

## RESOLUÇÃO Nº 344, DE 17 DE SETEMBRO DE 2014.

Aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61).

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X e XLVI, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo nº 00065.030048/2013-11, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 15 de setembro de 2014,

### RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Resolução, a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61), intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, consistente nas seguintes alterações:

I - a seção 61.2 passa a vigorar com a seguinte redação:

#### “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 relacionada com a operação de uma aeronave, havida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado e, durante o qual, pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

(i) uma pessoa sofra lesões de natureza grave ou na ocorrência de óbito em razão de tais lesões, salvo nas hipóteses em que as lesões sejam resultantes de causas naturais, auto produzidas ou, ainda, causadas por terceiros;

(ii) a aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural, salvo para falha ou danos limitados ao motor, suas carenagens ou acessórios, ou para danos limitados a hélices, pontas de asa, antenas, pneus, freios, carenagens do trem, amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave:

(A) afetando adversamente a resistência estrutural, desempenho ou características de voo; ou

(B) exigindo substituição ou reparos importantes do componente afetado; e

(iii) a aeronave tenha sido considerada desaparecida.

(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) *Aviso aos Aeronavegantes (Notice to Airmen - NOTAM)* significa a publicação oficial onde constam informações ou instruções sobre condições de qualquer componente do sistema de aviação civil, tais como aeroportos, ajudas à navegação, espaço aéreo, etc.

(4) *Caderneta Individual de Voo - CIV* significa o documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto de aeronave leve esportiva, piloto privado, piloto comercial, piloto de linha aérea, piloto de planador ou piloto de balão livre operando aeronaves em serviços aéreos privados.

- (5) *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.
- (6) *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.
- (7) *Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC* significa uma organização certificada de acordo com o RBAC 142.
- (8) *Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva - CPL* significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave leve esportiva, com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.
- (9) *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.
- (10) *Código ANAC – CANAC* significa o número único, composto de 6 dígitos, que identifica o titular de uma licença ou certificado emitido pela ANAC.
- (11) *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*).
- (12) *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.
- (13) *Instrutor de voo* significa piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.
- (14) *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.
- (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) *Sistema Eletrônico de Registro de Voo* significa o banco de dados informatizado, disponibilizado pela ANAC para que usuários do Sistema de Aviação Civil devidamente cadastrados e autorizados efetuem registros de horas de voo, com objeto de modernizar e substituir os registros realizados em CIV.

(19) *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.

(20) *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.”

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

II - inclusão do parágrafo 61.3(l) com a seguinte redação:

“**61.3** .....

(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.” (NR)

III - exclusão do parágrafo 61.5(b)(4)(vi);

IV - o parágrafo 61.13(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.13** .....

(a).....

(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a aprovação em exame teórico da 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” (NR)

V - exclusão do parágrafo 61.19(a)(10) e renumeração dos seguintes;

VI - o parágrafo 61.49(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.49** .....

(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.” (NR)

VII - o parágrafo 61.77(a)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.77** .....

(a) .....

(3) o requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção não se aplica aos candidatos que forem aprovados no exame teórico para piloto privado da ANAC até 21/9/2015” (NR)

VIII - a seção 61.117 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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.” (NR)

IX - o parágrafo 61.137(a)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“61.137** .....

(a) .....

(3) o requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção não se aplica aos candidatos que forem aprovados no exame teórico para piloto de linha aérea da ANAC até 21/9/2015.” (NR)

X - o parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“61.141** .....

(a) .....

(1) .....

(i) .....

(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;” (NR)

XI - o parágrafo 61.141(a)(2)(i)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“61.141** .....

(a) .....

(2) .....

(i) .....

(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;” (NR)

XII - o parágrafo 61.157(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“61.157** .....

(b) O requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção não se aplica aos candidatos que forem aprovados no exame teórico para piloto de planador da ANAC até 21/9/2015.” (NR)

XIII - o parágrafo 61.177(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“61.177** .....

(b) O requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção não se aplica aos candidatos que forem aprovados no exame teórico para piloto de balão livre da ANAC até 21/9/2015.” (NR)

XIV - exclusão do parágrafo 61.195(f) e renumeração dos seguintes;

XV - o parágrafo 61.211(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.211** .....

