sinais e os procedimentos a serem utilizados para soltar o planador do reboque;
  - (2) reboque aéreo e em solo ou auto lançamento;
  - (3) princípios de amarração e liberação do planador;
  - (4) entradas de estol a partir de diversas atitudes com a recuperação iniciando-a à primeira indicação do estol e recuperação de um estol completo;
  - (5) planeios em reta, em curva e em espiral;
  - (6) planeio para a aterrissagem;
  - (7) procedimentos e técnicas para uso das correntes térmicas em sustentação convergente ou de ladeira, conforme apropriado para a área da instrução; e
  - (8) procedimentos de emergência que incluam procedimentos de corte do cabo de reboque.
- (i) Para balões livres: além das manobras e dos procedimentos apropriados previstos no parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução prévia ao voo solo em:
- (1) operações das fontes de ar quente ou gás, lastro, válvulas, painéis de cordas, conforme o que seja apropriado;
  - (2) uso do painel de cordas de emergência (pode ser simulado);
  - (3) os efeitos do vento em subidas e ângulos de aproximação; e
  - (4) reconhecimento de obstruções e técnicas para evitá-las.

(j) A instrução de voo requerida nesta seção deve ser ministrada por um instrutor de voo, devidamente habilitado e qualificado, vinculado à instituição que ministra o curso prático aprovado pela ANAC no qual o aluno piloto estiver matriculado.

(k) Autorizações do instrutor de voo: nenhum aluno piloto pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que esteja autorizado pelo seu instrutor a realizar tal voo. A citada autorização deverá ser averbada no registro de voo (CIV) do aluno piloto. O registro da autorização do instrutor deve certificar que ele:

(1) tenha proporcionado ao aluno a instrução de voo na marca e modelo da aeronave em que se realizará o voo solo;

(2) tenha informado que o aluno reúne os requisitos de instrução estabelecidos nesta seção; e

(3) tenha determinado que o aluno esteja capacitado para realizar o voo solo de forma segura na aeronave.

(l) A notificação de voo solo local deve ser assinada pelo aluno piloto e por seu instrutor de voo. Nos Planos de Voo para voos de navegação solo com pouso em aeródromo que não o de decolagem, o aluno piloto deve usar o CANAC do seu instrutor, o qual deve assinar o Plano de Voo inicial juntamente com o aluno piloto. Os Planos de Voo das demais etapas do voo serão assinados somente pelo aluno piloto, usando o CANAC do seu instrutor que aprovou a navegação.

### **61.63 Limitações do aluno piloto**

(a) Um aluno piloto não pode atuar como piloto em comando de uma aeronave:

(1) que transporte passageiros;

(2) que transporte carga por compensação ou arrendamento;

(3) em voos por compensação ou arrendamento;

(4) em promoções comerciais;

(5) em voos internacionais;

(6) com uma visibilidade em voo e terrestre menor que 5 (cinco) quilômetros;

(7) quando o voo não puder ser realizado em condições VMC; ou

(8) em desconformidade com qualquer possível limitação anotada pelo instrutor de voo em seus registros de voo.

(b) Um aluno piloto não pode atuar como piloto, ou membro da tripulação, em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, ou aeronave que necessite de tripulação mínima de 2 (dois) pilotos por força da regulamentação sob a qual é operada, exceto quando receba instrução de voo de um instrutor de voo habilitado e qualificado e encontre-se a bordo um piloto de segurança devidamente habilitado e qualificado para compor a tripulação.

### **61.65 [Reservado]**

### **61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de aluno piloto**

(a) Generalidades: exceto em casos de emergência ou força maior, nenhum aluno piloto pode pilotar uma aeronave em voo solo de navegação, nem pode realizar uma aterrissagem em qualquer

ponto, exceto o aeroporto ou aeródromo de decolagem, a menos que o aluno reúna os requisitos desta seção.

(b) Instrução de voo: o aluno piloto, além da instrução de voo em manobras e procedimentos antes do voo solo, deve ter recebido a instrução dada por seu instrutor de voo das manobras e procedimentos apropriados desta seção em relação à licença a que aspira. Adicionalmente, um aluno piloto deve demonstrar um nível aceitável de desempenho, a juízo do instrutor de voo que indicará em seus registros de voo (CIV), a realização das manobras e procedimentos de pilotagem abaixo indicadas: [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(1) para todas as categorias de aeronaves:

(i) a utilização das cartas aeronáuticas para a navegação VFR usando navegação visual e a estimada com a ajuda de uma bússola;

(ii) comportamento da aeronave em voo de navegação, obtenção e análise dos reportes meteorológicos aeronáuticos e os prognósticos, incluindo o reconhecimento das situações meteorológicas críticas e estimativa de visibilidade enquanto esteja em voo;

(iii) condições de emergências em voo de navegação, incluindo procedimentos ao encontrar-se perdido em voo, condições meteorológicas adversas e procedimentos de aproximações e aterrissagens de emergências simuladas fora de aeródromo ou aeroportos;

(iv) procedimentos de circuito de tráfego aéreo, incluindo chegadas e saídas normais da área, precauções contra a turbulência de esteira e maneiras de evitar colisões no ar;

(v) problemas operacionais de reconhecimento associados com as diferentes características do terreno em áreas geográficas nas quais se vai efetuar o voo de navegação; e

(vi) operação apropriada dos instrumentos e equipamentos instalados na aeronave que se vai operar;

(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção:

(i) decolagens de pistas curtas e paralelas, aproximações e procedimentos de aterrissagens com vento de través;

(ii) decolagens com melhor ângulo de subida;

(iii) identificar os princípios de controle e de manobras somente por referência dos instrumentos de voo, incluindo voo reto e nivelado, curvas, descidas, subidas, e o uso de radiocomunicação e as diretivas do controle de tráfego aéreo;

(iv) o uso de rádio para a navegação VFR e as comunicações bilaterais; e

(v) para aqueles alunos pilotos que desejem as qualificações de voo noturno, os procedimentos do voo noturno incluindo decolagens, aterrissagens e aproximações perdidas;

(3) para helicóptero, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção e observadas as limitações da aeronave que se vai operar:

(i) procedimentos de decolagens e aterrissagens em lugares de grande altitude;

(ii) aproximações suaves e aproximações com grande ângulo de descida até a aterrissagem em voo pairado;

(iii) desaceleração rápida; e

(iv) o uso de rádio para a navegação VFR e as comunicações bilaterais;

(4) para planadores, além das manobras e procedimentos apropriados do parágrafo (b)(1) desta seção:

(i) aterrissagens realizadas sem o uso de altímetro a partir de pelo menos 2.000 (dois mil) pés sobre a superfície;

(ii) reconhecimento das condições meteorológicas e as condições favoráveis para o voo de navegação; e

(iii) o uso de rádio para as comunicações bilaterais;

(5) para balões livres, as apropriadas manobras e procedimentos do parágrafo (b)(1) desta seção.

(c) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo de navegação a menos que:

(1) disponha de uma declaração assinada por seu instrutor, certificando que o aluno recebeu a instrução e demonstrou um nível aceitável de competência e eficiência nas manobras e procedimentos desta seção para a categoria da aeronave que vai operar; e

(2) o instrutor tenha registrado e/ou averbado a autorização nos registros de voo (CIV) do aluno, incluindo:

(i) para cada voo solo de navegação: após repassar o planejamento e a preparação antes do voo do aluno, declarando que o aluno piloto está preparado para realizar o voo de forma segura sob as circunstâncias conhecidas e sujeito a qualquer condição anotada nos registros de voo (CIV) do aluno; e

(ii) para repetir um voo solo de navegação específico: que se tenha proporcionado ao aluno piloto instrução de voo em ambas as direções sobre a rota, incluindo decolagens e aterrissagens no aeródromo que se vai utilizar especificando, também, as condições sob as quais os voos irão se realizar.

[\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### **61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal**

(a) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo em um espaço aéreo controlado a menos que:

(1) tenha recebido, tanto a instrução em solo como em voo, de um instrutor autorizado para operar na área do espaço aéreo controlado designado, e a instrução tenha sido recebida na área específica;

(2) os registros de voo (CIV) do aluno piloto tenham sido assinados pelo instrutor responsável pela instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado; e [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(3) disponha de uma autorização com a assinatura de seu instrutor de voo e registros de voo (CIV) que especifiquem que o aluno piloto recebeu a instrução de solo e em voo estabelecida, demonstrando ser competente para realizar o voo solo nessa área específica do espaço aéreo controlado. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(b) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave, a partir de ou em um aeroporto localizado em um espaço aéreo controlado a menos que:

(1) tenha recebido, tanto a instrução de solo como a de voo, de um instrutor autorizado, para operar nesse espaço, e a instrução tenha sido dada no aeroporto específico para o que se autoriza o voo solo;

(2) os registros de voo (CIV) do aluno piloto tenham sido assinados pelo instrutor responsável pela instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo no aeroporto específico; e

(3) disponha de uma autorização com a assinatura de seu instrutor de voo e registros de voo (CIV) que especifiquem que o aluno piloto recebeu a instrução de solo e em voo estabelecida demonstrando ser competente para realizar o voo solo nesse aeroporto específico.

## SUBPARTE D

### LICENÇA DE PILOTO PRIVADO

#### 61.71 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### 61.73 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado

- (a) O candidato a uma licença de piloto privado deve:
- (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e
  - (2) ter concluído o ensino médio.

#### 61.75 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto privado

- (a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ser titular de CMA de 2ª classe válido.

