

14 CFR PART 61	RBAC 61 Emd 05	RBAC 61 Emd 0506	COMENTÁRIOS
	SUBPARTE A - DISPOSIÇÕES GERAIS	SUBPARTE A - DISPOSIÇÕES GERAIS	Texto mantido
	61.2 Abreviaturas e definições	61.2 Abreviaturas e definições	
§61.1 Applicability and definitions.	(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:	(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:	Em virtude das alterações no Regulamento, algumas novas definições serão necessárias.
<i>Complex airplane</i> means an airplane that has a retractable landing gear, flaps, and a controllable pitch propeller, including airplanes equipped with an engine control system consisting of a digital computer and associated accessories for controlling the engine and propeller, such as a full authority digital engine control; or, in the case of a seaplane, flaps and a controllable pitch propeller, including seaplanes equipped with an engine control system consisting of a digital computer and associated accessories for controlling the engine and propeller, such as a full authority digital engine control.		<u>Avião complexo</u> significa um avião que requeira uma habilitação de classe e que possua trem de pouso retrátil, flapes e hélice de passo variável. No caso de hidroaviões ou aviões anfíbios, é considerado complexo aquele que possui flapes e hélice de passo variável. Considera-se hélice de passo variável aquela cujo passo pode ser alterado durante o voo, por comando direto do piloto ou por um sistema automatizado de ajuste.	A definição da hélice de passo variável foi incluída em tópico próprio, abaixo, tanto para simplificar a definição de aeronave complexa quanto para que possa ser usada de maneira isolada em outras partes do regulamento ou de IS. Não há definição semelhante no RBAC 01. É esclarecido adicionalmente que essa definição só se aplica aos aviões classe, pois o termo é utilizado somente na seção 61.9, que se refere aos endossos.
<i>(an airplane with an engine of more than 200 horsepower),</i>		<u>Avião de alto desempenho</u> significa um avião que requeira uma habilitação de classe e que possua motor com potência superior a 200 hp.	No Part 61 a definição não se encontra na seção 61.2, mas sim no corpo do texto, na seção 61.31. É esclarecido adicionalmente que essa definição só se aplica aos aviões classe, pois o termo é utilizado somente na seção 61.9, que se refere aos endossos.
	(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.	(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.	O termo Sistema Eletrônico de Registro de Voo deve ser inteiramente substituído por CIV Digital, que é o nome do sistema atualmente utilizado pela ANAC para permitir aos pilotos registrar eletronicamente suas horas de voo. Por isso, este parágrafo será excluído e o termo atualizado em todo o regulamento.
§61.5 Certificates and ratings issued under this part.	61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento	61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento	Texto mantido.

<p>(a) The following certificates are issued under this part to an applicant who satisfactorily accomplishes the training and certification requirements for the certificate sought:</p> <p>(1) Pilot certificates—</p> <p>(i) Student pilot.</p> <p>(ii) Sport pilot.</p> <p>(iii) Recreational pilot.</p> <p>(iv) Private pilot.</p> <p>(v) Commercial pilot.</p> <p>(vi) Airline transport pilot.</p> <p>(2) Flight instructor certificates.</p> <p>(3) Ground instructor certificates.</p>	<p>(a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste Regulamento, para o desempenho de funções de piloto:</p> <p>(1) aluno piloto;</p> <p>(2) piloto privado;</p> <p>(3) piloto comercial;</p> <p>(4) piloto de tripulação múltipla;</p> <p>(5) piloto de linha aérea;</p> <p>(6) piloto de planador; e</p> <p>(7) piloto de balão livre.</p>	<p>(a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste Regulamento, para o desempenho de funções de piloto:</p> <p>(1) aluno piloto;</p> <p>(2) piloto privado;</p> <p>(3) piloto comercial;</p> <p>(4) piloto de tripulação múltipla;</p> <p>(5) piloto de linha aérea;</p> <p>(6) piloto de planador; e</p> <p>(7) piloto de balão livre.</p>	<p>Texto mantido.</p>
<p>(b) The following ratings are placed on a pilot certificate (other than student pilot) when an applicant satisfactorily accomplishes the training and certification requirements for the rating sought:</p> <p>(1) Aircraft category ratings—</p> <p>(i) Airplane.</p> <p>(ii) Rotorcraft.</p> <p>(iii) Glider.</p>	<p>(b) São averbadas nas licenças indicadas no parágrafo (a) desta seção, as seguintes habilitações:</p> <p>(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:</p> <p>(i) avião;</p>	<p>(b) São averbadas nas licenças indicadas no parágrafo (a) desta seção, as seguintes habilitações:</p> <p>(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:</p> <p>(i) avião;</p>	<p>Texto mantido.</p>