(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.” (NR)

XVI - a seção 61.213 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**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 helicópteros certificados para tripulação mínima de 1 (um) piloto, aviões turboélice com peso máximo de decolagem de até 5670 kg (12500 lbs ) e 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 programa de treinamento de solo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o programa de treinamento de solo deve ser conduzido:

(A) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou

(B) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;

(C) o programa de treinamento de solo deve estar aprovado ou validado pela ANAC;

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC, escola de aviação civil ou aeroclube 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;

(iv) o tipo de aeronave e o treinamento de solo deverão ser registrados pelo candidato na CIV Digital, bem como registrados e assinados pelo instrutor 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 programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o programa de treinamento de voo deve ser conduzido:

(A) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou

(B) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;

- (C) o programa de treinamento de voo deve estar aprovado ou validado pela ANAC;  
e
- (D) 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, escola de aviação civil ou aeroclube 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, desde que inclua, no mínimo:
- (A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais;
- (B) para a categoria helicóptero:
- ( 1 ) 5 (cinco) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 3175 kg (7000 lbs ) e 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;
- ( 2 ) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 9071 kg (20000 lbs);
- ( 3 ) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 9071 kg (20000 lbs );
- (iv) o tipo de aeronave e o treinamento de voo devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato;
- (4) proficiência:
- (i) o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave ou simulador do mesmo tipo utilizado durante o treinamento;
- (ii) caso o treinamento de voo não tenha sido realizado em CTAC, escola de aviação civil ou aeroclube, o exame de proficiência pode também ser realizado fora dessas instituições, e deve ser realizado em aeronave do mesmo tipo utilizado durante o treinamento; e
- (iii) o tipo de aeronave e o exame de proficiência devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo INSPAC ou examinador credenciado na CIV do candidato.” (NR)

XVII - a seção 61.215 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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:
- (1) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou
- (2) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;
- (c) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC, escola de aviação civil ou aeroclube 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) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(d) Para pilotos empregados em empresas aéreas, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do RBAC 121 ou 135, como aplicável.” (NR)

XVIII - o parágrafo 61.233(a)(5)(iii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.233** .....

(a) .....

(5) .....

(iii) para as demais categorias de aeronaves: até 21/9/2015, o solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves corresponde à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de voo, exceto para a habilitação de instrutor de voo por instrumento, quando, então deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 (cinquenta) horas de voo IFR real em comando. A partir de 22/9/2015, o solicitante deve possuir 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;” (NR)

XIX - o parágrafo 61.237(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.237** .....

(a) .....

(2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de linha aérea e das habilitações de classe e de operação.” (NR)

XX - o parágrafo 61.237(f) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**61.237** .....

(f) O disposto nesta Subparte não se aplica aos pilotos que ministrem instrução de voo segundo os RBAC 121, 135 ou 142, que devem atender aos requisitos específicos previstos nesses regulamentos.” (NR)

XXI - a subparte Q passa a vigorar com a seguinte redação:

“**SUBPARTE Q**  
**[RESERVADO]**”

XXII - exclusão das seções 61.271, 61.273, 61.275, 61.277 e 61.279.

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se publicada no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico [www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp](http://www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp)) e igualmente disponível em sua página “Legislação” (endereço eletrônico [www.anac.gov.br/legislacao](http://www.anac.gov.br/legislacao)), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Os processos de concessão, revalidação ou requalificação de habilitação de tipo em andamento na data da publicação desta Resolução serão regidos pelo texto do Regulamento em vigor na data de início do processo.

Parágrafo único. Consideram-se em andamento os processos de concessão, revalidação ou requalificação já protocolados na ANAC, bem como os processos de candidatos que já solicitaram à ANAC a designação de INSPAC para realizar o exame de proficiência.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Ficam revogadas:

I - a Instrução de Aviação Civil 060-1001 (IAC 060-1001), intitulada “Piloto de acrobacia aérea e de demonstração aérea”; e

II - a Portaria DAC nº 387/DGAC, de 29 de abril de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 7 de maio de 2004, Seção 1, página 10, que aprovou a IAC 060-1001.

**CLÁUDIO PASSOS SIMÃO**  
Diretor-Presidente Substituto