#### 61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria em que pretenda obter a licença. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### 61.79 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução de voo em um CIAC certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto privado. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deverá ser, no mínimo, o seguinte: [\(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018\)](#)

- (1) categoria avião:
- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
  - (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção no avião;
  - (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
  - (iv) controle do avião utilizando referências visuais externas;
  - (v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso, quando possível;
  - (vi) voo em velocidades críticas altas e saída de picadas;

- (vii) decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;
  - (viii) decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;
  - (ix) voo utilizando referência de instrumentos para execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;
  - (x) voo de navegação por referências visuais, navegação estimada e, quando aplicável, com auxílio de rádio navegação;
  - (xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do avião;
  - (xii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radiocomunicações; e
  - (xiii) procedimentos e fraseologia para as comunicações;
- (2) categoria helicóptero:
- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
  - (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção no helicóptero;
  - (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
  - (iv) controle do helicóptero utilizando referências visuais externas;
  - (v) recuperação no estágio inicial de descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação com o rotor em baixo regime dentro do regime normal do motor;
  - (vi) manobras e corridas em voo próximo ao solo; voo pairado; decolagens e aterrissagens normais, sem vento e em terreno inclinado;
  - (vii) decolagens e aterrissagens com potência mínima necessária; técnicas de decolagem e aterrissagem de máximo desempenho; operações em locais restritos; paradas rápidas;
  - (viii) voo de navegação por referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio navegação, incluindo um voo de pelo menos 1 (uma) hora;
  - (ix) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do helicóptero; aproximação e aterrissagem em procedimento de autorrotação;
  - (x) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radiocomunicações; e
  - (xi) procedimentos e fraseologia para as comunicações;
- (3) categoria aeronave de sustentação por potência:
- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
  - (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção na aeronave de sustentação por potência;
  - (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

- (iv) controle da aeronave de sustentação por potência utilizando referências visuais externas;
  - (v) manobras e corridas em voo próximo ao solo, decolagens em voo pairado e corrido e subida inicial; aproximação e aterrissagens normais em voo pairado e corrido, sem vento e em terreno desnivelado;
  - (vi) decolagens e aterrissagens com potência mínima necessária; técnicas de decolagem e aterrissagem de máximo desempenho; operações em locais restritos; paradas rápidas;
  - (vii) voo utilizando de referência de instrumentos para execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;
  - (viii) recuperação no estágio inicial de descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação com o rotor em baixo regime dentro do regime normal do motor;
  - (ix) voo de navegação por referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio navegação, incluindo um voo de pelo menos 1 (uma) hora;
  - (x) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos da aeronave de sustentação por potência; aproximação e aterrissagem em procedimento de autorrotação, quando aplicável; falha na transmissão, quando aplicável;
  - (xi) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radiocomunicações; e
  - (xii) procedimentos e fraseologia para as comunicações; e
- (4) categoria dirigível:
- (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
  - (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção no dirigível;
  - (iii) manobras por referência em terra;
  - (iv) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
  - (v) técnicas e procedimentos para a decolagem, incluindo limitações apropriadas, procedimentos e sinais de emergência utilizados;
  - (vi) domínio dos dirigíveis por referência visual externa;
  - (vii) decolagens e aterrissagens normais;
  - (viii) decolagens com máximo desempenho (ultrapassando obstáculos);
  - (ix) voo utilizando referência de instrumentos para execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;
  - (x) voo de navegação por referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio navegação;
  - (xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do dirigível; e
  - (xii) procedimentos e fraseologia para as comunicações.

### 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado

Origem: SPO	 ANAC AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL	32/78
-------------	--	-------



(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:

(1) categoria avião:

(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:

(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;

(B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;

(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 150 (cento e cinquenta) milhas náuticas, equivalentes a 270 (duzentos e setenta) quilômetros durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;

(D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, qualificado e aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas;

(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;

(ii) o solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de sustentação por potência, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas;

(B) se for titular de licença de piloto de planador, o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou

(C) se for titular de CPA, o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas, desde que comprovadas no mínimo 15 (quinze) horas de operação em aeronave da mesma categoria portadora de certificado de aeronavegabilidade padrão ou especial;

( I ) As horas de operação em aeronave aerodesportiva portadora de CAVE ou CAV não podem ser computadas para a redução de horas.

[\(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018\)](#)

(2) categoria helicóptero:

(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:

(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;

(B) 10 (dez) horas de voo solo diurno em helicóptero, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;

(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 100 (cem) milhas náuticas, equivalentes a 180 (cento e oitenta) quilômetros durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;

(D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento por voo simulado, qualificado e aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; e

(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;

(ii) o solicitante de licença para a categoria helicóptero pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto de avião ou aeronave de sustentação por potência, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em helicóptero pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; e

(B) se for titular de uma licença de piloto de avião o requisito referente a 5 (cinco) horas em voo de navegação pode ser dispensado;

(3) categoria aeronave de sustentação por potência:

(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:

(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;

(B) 10 (dez) horas de voo solo em aeronave de sustentação por potência, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;

(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 150 (cento e cinquenta) milhas náuticas, equivalentes a 270 (duzentos e setenta) quilômetros durante o qual se realizem aterrissagens completas em aeródromos diferentes; e

(D) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;

(ii) o solicitante de licença para aeronave de sustentação por potência pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto de avião ou helicóptero, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em aeronave de sustentação por potência pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; e

(B) se for titular de uma licença de piloto de avião o requisito referente a 5 (cinco) horas em voo de navegação pode ser dispensado; e

(4) categoria dirigível:

(i) Um total de 25 (vinte e cinco) horas de voo em instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:

(A) 3 (três) horas de instrução em voo de navegação em dirigível, que compreenda um voo de navegação de um total de, pelo menos, 25 (vinte e cinco) milhas náuticas, equivalentes a 45 (quarenta e cinco) quilômetros;

(B) 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;

(C) 3 (três) horas de voo por instrumentos;

(D) 5 (cinco) horas como piloto em comando sob supervisão; e

(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.

### **61.83 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto privado**

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve demonstrar, em exame de proficiência, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria em que é solicitada a licença, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto privado confere ao seu titular, e para:

- (1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (2) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
- (3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
- (5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(6) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

### **61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las**

(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou segundo em comando de aeronave da categoria apropriada à sua licença e que realize voos não remunerados e sem qualquer tipo de aproveitamento comercial.

(b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação.

(c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos na seção 61.10 deste Regulamento.

## SUBPARTE E

### LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL

#### 61.91 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto comercial nas categorias avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

#### 61.93 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial

- (a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve:
- (1) ter completado 18 (dezoito) anos;
  - (2) ter concluído o ensino médio; e
  - (3) ser titular de licença de piloto privado na categoria de aeronave pretendida.

#### 61.95 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial

- (a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve ser titular de CMA de 1ª classe válido.

#### 61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto comercial

- (a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve:
- (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto comercial aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo; e
  - (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto comercial referente à categoria a que pretenda obter a licença.

#### 61.99 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto comercial

(a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve ter recebido instrução de voo ministrada por um instrutor de voo habilitado. Ao término da instrução, o instrutor é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto comercial. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deverá ser, no mínimo, o seguinte: [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

- (1) categoria avião:
  - (i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
  - (ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção no avião;
  - (iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;
  - (iv) controle do avião utilizando referências visuais externas;

(v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso;

(vi) voo com potência assimétrica, quando se tratar de habilitação de classe multimotor ou de tipo em aviões multimotores;

(vii) voo em velocidades críticas altas e saída de picadas em espiral;

(viii) decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;

(ix) decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;

(x) manobras básicas de voo e recuperação de atitude anormal por referência somente dos instrumentos básicos de voo;

(xi) voo de navegação por referências visuais, navegação estimada e, quando aplicável, com auxílio de rádio navegação;

(xii) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do avião;

(xiii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radiocomunicação; e

(xiv) procedimentos e fraseologia para as comunicações;

(2) categoria helicóptero:

(i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;

(ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção no helicóptero;

(iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

(iv) controle do helicóptero utilizando referências visuais externas;

(v) recuperação no estágio inicial de descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação com o rotor em baixo regime dentro do regime normal do motor;

(vi) manobras e corridas em voo próximo ao solo; voo pairado; decolagens e aterrissagens normais, sem vento e em terreno inclinado;

(vii) decolagens e aterrissagens com potência mínima necessária; técnicas de decolagem e aterrissagem de máximo desempenho; operações em locais restritos; paradas rápidas;

(viii) voo pairado sem efeito solo; operações com carga externa, se aplicável; voo a grande altitude;

(ix) manobras básicas de voo e recuperação de atitude anormal somente por referência dos instrumentos básicos de voo;

(x) voo de navegação por referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio navegação, incluindo um voo de pelo menos 1 (uma) hora;

(xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do helicóptero; aproximação e aterrissagem em procedimento de autorrotação;

(xii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radiocomunicações;

(xiii) procedimentos e fraseologia para as comunicações; e,

(xiv) procedimentos e fraseologia sobre instrução aos passageiros quanto aos procedimentos de embarque e desembarque e procedimentos de segurança;

(3) categoria aeronave de sustentação por potência:

(i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;

(ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção na aeronave de sustentação por potência;

(iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

(iv) controle da aeronave de sustentação por potência utilizando referências visuais externas;

(v) recuperação no estágio inicial de descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação com o rotor em baixo regime dentro do regime normal do motor;

(vi) manobras e corridas em voo próximo ao solo, decolagens em voo pairado e corrido e subida inicial; aproximação e aterrissagens normais em voo pairado e corrido, sem vento e em terreno desnivelado;

(vii) decolagens e aterrissagens com potência mínima necessária; técnicas de decolagem e aterrissagem de máximo desempenho; operações em locais restritos; paradas rápidas;

(viii) voo pairado sem efeito solo; operações com carga externa, se aplicável; voo a grande altitude;

(ix) manobras básicas de voo e recuperação de atitude anormal somente por referência dos instrumentos básicos de voo;

(x) voo de navegação por referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio navegação, incluindo um voo de pelo menos 1 (uma) hora;

(xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos da aeronave de sustentação por potência; aproximação e aterrissagem em procedimento de autorrotação, quando aplicável; falha na transmissão, quando aplicável;

(xii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo e os procedimentos e fraseologia de radiocomunicação; e

(xiii) procedimentos e fraseologia para as comunicações; e

(4) categoria dirigível:

(i) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;

(ii) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção no dirigível;

(iii) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

- (iv) técnicas e procedimentos para a decolagem, incluindo limitações apropriadas, procedimentos e sinais de emergência utilizados;
- (v) domínio dos dirigíveis por referência visual externa;
- (vi) reconhecimento de vazamentos;
- (vii) decolagens e aterrissagens normais;
- (viii) decolagens com máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos); aterrissagens em pistas curtas;
- (ix) voo por instrumentos;
- (x) voo de navegação por referências visuais, navegação estimada e, quando disponível, com auxílio de rádio navegação;
- (xi) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos do dirigível;
- (xii) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle de tráfego aéreo; e
- (xiii) procedimentos e fraseologia para as comunicações.