(iv) Lighter-than-air. (v) Powered-lift. (vi) Powered parachute. (vii) Weight-shift-control aircraft.	(ii) helicóptero; (iii) aeronave de sustentação por potência; (iv) dirigível; (v) planador; e (vi) balão livre;	(ii) helicóptero; (iii) aeronave de sustentação por potência; (iv) dirigível; (v) planador; e (vi) balão livre;	
(2) Airplane class ratings—	(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as classes de aviões certificados para operação com apenas um piloto, exceto aqueles definidos como requerendo habilitação de tipo no processo de certificação de tipo. As habilitações de classe compreendem:	(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as classes de aviões certificados para operação com apenas um piloto, exceto aqueles definidos como requerendo habilitação de tipo no processo de certificação de tipo. <u>As seguintes habilitações de classe compreendem:</u>	Texto simplificado. É desnecessário tentar definir a habilitação de classe, pois já há logo abaixo uma lista exaustiva dessas habilitações.
(i) Single-engine land.	(i) avião monomotor terrestre;	(i) avião monomotor terrestre;	Texto mantido.
(iii) Single-engine sea	(ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;	(ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;	Texto mantido.
(ii) Multiengine land.	(iii) avião multimotor terrestre;	(iii) avião multimotor terrestre;	Texto mantido.
(iv) Multiengine sea.	(iv) hidroavião ou anfíbio multimotor;	(iv) hidroavião ou anfíbio multimotor;	Texto mantido.
(3) Rotorcraft class ratings— (i) Helicopter		<u>(v) helicóptero monomotor convencional;</u>	Incluída a habilitação de classe helicóptero, pois a nova definição de habilitação de tipo eliminará a necessidade de habilitações de tipo para grande parte das aeronaves desta categoria. Esta inclusão segue os padrões utilizado pela autoridade norte americana de aviação (FAA), como visto na coluna 1 desta tabela, bem como a seguinte previsão constante do item 2.3.1.1 do Anexo 1 da ICAO: <i>2.1.3.1.1 Recommendation.— Contracting States should consider establishing a class rating for those helicopters and powered-lifts certificated for single-pilot operations and which have comparable handling, performance and other characteristics.</i> Designativo sugerido: HMTTC
		<u>(vi) helicóptero monomotor a turbina;</u>	Designativo sugerido: HMTT
		<u>(vii) helicóptero multimotor; e</u>	À semelhança do que já ocorre na categoria avião, as habilitações de classe helicóptero deverão ser divididas pela ANAC em mono e multimotores, como uma forma de manter controle da proficiência dos

			<p>pilotos que transicionam para aeronaves mais complexas.</p> <p>Designativo sugerido: HMLT</p>
(ii) Gyroplane.			No Brasil são todos de aerodesporto, não requerendo por isso uma habilitação de classe, mas sim um CPD, CPL ou CPR.
	(v) aeronave leve esportiva terrestre, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva;	(v) aeronave leve esportiva terrestre, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva;	Eliminado, pois aeronaves leves esportivas não requerem habilitação de classe, mas sim um Certificado (CPL), que tem requisitos próprios no RBAC 61, Subparte R..
	(vi) aeronave leve esportiva anfíbia, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva; e	(vi) aeronave leve esportiva anfíbia, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva; e	Idem acima.
	(vii) outros aviões classificados como classe pela ANAC, que requeiram um designativo específico;	(vii) outros aviões classificados como classe pela ANAC, que requeiram um designativo específico;	Eliminado, pois não há sentido prático em implementar designativo específico para aeronaves classe – isso as tornaria, basicamente, aeronaves tipo. Nos casos em que uma aeronave classe seja mais complexa que o comum, a ANAC possui duas alternativas: 1. Toma-la tipo pela prerrogativa do parágrafo 61.5(b)(3)(iv) abaixo, ou 2. Mantê-la classe mas determinar um treinamento e endosso mínimos, de acordo com a nova seção 61.9, parágrafo (d). Isso simplifica a lógica do regulamento, sem qualquer prejuízo prático.
(4) Lighter-than-air class ratings— (i) Airship. (ii) Balloon.		<u>(viii) dirigível.</u>	<p>A classe “dirigível”, apesar de atualmente não ser uma realidade no país, deve ser incluída por congruência lógica do regulamento. Segundo as subpartes D e E do RBAC 61, para a categoria dirigível são expedidas licenças de Piloto Privado e Piloto Comercial, nas quais podem ser averbadas habilitações de tipo e classe. Na seção 61.211, nota-se que já foi incluída previsão de habilitação de tipo para dirigíveis. Entretanto, essas aeronaves não necessariamente são “tipo” para fins de habilitação (vide definição de tipo no parágrafo 61.5(b)(3). Por isso, para cobrir a possibilidade de operação de dirigíveis simples (ie. não tipo) no país, é recomendável seguir a regulamentação americana e incluir a classe correspondente.</p> <p>Já quanto aos balões livres, também considerados classe no Part 61, não se aplicam ao regulamento brasileiro, já que o RBAC 61 prevê para tais</p>