#### **61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial**

(a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:

(1) categoria avião:

(i) um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinquenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:

(A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;

(B) 20 (vinte) horas de voo de navegação como piloto em comando, que incluam um percurso de, no mínimo, 300 (trezentas) milhas náuticas, equivalentes a 540 (quinhentos e quarenta) quilômetros, durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes;

(C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento por voo simulado qualificado e aprovado pela ANAC; e

(D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando;

(ii) o solicitante de licença de piloto comercial para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto de planador, o total de horas pode incluir até 30 (trinta) horas de voo em tais aeronaves que tenham sido realizadas em voo solo;

(B) se for titular de uma licença de piloto privado de helicóptero ou aeronave de sustentação por potência, o total de horas pode incluir até 40 (quarenta) horas de voo em helicóptero ou aeronave de sustentação por potência;

(C) se for titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero ou aeronave de sustentação por potência, o total de horas pode incluir até 100 (cem) horas de voo em helicóptero ou aeronave de sustentação por potência; e

(D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento por voo simulado aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução;

(2) categoria helicóptero:

(i) um total de 150 (cento e cinquenta) horas de voo, sendo pelo menos 50 (cinquenta) horas em helicóptero, ou 100 (cem) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir em helicóptero, pelo menos:

(A) 35 (trinta e cinco) horas como piloto em comando;

(B) 10 (dez) horas de voo de navegação como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 (trezentas) milhas náuticas, equivalentes a 540 (quinhentos e quarenta) quilômetros, durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes;

(C) a partir de 22/9/2014, 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em FSTD aprovado pela ANAC; e [\(Redação dada pela Resolução nº 327, de 20 de junho de 2014\)](#)

(D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando; e

(ii) o solicitante de licença para a categoria helicóptero pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto comercial de avião ou aeronave de sustentação por potência, pode incluir metade das horas realizadas como piloto em comando de avião ou aeronave de sustentação por potência até um limite total de 40 (quarenta) horas, ficando dispensado o cumprimento do requisito relativo às horas de voo de navegação; e

(B) se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento por voo simulado de helicóptero aprovado pela ANAC, o total de horas pode ser reduzido de até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento;

(3) categoria aeronave de sustentação por potência:

(i) um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinquenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de aeronave de sustentação por potência aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(A) 50 (cinquenta) horas de voo como piloto em comando;

(B) 10 (dez) horas de voo de navegação como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 (trezentas) milhas náuticas, equivalentes a 540 (quinhentos e quarenta) quilômetros, durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes;



(C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC; e

(D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando;

(ii) o solicitante de licença para aeronave de sustentação por potência pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:

(A) se for titular de uma licença de piloto comercial de avião ou helicóptero, pode incluir metade das horas realizadas como piloto em comando de avião ou helicóptero até um limite total de 40 (quarenta) horas, ficando dispensado o cumprimento do requisito relativo às horas de voo de navegação; e

(B) se tiver realizado treinamento supervisionado ou dispositivo de treinamento por voo simulado de aeronave de sustentação por potência aprovado pela ANAC, o total de horas pode ser reduzido de até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento; e

(4) categoria dirigível:

(i) um total de 200 (duzentas) horas de voo, que devem incluir, pelo menos:

(A) 50 (cinquenta) horas como piloto de dirigível;

(B) 30 (trinta) horas como piloto em comando sob supervisão, incluindo não menos que:

(1) 10 (dez) horas de voo em navegação; e

(2) 10 (dez) horas de voo noturno;

(C) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais até 20 (vinte) horas podem ser de voo em aeronaves de outra categoria e o restante em dirigível; e

(D) 20 (vinte) horas de instrução de voo.

### **61.103 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto comercial**

(a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve demonstrar, em exame de proficiência, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria em que é solicitada a licença, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto comercial confere ao seu titular, e para:

(1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;

(2) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;

(3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;

(4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;

(5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(6) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

### **61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las**

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto comercial são:

(1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado da categoria de aeronave correspondente;

(2) atuar como piloto em comando de aeronave não empregada em voos de serviço de transporte aéreo público;

(3) atuar como piloto em comando em voos de serviços de transporte aéreo público, em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto;

(4) atuar como segundo em comando em voos de serviços de transporte aéreo público em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; e

(5) para a categoria de dirigíveis, pilotar a aeronave em voos por instrumentos.

(b) Para que as prerrogativas do titular da licença possam ser exercidas à noite, o solicitante deve ter recebido instrução duplo comando em voo noturno na categoria apropriada, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação.

(c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto comercial em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos na seção 61.10 deste Regulamento.

(d) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar como piloto em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade ou, no caso de operações com mais de um piloto, 65 (sessenta e cinco) anos de idade. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

## SUBPARTE F

### LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA

#### 61.111 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla, na categoria avião, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

#### 61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve:

- (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e
- (2) ter concluído o ensino médio.

#### 61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ser titular de CMA de 1ª classe válido.

#### 61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião constantes da seção 61.137 deste Regulamento.

(Redação dada pela Resolução nº 344, de 17.09.2014)

#### 61.119 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla

(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução de voo, em um CIAC certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deverá compreender todos os requisitos de experiência contidos na seção 61.121 deste Regulamento. (Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(b) A instrução se baseará na competência e se desenvolverá no contexto das operações com tripulação múltipla.

(c) O candidato deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir:

- (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros;

- (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo;
- (3) execução de decolagem;
- (4) execução de subida;
- (5) execução de voo de cruzeiro;
- (6) execução de descida;
- (7) execução de aproximação para aterrissagem;
- (8) execução de aterrissagem; e
- (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.

(d) A instrução contida no parágrafo (c) desta seção deve incluir as unidades de competência requeridas para o piloto em condições de voo por instrumentos.

(e) Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla deve abranger o ensino dos conhecimentos básicos e parte da instrução prática, integrando-se plenamente a esta, o ensino dos requisitos e manobras necessárias para aprovação no exame de proficiência contidos na seção 61.123 deste Regulamento, como detalhado no Apêndice B deste Regulamento.

#### **61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla**

(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve:

- (1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC;
- (2) ter cumprido, como parte da experiência em voo real, no mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste Regulamento; e
- (3) ter adquirido experiência necessária para alcançar o nível avançado de competência requerido:
  - (i) em um avião de motor à turbina (motor à reação ou turboélice) certificado para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou
  - (ii) em dispositivos de treinamento para simulação de voo qualificados e aprovados pela ANAC para essa finalidade.

#### **61.123 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla**

(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve demonstrar, em exame de proficiência, sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados na seção relativa à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de tripulação múltipla confere ao seu titular, e para:

- (1) atuar como segundo em comando de aviões com motor à turbina (motor à reação ou turboélice) certificados para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, em condições visuais de voo e de voo por instrumentos;
- (2) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (3) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;

- (4) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (5) pilotar o avião no modo de automatização apropriado à fase de voo e manter-se consciente do modo ativo de automatização;
- (6) executar de forma precisa, procedimentos normais, anormais e de emergência em todas as fases do voo; e
- (7) comunicar-se de forma eficaz com todos os demais membros da tripulação de voo e demonstrar a capacidade de executar de forma eficaz os procedimentos em caso de incapacitação da tripulação, coordenar-se com a tripulação, aderir aos procedimentos normais de operação (Manual Geral de Operações - MGO) e usar as listas de verificações.
- (b) A ANAC avaliará continuamente o progresso atingido com o acréscimo do exame de proficiência indicado nesta seção.
- (c) A ANAC exercerá vigilância permanente durante a fase inicial de implantação da licença de tripulação múltipla, devendo existir uma estreita coordenação e cooperação entre a ANAC, os centros de instrução e treinamento e as empresas de transporte aéreo que contratarem titulares deste tipo de licença.

#### **61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las**

- (a) As prerrogativas e condições para o exercício das funções mencionadas no parágrafo 61.111(a) deste Regulamento referem-se ao piloto devidamente qualificado para exercer a função de segundo em comando em um avião certificado para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, e com vínculo empregatício com a empresa que o treinou na função de piloto de tripulação múltipla.
- (b) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto de tripulação múltipla são:
- (1) exercer as atribuições da habilitação de voo por instrumentos em operações com tripulação múltipla; e
- (2) atuar como segundo em comando em um avião certificado para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, de acordo com a habilitação de tipo averbada em sua licença.
- (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto de tripulação múltipla em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos na seção 61.10 deste Regulamento.
- (d) Nenhum titular de licença de piloto de tripulação múltipla pode atuar como segundo em comando, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público, regulares ou não, após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

## SUBPARTE G

### LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA

#### 61.131 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de linha aérea nas categorias avião, helicóptero e aeronave de sustentação por potência, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

(b) A concessão da licença de piloto de linha aérea é condicionada à concessão ou revalidação da habilitação de voo por instrumentos correspondente à categoria de aeronave para a qual é concedida a licença.

#### 61.133 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve:

- (1) ter completado 21 (vinte e um) anos;
- (2) ter concluído o ensino médio; e
- (3) ser titular de licença de piloto comercial na categoria de aeronave pretendida.