			aeronaves uma licença específica (seguindo o determinado pelo Anexo 1 da OACI), e não as licenças de PP e PC. Nessa licença específica é averbada somente a habilitação de categoria, sem divisão de tipo e classe (vide 61.171).
(7) Aircraft type ratings— Adicionalmente: §61.31 Type rating requirements, additional training, and authorization requirements. (a) <i>Type ratings required.</i> A person who acts as a pilot in command of any of the following aircraft must hold a type rating for that aircraft (...)	(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos de avião, helicóptero e aeronaves de decolagem vertical nos seguintes casos:	(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos de avião, helicóptero e aeronaves de decolagem vertical nos seguintes casos:	Excluídas as referências a categorias, pois o Part 61 e o Anexo 1 permitem a averbação de tipo em qualquer categoria. No Brasil temos habilitação de tipo para dirigíveis (vide IS 61-004), que é uma categoria que não estava citada nesse parágrafo.
	(i) para cada tipo de avião certificado para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;	(i) para cada tipo de avião certificado aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;	Apesar de não constar do Part 61, é necessário manter pois está no item 2.1.3.2(a) do Anexo 1 da ICAO. Além disso, em vez de avião devemos usar o termo "aeronave", pois é o usado no Anexo 1. Caso haja, por exemplo, um helicóptero certificado para 2 pilotos, é mandatório que seja tipo. Anexo 1: 2.1.3.2 Type ratings shall be established for: a) aircraft certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots; b) helicopters and powered-lifts certificated for single-pilot operation except where a class rating has been issued under 2.1.3.1.1; and c) any aircraft whenever considered necessary by the Licensing Authority. <i>Note 1.— Where a common type rating is established, it shall be only for aircraft with similar characteristics in terms of operating procedures, systems and handling.</i>

			Note 2.— Requirements for class and type ratings for gliders and free balloons have not been determined.
(i) Large aircraft other than lighter-than-air.		<u>(ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;</u>	<p>O termo "large aircraft" é definido no Part 01:</p> <p><i>Large aircraft means aircraft of more than 12,500 pounds, maximum certificated takeoff weight.</i></p> <p>A <i>lighter-than-air</i> referenciada no Part 61 é uma categoria de aeronave, que se subdivide nas classes "airship" e "balloon".</p> <p>No RBAC 61, portanto, <i>lighter-than-air</i> corresponde às categorias balão livre e dirigível.</p>
(ii) Turbojet-powered airplanes.		<u>(iii) aviões com motor a reação; e</u>	A expressão "motor a reação" já é definida no RBAC 01:" (iii) motor à reação ou motor turbojato é um motor projetado para aviões que utiliza a expansão dos gases para propulsionar o avião. Inclui os motores denominados <i>turbofan</i> ."
	(ii) aviões multimotores à turbina;	(ii) aviões multimotores à turbina;	Excluído. Tais aviões poderão ser classe, caso não se enquadrem nos outros parágrafos.
	(iii) todos os helicópteros e aeronaves de decolagem vertical independente do número de pilotos requeridos em sua certificação; e	(iii) todos os helicópteros e aeronaves de decolagem vertical independente do número de pilotos requeridos em sua certificação; e	Excluído. Tais aeronaves também poderão ser classe, caso não se enquadrem nos outros parágrafos. Para isso, será necessário criar habilitações de classe correspondente a helicóptero. Aeronaves de sustentação por potência, por ainda se encontrarem distantes de certificação para uso civil no Brasil, poderão ser discutidas posteriormente.
(iii) Other aircraft type ratings specified by the Administrator through the aircraft type certification procedures.	(iv) para qualquer tipo de aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC, independentemente da tripulação mínima requerida em sua certificação; e	(iv) para qualquer tipo de outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC; independentemente da tripulação mínima requerida em sua certificação; e,	O sentido do texto foi inteiramente mantido, mas a redação foi simplificada.
(b) <i>Authorization in lieu of a type rating.</i> A person may be authorized to operate without a type rating for up to 60 days an aircraft requiring a type rating, provided—			<p>Parágrafo permite a operação de aeronaves tipo sem habilitação. Essa possibilidade está prevista no Anexo 1 da ICAO:</p> <p>2.1.4 Circumstances in which class and type ratings are required</p> <p>2.1.4.1 A Contracting State having issued a pilot licence shall not permit the holder of such licence to act either as pilot-in-command or as co-pilot of an</p>

			<p>aeroplane, an airship, a helicopter or a powered-lift unless the holder has received authorization as follows:</p> <p>a) the appropriate class rating specified in 2.1.3.1; or b) a type rating when required in accordance with the provisions of 2.1.3.2. (...)</p> <p>2.1.4.2 For the purpose of training, testing, or specific special purpose non-revenue, non-passenger carrying flights, special authorization may be provided in writing to the licence holder by the Licensing Authority in place of issuing the class or type rating in accordance with 2.1.4.1. This authorization shall be limited in validity to the time needed to complete the specific flight.</p> <p>Entretanto, a SPO entende não ser recomendável a inclusão dessa possibilidade no regulamento, haja vista que a operação de aeronave sem a habilitação pertinente contraria o art. 20, III do CBA.</p>
(1) The Administrator has authorized the flight or series of flights;			
(2) The Administrator has determined that an equivalent level of safety can be achieved through the operating limitations on the authorization;			
(3) The person shows that compliance with paragraph (a) of this section is impracticable for the flight or series of flights; and			
(4) The flight—			
(i) Involves only a ferry flight, training flight, test flight, or practical test for a pilot certificate or rating;			
(ii) Is within the United States;			
(iii) Does not involve operations for compensation or hire unless the compensation or hire involves payment for the use of the aircraft for training or taking a practical test; and			
(iv) Involves only the carriage of flight crewmembers considered essential for the flight.			
(5) If the flight or series of flights cannot be accomplished within the time limit of the authorization, the Administrator may authorize an additional period of up to 60 days to accomplish the flight or series of flights.			
(c) <i>Aircraft category, class, and type ratings: Limitations on the carriage of persons, or operating for compensation or hire. Unless a person holds a category, class, and type rating (if a class and type rating is required) that applies to the aircraft, that person may not act as pilot in command of an aircraft that</i>			<p>Regra similar já consta do parágrafo 61.3(a). Não é necessário realizar adequação.</p>