#### 61.135 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de CMA de 1ª classe válido.

#### 61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea referente à categoria em que pretenda obter a licença. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### 61.139 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea na categoria avião deve ter recebido:

(1) a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria avião (parágrafo 61.99(a)(1) deste Regulamento), e a instrução da habilitação de voo por instrumentos na categoria avião (parágrafo 61.223(a)(5) deste Regulamento); ou

(2) a instrução para a concessão de uma licença de piloto de tripulação múltipla (seção 61.119 deste Regulamento).

(b) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea na categoria helicóptero deve ter recebido a instrução exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria helicóptero, conforme estabelecido no parágrafo 61.99(a)(2) deste Regulamento.

(c) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea na categoria de aeronave de sustentação por potência deve ter recebido a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria aeronave de sustentação por potência (parágrafo 61.99(a)(3) deste Regulamento) e da habilitação de voo por instrumentos na categoria aeronave de sustentação por potência (parágrafo 61.223(a)(5) deste Regulamento).

(d) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea para qualquer categoria de aeronave deve, ainda, ter atendido aos requisitos estabelecidos neste Regulamento para a concessão ou revalidação da habilitação relativa à aeronave em que seja realizado o exame de proficiência. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### **61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea**

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria:

(1) categoria avião:

(i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam, pelo menos:

(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo das quais um mínimo de 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão; [\(Redação dada pela Resolução nº 344, de 17.09.2014\)](#)

(B) 200 (duzentas) horas de voo de navegação, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;

(C) 75 (setenta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 30 (trinta) horas de voo podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC; e

(D) 100 (cem) horas de voo noturno;

(2) categoria helicóptero:

(i) um total de 1.000 (mil) horas de voo que incluam, pelo menos:

(A) 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo das quais um mínimo de 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão; [\(Redação dada pela Resolução nº 344, de 17.09.2014\)](#)

(B) 200 (duzentas) horas de voo de navegação, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;

(C) 30 (trinta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 10 (dez) horas de voo podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC; e

(D) 50 (cinquenta) horas de voo noturno; e

(3) categoria aeronave de sustentação por potência:

(i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam, pelo menos:

(A) 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando podendo ser consideradas um mínimo de 100 (cem) horas como piloto em comando mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão;

(B) 200 (duzentas) horas de voo de navegação, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;

(C) 75 (setenta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 30 (trinta) horas de voo podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC; e

(D) 50 (cinquenta) horas de voo noturno.

(b) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea para uma determinada categoria de aeronave que já seja titular de licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea em outra categoria distinta pode ter reduzido o requisito de experiência de horas totais. O total de horas pode incluir até 500 (quinhentas) horas realizadas em uma ou duas categorias de aeronave diferentes daquela para qual é requerida a licença de piloto de linha aérea.

(c) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea para uma determinada categoria de aeronave pode ter reduzido o requisito de experiência se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC referente a essa categoria. O total de horas pode incluir até 100 (cem) horas relativas a este treinamento, desde que pelo menos 75 (setenta e cinco) horas tenham sido realizadas em simulador de voo.

### **61.143 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea**

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve demonstrar, em exame de proficiência, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a licença, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de linha aérea confere ao seu titular, e para executar:

(1) os procedimentos antes do voo, que incluam a preparação do plano de voo operacional e a apresentação do plano de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo;

(2) a coordenação com o despacho operacional de voo;

(3) os procedimentos e manobras normais de voo em todas as suas fases;

(4) os procedimentos e manobras anormais e de emergência relativos a falhas e irregularidades dos equipamentos, como grupo motopropulsor, sistemas e células;

(5) os procedimentos relacionados à incapacitação e coordenação da tripulação, incluindo atribuição de tarefas do piloto, cooperação da tripulação e utilização de listas de verificação; e

(6) quando se tratar de licença para categoria avião ou aeronave de sustentação por potência, procedimentos e manobras para operações de voo por instrumentos em condições normais, anormais e de emergência, que incluam falha simulada de motor e que envolvam pelo menos o seguinte:

(i) transição para o voo por instrumentos na decolagem;

(ii) subidas e descidas efetuadas por instrumentos;

(iii) procedimentos em circuito de espera;

(iv) aproximações por instrumentos segundo mínimos especificados;

(v) procedimentos de arremetida na altitude de decisão; e

(vi) aterrissagem a partir de aproximações por instrumentos.

(b) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve também demonstrar sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados nesta seção com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de linha aérea confere ao seu titular e para:



- (1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
  - (2) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
  - (3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - (4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
  - (5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos;
  - (6) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra;
  - (7) compreender e aplicar os procedimentos relativos à coordenação da tripulação, assim como em caso de incapacitação de tripulante;
  - (8) pilotar a aeronave no modo de automatização apropriado à fase de voo e manter-se consciente do modo ativo de automatização;
  - (9) executar de forma precisa, procedimentos normais, anormais e de emergência em todas as fases do voo;
  - (10) demonstrar bom julgamento e aptidão para tomar decisões estruturadas e manutenção da consciência situacional; e
  - (11) comunicar-se de forma eficaz com todos os demais membros da tripulação de voo e demonstrar a capacidade de executar de forma eficaz os procedimentos em caso de incapacitação da tripulação, coordenar-se com a tripulação, aderir aos procedimentos normais de operação (Manual Geral de Operações - MGO) e usar as listas de verificações.
- (c) Quando se tratar de licença para categoria avião, deve demonstrar sua capacidade para executar os procedimentos e manobras descritos no parágrafo (a) desta seção, como piloto em comando de um avião multimotor.

#### **61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las**

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto de linha aérea são:

(1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado e de piloto comercial de uma aeronave da categoria apropriada; e [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(2) atuar como piloto em comando ou segundo em comando de aeronave empregada em voos de transporte aéreo público.

(b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto de linha aérea em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos na seção 61.10 deste Regulamento.

(c) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar como piloto em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade ou, no caso de operações com mais de um piloto, 65 (sessenta e cinco) anos de idade. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

## SUBPARTE H

### LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR

#### **61.151 Aplicabilidade**

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de planador e a correspondente habilitação de categoria, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

#### **61.153 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de planador**

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve:

- (1) ter completado 16 (dezesesseis) anos; e
- (2) ter concluído o ensino fundamental.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

#### **61.155 Requisitos aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de planador**

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ser titular de CMA de 4ª classe válido.

#### **61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador**

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC, para a licença de piloto de planador.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

#### **61.159 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de planador**

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em um CIAC certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto de planador. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

- (1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo montagem e inspeções;
- (3) técnicas e procedimentos para reboque, lançamento e ascensão, incluindo limitações apropriadas de velocidade, procedimentos de emergência e sinais usados;
- (4) operações de tráfego padrão, procedimentos e precauções para evitar colisões;
- (5) controle do planador utilizando referências visuais externas;
- (6) operações dentro das limitações do planador;

- (7) reconhecimento e recuperação de início de estol e estol completo, assim como picadas em espiral;
- (8) reboques normais e com vento de través, aproximações e aterrissagens;
- (9) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada; e
- (10) procedimentos de emergência.

#### **61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador**

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve:

- (1) ter realizado, pelo menos, 15 (quinze) horas de voo em planador ou 60 (sessenta) lançamentos e aterrissagens como aluno piloto de planador; e
- (2) ter realizado, pelo menos, 2 (duas) horas de voo solo em planador.

(b) O candidato a uma licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião, podendo o total de horas ser reduzido para 10 (dez) horas de voo ou 40 (quarenta) lançamentos e aterrissagens, permanecendo a necessidade de realização de, pelo menos, 2 (duas) horas de voo solo em planador.

(1) A mesma redução poderá ser concedida ao titular de um CPA, desde que sua habilitação seja em categoria cujas características de pilotagem sejam similares às do voo em planador.

[\(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018\)](#)

#### **61.163 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de planador**

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve demonstrar, em exame de proficiência, sua capacidade para executar, como piloto em comando, os procedimentos e manobras especificados na seção relativa à instrução de voo, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de planador confere ao seu titular, e para:

- (1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (2) operar o planador dentro de suas limitações de emprego;
- (3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
- (5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
- (6) manter controle do planador durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

#### **61.165 Prerrogativas e limitações do titular da licença de piloto de planador e condições que devem ser observadas para exercê-las**

(a) O titular de uma licença de piloto de planador tem a prerrogativa de atuar como piloto em comando de qualquer planador, desde que possua experiência operacional no método de lançamento utilizado.

(b) O titular de uma licença de piloto de planador menor de 18 (dezoito) anos não pode operar sobre áreas densamente povoadas.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

## SUBPARTE I

### LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO LIVRE

#### **61.171 Aplicabilidade**

Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de balão livre e a correspondente habilitação de categoria, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes em operações de voo sob as regras do RBHA 91 ou comerciais, distintas das atividades desportivas reguladas pelo RBAC nº 103.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

#### **61.173 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de balão livre**

- (a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve:
- (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e
  - (2) ter concluído o ensino médio.

#### **61.175 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de balão livre**

- (a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ser titular de CMA de 2ª classe válido.

#### **61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre**

(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC, para a licença de piloto de balão livre.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

#### **61.179 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de balão livre**

(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter recebido instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em CIAC certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto de balão livre. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

- (1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo montagem, armação, inflação, amarração e inspeções;
- (3) técnicas e procedimentos para reboque, lançamento e ascensão, incluindo limitações apropriadas, procedimentos de emergência e sinais usados;
- (4) operações e procedimentos para evitar colisões;
- (5) controle do balão livre utilizando referências visuais externas;
- (6) reconhecimento e recuperação de descidas rápidas;

- (7) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada;
- (8) aproximações e aterrissagens, incluindo manobras em terra; e
- (9) procedimentos de emergência.