is carrying another person, or is operated for compensation or hire. That person also may not act as pilot in command of that aircraft for compensation or hire.			
(d) <i>Aircraft category, class, and type ratings: Limitations on operating an aircraft as the pilot in command. To serve as the pilot in command of an aircraft, a person must—</i>			Regra similar já consta do parágrafo 61.3(a). Não é necessário realizar adequação.
(1) Hold the appropriate category, class, and type rating (if a class or type rating is required) for the aircraft to be flown; or			
(2) Have received training required by this part that is appropriate to the pilot certification level, aircraft category, class, and type rating (if a class or type rating is required) for the aircraft to be flown, and have received an endorsement for solo flight in that aircraft from an authorized instructor.			A questão do voo solo não tem implicações no treinamento de tipo, e deverá ser discutida em emenda posterior, que abordará a Subparte C.
	61.9 [Reservado]	61.9 [Reservado] <u>61.9 Treinamentos adicionais requeridos</u>	<p>O Part 61 trata dos endorsements na mesma seção em que fala de habilitações e certificados (61.31). Como no RBAC 61 há uma seção reservada próxima (61.9), será dedicada a esse assunto, para manter os tópicos bem segmentados e facilitar a consulta.</p> <p>A adoção desse sistema de "endorsements" substituirá o treinamento com INVA para transicionar entre modelos de uma mesma classe previsto em 61.199(b), cuja aplicação prática tem se mostrado difícil, já que não há INVAs disponíveis para ministrar treinamento de adaptação em todos os modelos de aeronaves do país.</p> <p>Esse sistema garante um treinamento mínimo para pilotos menos experientes, que em regra obtêm suas habilitações em modelos menos complexos e transicionam gradualmente para modelos de maior complexidade.</p>
		<u>(a) Para atuar como piloto em comando de uma aeronave, além de possuir as devidas licenças e habilitações, um piloto deve, nos casos especificados abaixo, receber um treinamento adicional e um endosso em sua CIV.</u>	
(e) <i>Additional training required for operating complex airplanes.</i>		<u>(b) Treinamento adicional requerido para operar aviões complexos.</u>	A definição de avião complexo será incluída na seção 61.2.
(1) Except as provided in paragraph (e)(2) of this section, no person may act as pilot in command of a complex airplane, unless the person has—		<u>(1) para atuar como piloto em comando de um avião complexo, o piloto deve:</u>	
(i) Received and logged ground and flight training from an authorized instructor in a complex airplane, or in a flight		<u>(i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em um avião complexo ou em um</u>	O trecho "has been found proficient in the operation and systems of the airplane" é desnecessário pois o

simulator or flight training device that is representative of a complex airplane, and has been found proficient in the operation and systems of the airplane; and		<u>dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) que represente um avião complexo; e</u>	parágrafo (ii) já informa que o instrutor deverá atestar a proficiência. Assim, para simplificar o texto, não foi incluído no parágrafo (i)
(ii) Received a one-time endorsement in the pilot's logbook from an authorized instructor who certifies the person is proficient to operate a complex airplane.		<u>(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aviões complexos.</u>	Modelo FAA: I certify that (First name, MI, Last name), (pilot certificate), (certificate number), has received the required training of section 61.31(e) in a (make and model of complex airplane). I have determined that He/She is proficient in the operation and systems of a complex airplane. [DATE] Instructor Name, 1234567CFI, Exp. 12/31/2010
(2) The training and endorsement required by paragraph (e)(1) of this section is not required if the person has logged flight time as pilot in command of a complex airplane, or in a flight simulator or flight training device that is representative of a complex airplane prior to August 4, 1997.		<u>(2) o treinamento e o endosso previstos no parágrafo 61.9(b)(1) são dispensados: para pilotos que já tenham realizado horas em comando de um avião complexo antes de 08/04/1997.</u>	A data a ser incluída é a da publicação do regulamento, e tem por objetivo reconhecer como proficientes no equipamento aqueles pilotos que já os operam atualmente.
(f) <i>Additional training required for operating high-performance airplanes.</i>		<u>(c) Treinamento adicional requerido para operar aviões de alto desempenho.</u>	Para uniformizar a lógica do regulamento, a definição foi incluída na seção 61.2, e não no próprio parágrafo como faz o Part 61.
(1) Except as provided in paragraph (f)(2) of this section, no person may act as pilot in command of a high-performance airplane (an airplane with an engine of more than 200 horsepower), unless the person has—		<u>(1) para atuar como piloto em comando de um avião de alto desempenho, o piloto deve:</u>	
(i) Received and logged ground and flight training from an authorized instructor in a high-performance airplane, or in a flight simulator or flight training device that is representative of a high-performance airplane, and has been found proficient in the operation and systems of the airplane; and		<u>(i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em um avião de alto desempenho ou em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) que represente um avião de alto desempenho; e</u>	
(ii) Received a one-time endorsement in the pilot's logbook from an authorized instructor who certifies the person is proficient to operate a high-performance airplane.		<u>(iii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aviões de alto desempenho.</u>	Modelo FAA: I certify that (First name, MI, Last name), (pilot certificate), (certificate number), has received the required training of section 61.31(f) in a (make and model of high performance airplane). I have determined that He/She is proficient in the operation and systems of a high performance airplane. [DATE] Instructor Name, 1234567CFI, Exp. 12/31/2010
(2) The training and endorsement required by paragraph (f)(1) of this section is not required if the person has logged flight time as pilot in command of a high-performance airplane, or in		<u>(2) o treinamento e o endosso previstos no parágrafo 61.9(c)(1) são dispensados para pilotos que já tenham realizado horas em comando de um avião de alto desempenho antes de 08/04/1997.</u>	A data a ser incluída é a da publicação do regulamento, e tem por objetivo reconhecer como proficientes no equipamento aqueles pilotos que já os operam atualmente.

<p>a flight simulator or flight training device that is representative of a high-performance airplane prior to August 4, 1997.</p>			
<p>(g) <i>Additional training required for operating pressurized aircraft capable of operating at high altitudes.</i></p>		<p><u>(d) Treinamento adicional requerido para operar aeronaves pressurizadas.</u></p>	
<p>(1) Except as provided in paragraph (g)(3) of this section, no person may act as pilot in command of a pressurized aircraft (an aircraft that has a service ceiling or maximum operating altitude, whichever is lower, above 25,000 feet MSL), unless that person has received and logged ground training from an authorized instructor and obtained an endorsement in the person's logbook or training record from an authorized instructor who certifies the person has satisfactorily accomplished the ground training. The ground training must include at least the following subjects:</p>		<p><u>(1) para atuar como piloto em comando de uma aeronave que possua um sistema de pressurização de cabine, o piloto deve:</u></p>	<p>Apesar de utilizar a expressão "pressurized aircraft", o Part 61 define tais aeronaves em função do teto de serviço.</p> <p>Pelo conteúdo da instrução requerida, deduz-se que o objetivo é que o piloto conheça os efeitos das altas altitudes na fisiologia humana.</p> <p>O uso do teto máximo de operação na definição foi dispensado na tradução, pois: 1 – a classificação mais simplificada facilita o entendimento e a fiscalização da norma (pois elimina uma variável); 2 – o treinamento é relevante mesmo para aeronaves pressurizadas que possuam teto inferior a 25000ft, já que os efeitos da baixa pressão já são presentes acima de 12.500ft (altitude a partir da qual o RBHA 61 exige uso de oxigênio suplementar).</p>
		<p><u>(i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em uma aeronave que possua um sistema de pressurização de cabine ou em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) que represente uma aeronave que possua um sistema de pressurização de cabine; e</u></p>	<p>O Part 61 condensa todas as informações (definição, necessidade de treinamento e de endorsement em parágrafos unificados (g)(1) e (g)(2)). No entanto, para a proposta do 61, optou-se por segmentar em duas partes, para maior clareza. Na primeira (parágrafos (1)(i) e (1)(ii)), define-se O QUE o piloto deve fazer. Na segunda (parágrafos (2) e (3)) detalha-se o conteúdo da instrução).</p>
		<p><u>(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aeronaves pressurizadas.</u></p>	<p>Modelo FAA:</p> <p>I certify that (First name, MI, Last name), (pilot certificate), (certificate number), has received the required training of section 61.31(g) in a (make and model of pressurized aircraft). I have determined that He/She is proficient in the operation and systems of a pressurized aircraft. [DATE] Instructor Name, 1234567CFI, Exp. 12/31/2010</p>
<p>(i) High-altitude aerodynamics and meteorology;</p>			<p>Conteúdo da instrução constará de IS sobre os endossos, que é uma norma mais flexível e fácil de se adaptar posteriormente.</p>

(ii) Respiration;			
(iii) Effects, symptoms, and causes of hypoxia and any other high-altitude sickness;			
(iv) Duration of consciousness without supplemental oxygen;			
(v) Effects of prolonged usage of supplemental oxygen;			
(vi) Causes and effects of gas expansion and gas bubble formation;			
(vii) Preventive measures for eliminating gas expansion, gas bubble formation, and high-altitude sickness;			
(viii) Physical phenomena and incidents of decompression; and			
(ix) Any other physiological aspects of high-altitude flight.			
(2) Except as provided in paragraph (g)(3) of this section, no person may act as pilot in command of a pressurized aircraft unless that person has received and logged training from an authorized instructor in a pressurized aircraft, or in a flight simulator or flight training device that is representative of a pressurized aircraft, and obtained an endorsement in the person's logbook or training record from an authorized instructor who found the person proficient in the operation of a pressurized aircraft. The flight training must include at least the following subjects:			
(i) Normal cruise flight operations while operating above 25,000 feet MSL;			
(ii) Proper emergency procedures for simulated rapid decompression without actually depressurizing the aircraft; and			
(iii) Emergency descent procedures.			
(3) The training and endorsement required by paragraphs (g)(1) and (g)(2) of this section are not required if that person can document satisfactory accomplishment of any of the following in a pressurized aircraft, or in a flight simulator or flight training device that is representative of a pressurized aircraft:		(2) o treinamento e o endosso previstos no parágrafo 61.9(d)(1) são dispensados para pilotos que já tenham realizado horas em comando de uma aeronave pressurizada antes de 2017.	A data a ser incluída é a da publicação do regulamento, e tem por objetivo reconhecer como proficientes no equipamento aqueles pilotos que já os operam atualmente.
(i) Serving as pilot in command before April 15, 1991;			
(ii) Completing a pilot proficiency check for a pilot certificate or rating before April 15, 1991;			
(iii) Completing an official pilot-in-command check conducted by the military services of the United States; or			
(iv) Completing a pilot-in-command proficiency check under part 121, 125, or 135 of this chapter conducted by the Administrator or by an approved pilot check airman.			
(h) <i>Additional aircraft type-specific training.</i> No person may serve as pilot in command of an aircraft that the Administrator has determined requires aircraft type-specific training unless that person has—		(e) Treinamento adicional requerido para operar modelos específicos.	