#### **61.181 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de balão livre**

(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter realizado:

- (1) 16 (dezesesseis) horas de voo, das quais pelo menos 8 (oito) horas devem ter sido realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo habilitado e qualificado; e
- (2) 8 (oito) ascensões sob a supervisão de um instrutor de voo habilitado e qualificado, das quais, pelo menos:
  - (i) 1 (uma) ascensão deve ter atingido a altura de 3.000 (três mil) pés; e
  - (ii) 1 (uma) ascensão deve ter tido a duração de no mínimo 60 (sessenta) minutos ou 2 (duas) ascensões devem ter sido realizadas em voo solo, com duração mínima de 30 (trinta) minutos cada uma.

#### **61.183 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de balão livre**

(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve demonstrar, por exame de proficiência, sua capacidade para executar, como piloto em comando, os procedimentos e manobras especificados na seção relativa à instrução de voo, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de balão livre confere ao seu titular, e para:

- (1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (2) operar o balão livre dentro de suas limitações de emprego;
- (3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
- (5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
- (6) manter controle do balão livre durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

#### **61.185 Prerrogativas do titular da licença de piloto de balão livre e condições que devem ser observadas para exercê-las**

(a) O titular de uma licença de piloto de balão livre tem a prerrogativa de atuar como piloto em comando de qualquer balão livre, desde que possua experiência operacional no tipo de balão utilizado.

(b) Para exercer as prerrogativas em voo noturno, o titular deverá ter adquirido, sob supervisão apropriada, a experiência operacional em voo noturno.

## SUBPARTE J

### HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE

#### 61.191 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação das habilitações de categoria e de classe, bem como as prerrogativas para exercício das funções inerentes a estas habilitações.

#### 61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria

(a) A habilitação de categoria é concedida juntamente com a concessão de uma licença de piloto e deve corresponder à categoria de aeronave na qual foi realizada a instrução de voo e o exame de proficiência ou, no caso de licença de aluno piloto, deve corresponder à categoria pertinente ao curso que o aluno tenha cursado ou esteja cursando.

(b) Revalidação da habilitação de categoria:

(1) o titular de uma licença de piloto de avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência ou dirigível terá revalidada sua habilitação de categoria sempre que revalidar uma habilitação de classe ou de tipo correspondente à categoria de aeronaves da licença da qual seja titular;

(2) o titular de uma licença de planador ou licença de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria antes do final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, se:

(i) comprovar ter realizado durante o período de validade da habilitação, pelo menos, 12 (doze) horas de voo em aeronave da categoria pertinente, das quais, pelo menos, 2 (duas) horas devem ter sido realizadas em voo de navegação; e

(ii) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento;

(3) para revalidar a habilitação de categoria após expirados sua validade e o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma licença de planador ou licença de balão livre deve ser aprovado em exame de proficiência na categoria apropriada.

[\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### 61.195 Concessão de habilitação de classe

(a) A primeira habilitação de classe é concedida ao solicitante que atender aos requisitos previstos para a concessão da licença de piloto privado.

(b) O solicitante que desejar incluir outra habilitação de classe em sua licença deverá:

(1) demonstrar os conhecimentos necessários para a operação segura da aeronave pertinente na função de piloto em comando;

(2) demonstrar ter recebido de um instrutor devidamente habilitado e qualificado a instrução de voo apropriada para a habilitação; e

(3) ser aprovado em exame de proficiência apropriado à sua licença de piloto e aplicável à habilitação de classe solicitada.

(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe avião multimotor terrestre: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, 12 (doze) horas de instrução de voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado no exame de proficiência. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

- (1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação das condições gerais de aeronavegabilidade do avião;
- (3) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões;
- (4) controle do avião utilizando referências externas;
- (5) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação de estol;
- (6) voo em altas velocidades e recuperação de picadas;
- (7) decolagens e pousos com ventos de frente e de través;
- (8) voo com referência dos instrumentos, com curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus e 360 (trezentos e sessenta) graus;
- (9) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e
- (10) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos e de um motor da aeronave.

(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: ter recebido, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução de voo em modelo do avião anfíbio a ser usado no exame de proficiência, incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

- (1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;
- (2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação da aeronavegabilidade do avião;
- (3) procedimentos quanto ao pouso na água com a aplicação dos conhecimentos de marinhagem pertinentes;
- (4) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões, inclusive na água;
- (5) controle do avião utilizando referências externas;
- (6) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação de estol;
- (7) voo em altas velocidades e recuperação de picadas;
- (8) decolagens e pousos com ventos de frente e de través;
- (9) voo com referência dos instrumentos, com curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus e 360 (trezentos e sessenta) graus;



(10) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e

(11) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos e de um motor da aeronave.

(e) Instrução para a concessão das habilitações de classe helicóptero monomotor convencional, helicóptero monomotor a turbina e helicóptero multimotor: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, 8 (oito) horas de instrução de voo em helicópteros da classe pertinente que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em helicóptero do mesmo fabricante e modelo do usado no exame de proficiência. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

(1) estrutura, sistemas e limitações do helicóptero;

(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação das condições gerais de aeronavegabilidade;

(3) procedimentos normais em solo e em voo;

(4) procedimentos anormais e de emergência em solo e em voo; e

(5) procedimentos em caso de falhas de equipamentos e de motor.

(f) O instrutor é responsável por declarar que o piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da habilitação de classe requerida. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência.

[\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### **61.197 Revalidação de habilitação de classe**

(a) Para revalidar a habilitação de classe, seu titular deve ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente.

(b) Caso haja mais de uma habilitação de classe averbada na mesma licença:

(1) a concessão ou revalidação da habilitação de classe avião multimotor terrestre revalida a habilitação de classe avião monomotor terrestre;

(2) a concessão ou revalidação da habilitação de classe avião multimotor anfíbio revalida a habilitação de classe avião monomotor anfíbio; e

(3) a concessão ou revalidação da habilitação de classe helicóptero multimotor revalida as habilitações de classe helicóptero monomotor a turbina e helicóptero monomotor convencional.

[\(Redação dada pela Resolução nº 504, de 13.02.2019\)](#)

#### **61.199 Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe**

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de categoria ou de classe são as de pilotar aeronaves da categoria ou classe na qual tenha se habilitado, na função de piloto em comando ou segundo em comando.

(b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas em todos os modelos de aeronave pertencentes à categoria ou classe em que esteja habilitado.

(1) Não obstante o previsto no caput, a ANAC pode estabelecer, por meio de Instrução Suplementar, a exigência de treinamento mínimo e endosso na CIV para operar modelos específicos de aeronave. Nestes casos, o exercício das prerrogativas do titular de uma habilitação de categoria ou classe fica condicionado à prévia conclusão do treinamento e obtenção do endosso.

(2) Adicionalmente, até 30/6/2017, para realizar transição entre modelos de aeronave que pertenciam a designativos de tipo diferentes em 24/3/2016, o piloto deverá ser aprovado em exame de proficiência aplicado por INSPAC ou Examinador Credenciado em um dos modelos pertencentes àquele designativo de tipo.

(c) As prerrogativas do titular da habilitação de categoria ou classe deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de categoria ou classe.

[\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

## SUBPARTE K

### HABILITAÇÃO DE TIPO

#### 61.211 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação de habilitação de tipo para pilotos de avião, helicóptero, dirigível e aeronave de sustentação por potência, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções inerentes a essa habilitação de tipo.

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

#### 61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i) ter sido aprovado em exame de conhecimentos teóricos da ANAC de Piloto de Linha Aérea, conforme estabelecido na seção 61.137 deste Regulamento, exceto para habilitações de dirigíveis;

(ii) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia ou hidroaeronave, ser titular de habilitação de classe hidroavião ou anfíbio, ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações;

(iii) ter sido aprovado, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, em exame teórico da ANAC de regulamentos aeronáuticos VFR ou IFR, conforme aplicável à certificação da aeronave;

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, o treinamento de solo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato;

(3) treinamento de voo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, o treinamento de voo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões a reação e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais;

(B) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 9071 kg (20000 lbs); ou

(C) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 9071 kg (20000 lbs).

(4) proficiência:

(i) o candidato deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em aeronave ou dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) qualificado ou validado pela ANAC.

#### **61.215 Revalidação de habilitação de tipo**

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento;

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável.

(d) Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 31/12/2016, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

#### **61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo**

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de tipo são as de pilotar aeronaves correspondentes ao tipo na qual tenha se habilitado, na função de piloto em comando ou segundo em comando, conforme o nível dos requisitos atendidos e respeitadas as possíveis limitações indicadas na sua habilitação, conforme estabelecido no parágrafo 61.5(c) deste Regulamento.

(b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas ao modelo da aeronave na qual tenha sido realizado o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro

modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado pela ANAC ou, caso este não exista, ministrado por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização consiste na leitura de material técnico que aborde as diferenças entre os modelos de aeronave, não sendo necessária a obtenção de endosso ou certificado adicional.

(c) As prerrogativas do titular da habilitação de tipo deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de tipo.

[\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

## SUBPARTE L

### HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS

#### 61.221 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de voo por instrumentos relativa às licenças de piloto para as categorias de avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para a execução deste tipo de operação. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos

(a) O candidato a uma habilitação de voo por instrumentos deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos;

(2) aptidão física: ser titular de CMA de 1ª classe válido;

(3) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de voo por instrumentos aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;

(4) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a habilitação de voo por instrumentos, referente à categoria a que pretenda obter a habilitação;

(5) instrução de voo: ter recebido de um CIAC certificado pela ANAC, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução de voo em duplo comando em aeronave da categoria para qual é requerida a habilitação de voo por instrumento. A instrução de voo deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: [\(Redação dada pela Resolução nº 514, de 25.04.2019\)](#)

(i) procedimentos anteriores ao voo, inclusive utilização do manual de voo ou documento equivalente e dos documentos pertinentes aos serviços de controle de tráfego aéreo para a preparação de um plano de voo em condições de voo por instrumentos;

(ii) inspeção de pré-voo, utilização de lista de verificações, táxi e verificações antes da decolagem;

(iii) procedimentos e manobras para operações em voo por instrumentos em condições normais, anormais e de emergência que compreendam, no mínimo:

(A) transição para voo por instrumentos na decolagem;

(B) saídas e aproximações por instrumentos padronizadas;

(C) procedimentos de voo por instrumentos em voo de navegação;

(D) procedimentos de espera;

(E) aproximações por instrumentos nos mínimos especificados;

(F) procedimento de aproximação perdida por instrumentos; e

(G) aterrissagem a partir de aproximações por instrumentos;

(iv) manobras em voo e características peculiares de voo; e

(v) quando aplicável, voo por instrumentos em operação monomotorada simulada em aeronaves multimotoradas;

(6) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto:

(i) 50 (cinquenta) horas de voo como piloto em comando em voo de navegação, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e

(ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC e sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado; e

(7) proficiência: deve ter demonstrado sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados no parágrafo (a)(5)(iii) desta seção com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de voo por instrumentos confere ao seu titular, e para: [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;

(ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;

(iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;

(iv) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;

(v) aplicar conhecimentos aeronáuticos; e

(vi) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

#### **61.225 Revalidação de habilitação de voo por instrumentos**

(a) Para revalidar uma habilitação de voo por instrumentos, o requerente deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.223(a)(7) deste Regulamento, em aeronave da categoria pertinente à habilitação.

#### **61.227 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos**

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, a prerrogativa do titular de uma habilitação de voo por instrumentos é a de pilotar, sob regras de voo por instrumentos, aeronaves da categoria correspondente à licença em que tenha sido averbada a habilitação referida. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

(b) Para que a prerrogativa da habilitação de voo por instrumentos possa ser exercida em aeronaves multimotoradas, o solicitante deve ter demonstrado para um examinador credenciado ou INSPAC, em aeronave desta classe ou tipo, capacidade de operá-la exclusivamente por instrumentos, em condições simuladas de um motor inoperante.

(c) A prerrogativa do titular da habilitação de voo por instrumentos deixa de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de voo por instrumentos.

## SUBPARTE M

### HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO

#### 61.231 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de instrutor de voo relativa às licenças de piloto e CPA, assim como as prerrogativas e condições para desempenho dessa função.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

#### 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo

(a) O candidato a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisito: ser titular de um CPA ou de uma licença de piloto de planador, piloto de balão livre, piloto comercial ou de linha aérea da categoria para a qual é requerida a habilitação de instrutor de voo;

(2) instrução teórica:

(i) no caso de candidato a instrutor de voo de planador, balão livre, aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE, ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de instrutor de voo aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141, ou um curso teórico de instrutor de voo realizado em associação credenciada pela ANAC segundo o RBAC nº 183 e autorizada a ministrar curso teórico de instrutor de voo; e

(ii) no caso de candidato a instrutor de voo para as demais aeronaves, ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de instrutor de voo aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141;

(3) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC, para a habilitação de instrutor de voo referente à categoria a que pretenda obter a habilitação;

(4) instrução de voo: ter recebido de um CIAC certificado pela ANAC, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução de voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (Redação dada pela Resolução nº 514, de 25.04.2019)

(i) técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos; e

(ii) práticas de técnicas de instrução em todas as manobras e procedimentos de voo previstos para o nível de habilitação do solicitante e aplicáveis à categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação;

(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto:

(i) para as categorias aerodesportiva e planador: 50 (cinquenta) horas de voo, das quais, pelo menos, 40 (quarenta) horas em voos solo;

(ii) para a categoria balão livre: 50 (cinquenta) horas de voo realizadas em, pelo menos, 40 (quarenta) ascensões; e

(iii) para as demais categorias de aeronaves: a experiência requerida para piloto comercial na categoria da aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo.



(6) proficiência: demonstrar, em aeronave ou simulador de voo da categoria para a qual é solicitada a habilitação de instrutor de voo, a habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de proficiência exigido para as demais habilitações de que for titular e nas quais pretende ministrar instrução de voo, abrangendo reunião anterior ao voo (*briefing*), reunião posterior ao voo (*debriefing*) e instrução teórica apropriada.

(b) O candidato a habilitação de instrutor de voo de determinada categoria de aeronave, que seja titular de habilitação de instrutor de voo válida em outra categoria de aeronave, está dispensado do cumprimento dos requisitos referentes a conhecimentos teóricos, estabelecidos no parágrafo (a)(2) desta seção.

(c) Um instrutor de voo habilitado só pode ministrar instrução e endossar a CIV de um piloto rebocador de planador ou de um piloto lançador de paraquedista, na forma dos parágrafos 61.31(g) e (h) deste Regulamento, se cumprir com as exigências dos respectivos requisitos ou ter sido titular da habilitação correspondente.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

### **61.235 Revalidação de habilitação de instrutor de voo**

(a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.233(a)(6) deste Regulamento, em aeronave da categoria pertinente à habilitação. (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

### **61.237 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo**

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento e as condições do parágrafo (b) desta seção, as prerrogativas do titular de uma habilitação de instrutor de voo são:

(1) supervisionar voos solo de alunos pilotos;

(2) ministrar instrução de voo para a concessão e revalidação das licenças e habilitações previstas neste Regulamento; e

(3) endossar os registros de voo de pilotos e alunos pilotos nos casos em que um endosso seja requerido por este Regulamento.

(b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve:

(1) ser titular de licença de piloto de graduação igual ou superior à licença para a qual a instrução estiver sendo ministrada. No caso de instrução ministrada para CPA, o instrutor pode ser titular de um CPA em lugar de uma licença de piloto; (Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(2) ser titular de habilitações válidas para as quais a instrução estiver sendo ministrada;

(3) ser habilitado como piloto em comando da aeronave a ser usada para a instrução de voo e possuir, nos casos requeridos pelo parágrafo 61.199(b)(1) deste Regulamento, os endossos necessários para sua operação;

(4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores e aeronaves de sustentação por potência, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e

(5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.

(c) Quando realizado em aeronave, o voo de instrução deve ter como única finalidade a instrução, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante o voo.

(d) Quando a instrução de voo for realizada em aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, um piloto de segurança, devidamente habilitado e qualificado para a aeronave em questão, deve compor a tripulação.

(e) [Reservado]

(f) [Reservado]

(g) A prerrogativa do titular da habilitação de instrutor de voo deixa de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de instrutor de voo.

[\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

## SUBPARTE N

### HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA

#### 61.241 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto agrícola, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### 61.243 Concessão de habilitação de piloto agrícola

(a) O candidato a uma habilitação de piloto agrícola deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto da categoria de aeronave para a qual a habilitação de piloto agrícola é requerida, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação agrícola válida;

(2) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de voo aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;

(3) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto agrícola referente à categoria de aeronave requerida;

(4) ter concluído, com aproveitamento, um curso prático de piloto agrícola, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:

- (i) aproximações da área de operação;
- (ii) acelerações e desacelerações;
- (iii) deslocamentos com aeronave carregada;
- (iv) passagens de aplicação no eixo e altura estabelecidos;
- (v) curvas de reversão em aplicação;
- (vi) execução de arremates de aplicação; e
- (vii) procedimentos operacionais;

(5) possuir 400 (quatrocentas) horas de voo totais, das quais, no mínimo, 200 (duzentas) horas de voo devem ter sido realizadas na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 100 (cem) dessas horas de voo como piloto em comando;

(6) demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras especificadas no parágrafo (a)(4) desta seção, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto agrícola confere ao seu titular, e para:

- (i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
- (iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;

(v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra; e

(7) quando a aeronave utilizada no exame de proficiência comportar acomodação para apenas um tripulante, este poderá ser realizado por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assista à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas agrícolas.

#### **61.245 Revalidação de habilitação de piloto agrícola**

(a) Para revalidar uma habilitação de piloto agrícola, o requerente deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com os parágrafos 61.243(a)(6) e (7) deste Regulamento, em aeronave da categoria pertinente à habilitação. [\(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016\)](#)

#### **61.247 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola**

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, bem como a prerrogativa e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, a prerrogativa do titular de uma habilitação de piloto agrícola é a de atuar como piloto em comando de aeronave agrícola em execução de operações aéreas agrícolas.

(b) Para que a prerrogativa do piloto agrícola possa ser exercida, o titular da habilitação de piloto agrícola deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação agrícola válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.

(c) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto agrícola deixa de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto agrícola.

**SUBPARTE O**

**[RESERVADO]**

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

**SUBPARTE P**

**[RESERVADO]**

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

**SUBPARTE Q**

**[RESERVADO]**

(Redação dada pela Resolução nº 344, de 17.09.2014)

**SUBPARTE R****CERTIFICADO DE PILOTO AERODESPORTIVO (CPA)****61.281 Aplicabilidade**

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão do CPA e a correspondente habilitação de classe específica, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

**61.283 Requisitos gerais para a concessão do CPA**

- (a) O candidato a um CPA deve:
- (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e
  - (2) ter concluído o ensino médio.

**61.285 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do CPA**

- (a) O candidato a um CPA deve ser titular de CMA de 4ª classe válido.

**61.287 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do CPA**

(a) O candidato a um CPA deve ter sido aprovado em um exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC, para o CPA referente à categoria em que pretenda obter o certificado.

(b) O cumprimento do requisito de conhecimento teórico estabelecido nesta seção é dispensado, caso o candidato seja titular de uma licença de piloto, emitida em conformidade com os requisitos deste Regulamento.

**61.289 Requisitos de instrução de voo para a concessão do CPA**

(a) O candidato a um CPA deve ter recebido instrução de voo de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em CIAC certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do CPA. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte:

(1) ter completado, no mínimo, 30 (trinta) horas de voo, das quais 20 (vinte) horas de voo devem ser realizadas em duplo comando, 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de aeronave desportiva pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação; e

(i) Este requisito se aplica a aeronaves aerodesportivas com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 750 kg, com exceção de balão e planador.