		<u>(1) a ANAC poderá especificar em Instrução Suplementar um treinamento adicional requerido para operar determinado modelo de aeronave. Nesses casos, para atuar como piloto em comando desse modelo, o piloto deve:</u>	Com essa previsão, elimina-se a habilitação de classe com "designativo específico" prevista atualmente no parágrafo 61.5(b)(2)(vii). Não haverá averbação de habilitação de modelo dentro de uma classe, mas pode haver a necessidade de um endosso para algum modelo específico, caso a ANAC julgue que um treinamento específico é necessário (ex. R22 e R44, seguindo o SFAR 73).
(1) Received and logged type-specific training in the aircraft, or in a flight simulator or flight training device that is representative of that type of aircraft; and		<u>(i) ter recebido o treinamento especificado pela ANAC na IS; e</u>	Com essa previsão genérica, a SPO poderá especificar na IS horas de voo, conteúdo de solo, manobras, etc.
(2) Received a logbook endorsement from an authorized instructor who has found the person proficient in the operation of the aircraft and its systems.		<u>(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando daquele modelo específico de aeronave.</u>	
<i>(i) Additional training required for operating tailwheel airplanes.</i>		<u>(f) Treinamento adicional requerido para operar aviões com trem de pouso convencional.</u>	
(1) Except as provided in paragraph (i)(2) of this section, no person may act as pilot in command of a tailwheel airplane unless that person has received and logged flight training from an authorized instructor in a tailwheel airplane and received an endorsement in the person's logbook from an authorized instructor who found the person proficient in the operation of a tailwheel airplane. The flight training must include at least the following maneuvers and procedures:		<u>(1) para atuar como piloto em comando de um avião que possua trem de pouso convencional, o piloto deve:</u>	
		<u>(i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em um avião com trem de pouso convencional; e</u>	
		<u>(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um instrutor de voo que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aviões com trem de pouso convencional.</u>	Modelo FAA: I certify that (First name, MI, Last name), (pilot certificate), (certificate number), has received the required training of section 61.31(i) in a (make and model of tailwheel airplane). I have determined that He/She is proficient in the operation of a tailwheel airplane. [DATE] Instructor Name, 1234567CF1, Exp. 12/31/2010
(i) Normal and crosswind takeoffs and landings;			Conteúdo da instrução constará de IS sobre os endossos, que é uma norma mais flexível e fácil de se adaptar posteriormente.
(ii) Wheel landings (unless the manufacturer has recommended against such landings); and			
(iii) Go-around procedures.			

<p>(2) The training and endorsement required by paragraph (i)(1) of this section is not required if the person logged pilot-in-command time in a tailwheel airplane before April 15, 1991.</p>		<p><u>(2) o treinamento e o endosso previstos no parágrafo 61.9(f)(1) são dispensados para pilotos que já tenham realizado horas em comando de um avião com trem de pouso convencional antes de</u> 2013</p>	<p>A data a ser incluída é a da publicação do regulamento, e tem por objetivo reconhecer como proficientes no equipamento aqueles pilotos que já os operam atualmente.</p>
<p>(j) <i>Additional training required for operating a glider.</i></p>			<p>Atualmente já há previsão desse treinamento adicional no parágrafo 61.165(a). Não há previsão de endosso, mas caso se decida implementá-lo, isso deverá ser feito naquele parágrafo, e não nesta seção 61.9, para condensar todas as informações relativas a planador na mesma subparte do Regulamento e facilitar assim a consulta.</p>
<p>(1) No person may act as pilot in command of a glider—</p>			
<p>(i) Using ground-tow procedures, unless that person has satisfactorily accomplished ground and flight training on ground-tow procedures and operations, and has received an endorsement from an authorized instructor who certifies in that pilot's logbook that the pilot has been found proficient in ground-tow procedures and operations;</p>			
<p>(ii) Using aerotow procedures, unless that person has satisfactorily accomplished ground and flight training on aerotow procedures and operations, and has received an endorsement from an authorized instructor who certifies in that pilot's logbook that the pilot has been found proficient in aerotow procedures and operations; or</p>			
<p>(iii) Using self-launch procedures, unless that person has satisfactorily accomplished ground and flight training on self-launch procedures and operations, and has received an endorsement from an authorized instructor who certifies in that pilot's logbook that the pilot has been found proficient in self-launch procedures and operations.</p>			
<p>(2) The holder of a glider rating issued prior to August 4, 1997, is considered to be in compliance with the training and logbook endorsement requirements of this paragraph for the specific operating privilege for which the holder is already qualified.</p>			
<p>(k) <i>Additional training required for night vision goggle operations.</i></p>		<p><u>(g) Treinamento adicional requerido para operar aeronaves utilizando óculos de visão noturna.</u></p>	
<p>(1) Except as provided under paragraph (k)(3) of this section, a person may act as pilot in command of an aircraft using night vision goggles only if that person receives and logs ground training from an authorized instructor and obtains a logbook or training record endorsement from an authorized instructor who certifies the person completed the ground training. The ground training must include the following subjects:</p>		<p><u>(1) para atuar como piloto em comando de aeronaves utilizando óculos de visão noturna, o piloto deve:</u></p>	<p>Nesse caso, optou-se por delegar a instrução a um piloto credenciado pelo fabricante ou fornecedor do equipamento em virtude da ainda baixa disponibilidade desse equipamento no país e, conseqüentemente, do pouco nível de conhecimento dessas operações. Por isso, nesse primeiro momento entende-se que os fornecedores e fabricantes dos equipamentos são as entidades com maior grau de confiabilidade no conhecimento a respeito de sua</p>