(ii) Caso a aeronave aerodesportiva seja de categoria tal que possa ser comprovada a inviabilidade técnica de voo em duplo comando, as 20 (vinte) horas iniciais de instrução poderão ser realizadas solo desde que sob constante coordenação via rádio com o instrutor e desde que sejam tomados todos os cuidados para a garantia da segurança da operação.

(2) para aeronaves anfíbias, além de ter completado as horas de voo previstas no parágrafo (a)(1) desta seção, ter realizado, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.

(b) O candidato a uma habilitação de aeronave aerodesportiva, que já seja titular de uma licença de piloto ou CPA, com pelo menos uma habilitação válida, fica dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção, devendo, contudo, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave aerodesportiva a ser operada.

(1) Adicionalmente, o candidato a uma habilitação de aeronave aerodesportiva aquática/anfíbia, deve realizar, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água durante a adaptação.

(c) O instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto aerodesportivo, no mínimo nos seguintes aspectos:

(1) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção na aeronave;

(2) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

(3) controle da aeronave utilizando referências visuais externas;

(4) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol;

(5) voo em velocidades críticas altas e saída de picadas;

(6) decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;

(7) decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;

(8) execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;

(9) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada;

(10) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos; e

(11) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle.

(d) O candidato a um CPA deve apresentar, para fins de comprovação de experiência, declaração de um CIAC certificado pela ANAC ou do instrutor de voo habilitado informando as horas de voo e, se for o caso, também os pousos registrados junto a estas entidades.

### **61.291 Requisitos de proficiência para a concessão do CPA**

(a) O candidato a um CPA deve demonstrar, em exame de proficiência, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE da categoria em que é solicitado o certificado, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que o CPA confere ao seu titular, e para:

(1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;

(2) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;

(3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;

(4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;

(5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(6) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

### **61.293 Regras de transição para o CPA**

(a) Os Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e Certificados de Piloto de Recreio (CPR) são considerados válidos enquanto pelo menos uma de suas habilitações correspondentes permanecer dentro de seu período de vigência.

(1) Em caráter transitório, para que os portadores de CPD ou CPR recebam instrução complementar e obtenham o CPA, serão considerados válidos os Certificados de Piloto Desportivo (CPD), os Certificados de Piloto de Recreio (CPR) e respectivas habilitações vencidas por até um ano a contar da data da publicação desta emenda.

(b) A transição para o CPA se realizará no momento da revalidação de uma habilitação vinculada ao CPD ou CPR, desde que a aeronave pertinente esteja enquadrada como aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE, de acordo com os requisitos estabelecidos nos RBAC nº 01 e 21.

(1) Os detentores de CPD deverão comprovar, no momento da revalidação, que receberam instrução complementar de navegação aérea de um instrutor habilitado de uma associação credenciada ou em um CIAC certificado.

(c) As aeronaves enquadradas em categoria superior à aeronave leve esportiva, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 21, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.

### **61.295 Revalidação de habilitação**

(a) Para revalidar a habilitação de CPA, seu titular deve ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente.

### **61.297 Prerrogativas do titular de CPA e condições que devem ser observadas para exercê-las**

(a) As prerrogativas do titular de um CPA limitam-se a atuar, durante horário diurno e apenas sob condições visuais de voo, como piloto em comando de aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE apropriadas à(s) habilitação(ões) averbada(s) em seu certificado.

(b) Somente será permitida a atuação de um piloto de aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE mediante remuneração nos casos em que este estiver atuando como instrutor de voo ou examinador credenciado.

(Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)



## APÊNDICE A DO RBAC 61 - EXAME DE PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA NA LINGUA INGLESA

### 1. Geral

#### 1.1. Considerações

(a) No exame de proficiência linguística na língua inglesa, o piloto será avaliado com relação à pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interação, de forma aceitável pela ANAC, sendo atribuído os níveis 1 a 6 para cada item, de acordo com os critérios expostos nas tabelas do parágrafo (d) deste Apêndice, e o nível de proficiência linguística final que será considerado para a averbação em sua licença, de acordo com o parágrafo 61.10(b) deste Regulamento, será o menor nível obtido no exame.

(b) De acordo com os descritores holísticos contidos no Anexo 1 da Convenção de Aviação Civil Internacional, pessoas que pretendem se comunicar verbalmente com proficiência devem ser capazes de:

(1) comunicar-se efetivamente em situações em que apenas a voz é utilizada (telefone/radiotelefone) e em situações face a face;

(2) comunicar-se em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho com precisão e clareza;

(3) usar estratégias comunicativas apropriadas para trocar mensagens e para reconhecer e resolver mal entendidos (Ex: checar, confirmar, ou esclarecer informações) em um contexto geral ou relacionado com o trabalho;

(4) lidar com sucesso e relativa facilidade com os desafios linguísticos apresentados por uma complicação ou eventos inesperados que ocorram dentro do contexto de uma situação de trabalho rotineira ou uma tarefa comunicativa com a qual eles estejam familiarizados; e

(5) usar um dialeto ou sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica.

(c) O exame de proficiência linguística em inglês será detalhado em instrução suplementar.

(d) A escala de níveis de proficiência linguística é dada pelas tabelas a seguir:

**1.2 Níveis 6 (Expert), 5 (Avançado) e 4 (Operacional):**

<b>Nível</b>	<b>6 – Expert</b>	<b>5 – Avançado</b>	<b>4 - Operacional</b>
<b>Pronúncia</b> Utiliza um dialeto e/ou sotaque inteligível, para a comunidade aeronáutica.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação, embora possivelmente influenciados pela língua materna ou variação regional, quase nunca interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação, embora influenciados pela língua materna ou variação regional, raramente interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são influenciados pela língua materna ou variação regional, mas apenas algumas vezes interferem na facilidade de compreensão.
<b>Estrutura</b> Aspectos gramaticais relevantes e padrões estruturais das frases são determinados pelas funções da linguagem apropriadas à tarefa.	Aspectos gramaticais básicos e complexos e padrões estruturais das frases são constantemente bem controlados.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases são constantemente bem controlados. Esforça-se para usar estruturas complexas mas com erros, o que algumas vezes interfere no significado.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases são usados com criatividade e são geralmente bem controlados. Erros podem acontecer, particularmente em circunstâncias não usuais ou não esperadas, mas raramente interferem no significado.
<b>Vocabulário</b>	A riqueza e precisão do vocabulário são suficientes para comunicar-se efetivamente em uma grande variedade de tópicos familiares e desconhecidos. O vocabulário é idiomático, suficiente para expressar sutilezas, e apropriado ao contexto.	A riqueza e precisão do vocabulário são suficientes para comunicar-se efetivamente em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho. Parafraseia constantemente e com sucesso. O vocabulário é algumas vezes idiomático.	A riqueza e precisão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar-se efetivamente em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho. Pode geralmente parafrasear com sucesso quando faltar vocabulário em circunstâncias não usuais ou não esperadas.
<b>Fluência</b>	Capaz de falar por um longo período em ritmo natural e sem esforço. Varia o ritmo da fala para efeitos estilísticos, ex: para enfatizar um assunto. Usa marcadores de discurso e conectores apropriados espontaneamente.	Capaz de falar por um longo período com uma facilidade relativa em tópicos familiares, mas pode não variar o ritmo da fala para efeitos estilísticos. Pode usar marcadores de discurso e conectores apropriados.	Produz segmentos linguísticos em cadência apropriada. Pode ocorrer perda de fluência ocasional na transição da fala ensaiada ou formatada para a interação espontânea, mas isto não impede a comunicação efetiva. Pode fazer uso limitado de marcadores de discurso ou conectores. Os marcadores conversacionais não comprometem a compreensão da mensagem.
<b>Compreensão</b>	A compreensão é constantemente precisa em quase todos os contextos e inclui o entendimento de sutilezas linguísticas e culturais.	A compreensão é precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho e na maioria das vezes precisa quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou com eventos inesperados. É capaz de compreender uma gama de variedades do discurso (dialeto e/ou sotaques) ou registros.	A compreensão é na maioria das vezes precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho quando o sotaque ou variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de usuários. Quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou com eventos inesperados, a compreensão pode ser mais vagarosa ou requerer estratégias de clarificação.
<b>Interações</b>	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a pistas verbais e não verbais, e as responde apropriadamente.	As respostas são imediatas, apropriadas e informativas. Gerencia a relação falante/ouvinte efetivamente.	As respostas são geralmente imediatas, apropriadas e informativas. Inicia e mantém trocas mesmo quando lidando com eventos inesperados. Sabe lidar adequadamente com mal entendidos aparentes, checando, confirmando ou esclarecendo.