			operação, e por isso os mais indicados para capacitar outros pilotos a realizar este tipo de atividade.
		<u>(i) ter recebido, de um piloto credenciado pelo fabricante ou fornecedor do equipamento, instrução de solo e de voo em aeronaves utilizando óculos de visão noturna; e</u>	
		<u>(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um piloto credenciado pelo fabricante ou fornecedor do equipamento que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aeronaves utilizando óculos de visão noturna.</u>	
(i) Applicable portions of this chapter that relate to night vision goggle limitations and flight operations;			Conteúdo da instrução constará de IS sobre os endossos, que é uma norma mais flexível e fácil de se adaptar posteriormente.
(ii) Aeromedical factors related to the use of night vision goggles, including how to protect night vision, how the eyes adapt to night, self-imposed stresses that affect night vision, effects of lighting on night vision, cues used to estimate distance and depth perception at night, and visual illusions;			
(iii) Normal, abnormal, and emergency operations of night vision goggle equipment;			
(iv) Night vision goggle performance and scene interpretation; and			
(v) Night vision goggle operation flight planning, including night terrain interpretation and factors affecting terrain interpretation.			
(2) Except as provided under paragraph (k)(3) of this section, a person may act as pilot in command of an aircraft using night vision goggles only if that person receives and logs flight training from an authorized instructor and obtains a logbook or training record endorsement from an authorized instructor who found the person proficient in the use of night vision goggles. The flight training must include the following tasks:			
(i) Preflight and use of internal and external aircraft lighting systems for night vision goggle operations;			
(ii) Preflight preparation of night vision goggles for night vision goggle operations;			
(iii) Proper piloting techniques when using night vision goggles during the takeoff, climb, enroute, descent, and landing phases of flight; and			
(iv) Normal, abnormal, and emergency flight operations using night vision goggles.			
(3) The requirements under paragraphs (k)(1) and (2) of this section do not apply if a person can document satisfactory completion of any of the following pilot proficiency checks using night vision goggles in an aircraft:			

(i) A pilot proficiency check on night vision goggle operations conducted by the U.S. Armed Forces.			
(ii) A pilot proficiency check on night vision goggle operations under part 135 of this chapter conducted by an Examiner or Check Airman.			
(iii) A pilot proficiency check on night vision goggle operations conducted by a night vision goggle manufacturer or authorized instructor, when the pilot—			
(A) Is employed by a Federal, State, county, or municipal law enforcement agency; and			
(B) Has logged at least 20 hours as pilot in command in night vision goggle operations.			
(l) <i>Exceptions</i>		(h) Exceções	
(1) This section does not require a category and class rating for aircraft not type-certificated as airplanes, rotorcraft, gliders, lighter-than-air aircraft, powered-lifts, powered parachutes, or weight-shift-control aircraft.			
(2) The rating limitations of this section do not apply to—		(1) O treinamento e os endossos requeridos por esta seção são dispensados:	
(i) An applicant when taking a practical test given by an examiner;			Caso o aluno não possua a qualificação necessária para atuar como PIC durante um exame de proficiência, o examinador deverá ser o PIC. Caso seja incluída essa exceção, poderá ocorrer a situação em que o aluno atua como PIC sob esta exceção e o examinador também não possua a qualificação, de modo que nenhum dos dois a bordo estará inteiramente apto a atuar como PIC.
(ii) The holder of a student pilot certificate;		(i) para os voos solo realizados por um piloto aluno, previstos no decorrer de sua instrução: e	Na tradução, foi incluído esclarecimento a respeito de como se aplica esta exceção no caso do piloto aluno (isto é, somente para os voos solo previstos na instrução, e não para qualquer voo que este piloto aluno queira realizar).
(iii) The holder of a pilot certificate when operating an aircraft under the authority of—			
(A) A provisional type certificate; or			
(B) An experimental certificate, unless the operation involves carrying a passenger;			Já há previsão para os ultraleves e ALE no parágrafo (ii). As aeronaves experimentais que não se enquadrem nessas categorias são operadas, no Brasil, com licença mínima de PP e habilitação de classe, isto é, em nada diferem das certificadas para fins de habilitação. Por isso, o treinamento e o endosso devem ser exigidos também nesses casos – caso contrário, aeronaves experimentais avançadas poderão ser operadas por um Piloto Privado sem