**1.3 Níveis 3 (Pré-operacional), 2 (Elementar) e 1 (Pré-elementar):**

<b>Nível</b>	<b>3 – Pré-operacional</b>	<b>2 – Elementar</b>	<b>1 – Pré-elementar</b>
<b>Pronúncia</b> Utiliza um dialeto e/ou sotaque inteligível, para a comunidade aeronáutica.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são influenciados pela língua materna ou variação regional e freqüentemente interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são fortemente influenciados pela língua materna ou variação regional e geralmente interferem na facilidade de compreensão.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
<b>Estrutura</b> Aspectos gramaticais relevantes e padrões estruturais das frases são determinados pelas funções da linguagem apropriadas à tarefa.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases associados com situações previsíveis não são sempre bem controlados. Erros freqüentemente interferem no significado.	Demonstra apenas controle limitado de poucas estruturas gramaticais e padrões estruturais das frases simples e memorizados.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
<b>Vocabulário</b>	A variação e exatidão do vocabulário são freqüentemente suficientes para comunicar-se em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho, mas a variedade é limitada e a escolha de palavras freqüentemente inapropriada. É muitas vezes incapaz de parafrasear com sucesso quando falta vocabulário.	Variedade de vocabulário limitada consistindo apenas de palavras isoladas e frases memorizadas.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
<b>Fluência</b>	Produz segmentos lingüísticos, mas a construção das frases e pausas são geralmente inapropriadas. Hesitações ou lentidão no processamento da língua pode impedir a comunicação efetiva. Os marcadores conversacionais algumas vezes comprometem a compreensão da mensagem.	Pode produzir elocuições muito pequenas, isoladas e memorizadas com pausas freqüentes e um uso de marcadores conversacionais que desviam a atenção a fim de procurar expressões e articular palavras menos familiares.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
<b>Compreensão</b>	A compreensão é freqüentemente precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho quando o sotaque ou variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de usuários. Pode falhar em entender uma complicação lingüística ou situacional ou eventos inesperados.	A compreensão é limitada a frases isoladas e memorizadas quando são articuladas com cuidado e vagarosamente.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
<b>Interações</b>	As respostas são algumas vezes imediatas, apropriadas e informativas. Pode iniciar e manter trocas com relativa facilidade em tópicos familiares e em situações previsíveis. Geralmente inadequado quando lidando com eventos inesperados.	O tempo de resposta é lento, e freqüentemente inapropriado. Interação é limitada a trocas de rotina simples.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.

**Nota** - O Nível Operacional (Nível 4) é o nível mínimo de proficiência requerido para comunicações rádio-telefônicas. Os Níveis 1 a 3 descrevem os níveis de proficiência lingüística Pré-elementar, Elementar, e Pré-operacional, respectivamente, os quais constituem um nível de proficiência abaixo do requisito de proficiência lingüística requerido. Os Níveis 5 e 6 descrevem os Níveis Avançado e Expert, em níveis de proficiência mais avançados do que o padrão mínimo requerido. No geral, a escala serve como padrão de referência para treinamentos e testes, auxiliando os candidatos a atingirem o Nível Operacional (Nível 4) requerido.

**APÊNDICE B DO RBAC 61 -  
CERTIFICAÇÃO PESSOAL PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE  
TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA**

## **1. Detalhamentos**

### **1.1. Instrução**

(a) Para atender aos requisitos para concessão da licença de piloto de tripulação múltipla na categoria avião, o candidato deve ter concluído, com aproveitamento, um curso específico ministrado por CIAC certificado pela ANAC. A instrução deve ser baseada na competência e inserida no contexto de operações com tripulações múltiplas. (Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(b) Ao final da instrução, o candidato deve ter atingido os conhecimentos, proficiências e atitudes requeridos como atributos fundamentais para atuar como segundo em comando em avião de transporte aéreo com motor à turbina certificado para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos.

### **1.2. Nível da Avaliação**

(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla na categoria avião deve demonstrar satisfatoriamente sua atuação nas 9 (nove) unidades de competência especificadas a seguir, com um nível de competência superior ao definido no parágrafo 3 deste Apêndice:

- (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de erros e ameaças (TEM);
- (2) execução de operações em solo;
- (3) execução de decolagem;
- (4) execução de subida;
- (5) execução de voo de cruzeiro;
- (6) execução de descida;
- (7) execução de aproximação para aterrissagem;
- (8) execução de aterrissagem; e
- (9) execução de operações depois da aterrissagem e depois do voo.

(b) A aplicação dos princípios de gerenciamento de erros e ameaças é uma unidade de competência específica que se integra em cada uma das outras unidades de competência para fins de instrução e exames.

### **1.3. Dispositivos de Treinamento Para Simulação de Voo**

(a) Os dispositivos de treinamento para simulação de voo utilizados para ministrar a instrução e adquirir a experiência necessárias para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla devem ser qualificados e aprovados pela ANAC, e devem obedecer à classificação abaixo especificada, de acordo com a fase de instrução do curso:

(1) tipo I: dispositivo para treinamento eletrônico e para desempenho de tarefas parciais, aprovado pela ANAC, com as seguintes características:

(i) acessórios adicionais àqueles normalmente associados a computadores pessoais e portáteis, tais como: réplica funcional de alavanca de potência, mini-alavanca lateral de controle ou um teclado para o Sistema de Gerenciamento de Voo (*Flight Management System*) - FMS; e

(ii) atividade psicomotora com aplicação apropriada de força e sincronização de resposta adequada;

(2) tipo II: dispositivo que representa um avião genérico com motor à turbina, com sistema visual diurno, qualificado pela ANAC como FTD nível 5 ou superior;

(3) tipo III: dispositivo que representa um avião multimotor à turbina certificado para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, com sistema visual diurno melhorado, com piloto automático, qualificado pela ANAC como FFS nível A ou superior; e

(4) tipo IV: dispositivo qualificado pela ANAC como FFS nível D, ou nível C como um sistema visual diurno melhorado.

## 2. Descrição das Fases de Instrução

### 2.1. Proficiências Básicas de Voo

(a) Fase inicial da instrução, em que o candidato deve cumprir os requisitos de instrução para concessão da licença de piloto privado na categoria avião, incluindo os requisitos de voo noturno, e, além disso, deve completar, com facilidade e precisão, todos os procedimentos e manobras correspondentes à instrução para recuperação de controle da aeronave e para voo com referências exclusivas aos instrumentos de voo. Por princípio, toda a instrução se realiza em um contexto de operações com tripulações múltiplas, baseada na competência e no gerenciamento de erros e ameaças. A avaliação nesta fase confirma que o controle do avião é mantido durante todo o tempo de voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

### 2.2. Básica

(a) Fase de instrução em que a avaliação confirma que o controle do avião é mantido durante todo o tempo ou de maneira que as medidas corretivas sejam tomadas em casos de dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. A atuação em um ambiente de posto de comando não cumpre, ainda, de forma adequada, os requisitos relativos a conhecimentos e proficiências operacionais. É necessária a realização de instrução de forma contínua. Planos específicos de melhoramentos da atuação e de desenvolvimento pessoal serão implantados e seus detalhes serão registrados. O candidato será avaliado quanto a sua competência para determinar se reúne condições de avançar para as próximas fases de instrução.

### 2.3. Intermediária

(a) Fase de instrução em que a avaliação confirma que o controle do avião é mantido durante todo o tempo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. A instrução nesta fase será ministrada segundo as regras de voo por instrumento, mas não necessariamente para uma habilitação de tipo específica, nem para um determinado modelo de avião.

Ao final desta fase, o candidato deve alcançar os níveis de conhecimento e proficiência operacional correspondentes ao contexto de operações com tripulações múltiplas. Podem ser implantados planos específicos de desenvolvimento para melhorar ou manter o nível de condução da aeronave e de atuação na conduta e liderança de um grupo de trabalho. O objetivo fundamental é o aperfeiçoamento e desenvolvimento profissional. Qualquer competência básica cuja avaliação tenha demonstrado ser inferior ao satisfatório deve ser acompanhada de evidências de realização de um plano corretivo.

## 2.4. Avançada

(a) Fase final da instrução, em que o candidato deve atingir o nível de competência requerido para realizar operações como segundo em comando em um avião de motor à turbina certificado para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, em condições de voo visual e por instrumentos. A avaliação nesta fase confirma que o controle do avião é mantido durante todo o tempo de voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. O candidato deve demonstrar de forma satisfatória que possui os conhecimentos, proficiências e atitudes necessárias para executar, com segurança, as operações relativas ao tipo e modelo da aeronave pertinente.

## 3. Plano de Instrução

FASE DE INSTRUÇÃO	Proficiências Básicas de Voo Instrução básica e específica para um só piloto.	Básica Introdução de operações com vários tripulantes e voo por instrumentos.	Intermediária Aplicação de operações com vários tripulantes num avião multimotor à turbina de alta performance.	Avançada Instrução para a habilitação de tipo dentro de um ambiente orientado às linhas aéreas.
Elementos de Instrução	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CRM;</li> <li>• Voo de navegação VFR;</li> <li>• Voo solo;</li> <li>• Voo básico por instrumentos;</li> <li>• Princípios de voo;</li> <li>• Procedimentos no posto de pilotagem.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CRM;</li> <li>• Complemento PIC/SIC</li> <li>• Voo de navegação IFR;</li> <li>• Recuperação do controle da aeronave;</li> <li>• Voo noturno;</li> <li>• Voo por Instrumentos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CRM;</li> <li>• LOFT;</li> <li>• Procedimentos anormais;</li> <li>• Procedimentos normais;</li> <li>• Tripulação múltipla;</li> <li>• Voo por instrumentos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CRM;</li> <li>• Instrução em aterrissagem;</li> <li>• Previsão todo tempo;</li> <li>• LOFT;</li> <li>• Procedimentos anormais;</li> <li>• Procedimentos normais.</li> </ul>
Meios para Instrução em Terra	CBT: aprendizagem eletrônica; treinador de tarefas parciais; e em classe.			
Meios para Instrução em Voo Real	Aeronave de um ou vários motores.	Aeronave de um ou vários motores.	-----	Avião: De turbina; Multimotor; Para vários tripulantes; e Certificado.
Posto de comando	PIC.	PIC/SIC.	-----	12 decolagens e aterrissagens como PIC.
Meios para Instrução em Voo Simulado	FSTD Tipo I.	FSTD Tipo II.	FSTD Tipo III.	FSTD Tipo IV.
Posto de comando	PIC.	PIC/SIC.	PIC/SIC.	PIC/SIC.

*TEM – Threat and Error Management – Gerenciamento de Erros e Ameaças.*

*CRM – Crew Resource Management – Gerenciamento de Recursos das Tripulações.*

*PIC – Pilot in Command – Piloto em Comando; SIC – Second in Command – Segundo em Comando.*

*LOFT – Line Oriented Flight Training – Treinamento em Rota.*

*CBT – Computer Based Training – Treinamento com Auxílio de Computador.*

*FSTD – Flight Simulation Training Device – Dispositivo de treinamento por voo simulado.*