			qualquer adaptação adicional ao equipamento, o que não é desejável.
(iv) The holder of a pilot certificate with a lighter-than-air category rating when operating a balloon;			O balão não se enquadra nas hipóteses acima, e por isso não é necessária essa exceção.
(v) The holder of a recreational pilot certificate operating under the provisions of §61.101(h); or			Não existe equivalente à licença de "recreational pilot" no Brasil.
(vi) The holder of a sport pilot certificate when operating a light-sport aircraft.		(ii) para a pilotagem de aeronaves leves esportivas e de aeronaves experimentais com peso máximo de decolagem de até 750kg.	Para essas aeronaves um sistema específico de qualificações é estabelecido pela Subparte R do RBAC 61 e pelo RBHA 103-A. Mesmo com a possibilidade de futura revogação do RBHA 103-A, a proposta da SPO é manter o sistema de aeronaves desportivas "estanque", averbando-se no CPL todas as qualificações específicas (ex. trike, paramotor, ultraleve terrestre, etc.)
		(2) Adicionalmente, são dispensados do treinamento e do endosso previstos nos parágrafos (b), (c), (d) ou (f) desta seção os pilotos que obtenham uma habilitação de tipo em aeronaves que possuam as características do respectivo endosso.	O treinamento e o cheque que o piloto realiza para uma aeronave tipo que se enquadra em um dos parágrafos citados já comprovam sua aptidão para operar tais aeronaves, e substitui assim a necessidade de receber endosso. Por exemplo, um piloto que obtenha uma habilitação de tipo em aeronave pressurizada já se considera, automaticamente, endossado para operar aeronaves pressurizadas, sem necessidade de receber isso por escrito na CIV.
	61.15 Autorização específica para realização de voo	61.15 Autorização específica para realização de voo	Texto mantido.
	(a) Pode ser concedida autorização específica para realização de voos nos casos de:	(a) Pode ser concedida autorização específica para realização de voos nos casos de:	Texto mantido.
	(1) treinamento em voo para revogar suspensão de habilitações, com validade de 90 (noventa) dias;	(1) treinamento em voo para revogar suspensão de habilitações, com validade de 90 (noventa) dias;	Texto mantido.
	(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	(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	Texto mantido.
	(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:	(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:	Texto mantido.
	(i) a 6 (seis) meses; ou	(i) a 6 (seis) meses; ou	Texto mantido.
	(ii) às validades das licenças e certificados estrangeiros originais; ou	(ii) às validades das licenças e certificados estrangeiros originais; ou	Texto mantido.

	(iii) à validade do visto de estadia no País; ou	(iii) à validade do visto de estadia no País; ou	Texto mantido.
	(iv) ao contrato de trabalho do piloto no País, quando aplicável.	(iv) ao contrato de trabalho do piloto no País, quando aplicável.	Texto mantido.
		<u>(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:</u>	Essa inclusão visa possibilitar que os fabricantes de aeronaves e outros produtos aeronáuticos estabelecidos no país possam realizar voos de demonstração ou certificação de seus equipamentos. Essa situação ocorre, por exemplo, na demonstração para venda de uma aeronave, durante a qual um piloto vinculado ao potencial comprador, ainda não habilitado na aeronave, realiza um voo para avaliar as capacidades operacionais do equipamento, devidamente acompanhado por piloto em comando designado pelo fabricante. Além disso, muitas vezes o voo com tripulante estrangeiro é indispensável para a certificação do equipamento por autoridades estrangeiras, já que estas frequentemente enviam seus inspetores para realizar ensaios em voo no equipamento a ser certificado, e tais inspetores em regra não possuem licenças e habilitações brasileiras. Em todos os casos, a autorização está sempre submetida às condicionantes julgadas cabíveis pela ANAC (tais como realização dos voos em áreas segregadas, com baixa densidade de tráfego aéreo e sob áreas não densamente habitadas, não operação em aeródromos críticos, presença de piloto em comando devidamente habilitado, etc.), de forma a preservar a segurança da operação.
		<u>(i) a autorização deve ser solicitada à ANAC pelo fabricante;</u>	
		<u>(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</u>	
		<u>(iii) a autorização pode abranger um voo específico ou um número indeterminado de voos.</u>	
	(b) Para os casos estabelecidos no parágrafo (a)(3) desta seção, uma nova concessão de autorização específica para ministrar instrução de voo em um mesmo modelo de aeronave somente poderá ser realizada após decorridos, pelo menos, 3 (três) anos	(b) Para os casos estabelecidos no parágrafo (a)(3) desta seção, uma nova concessão de autorização específica para ministrar instrução de voo em um mesmo modelo de aeronave somente poderá ser realizada após decorridos, pelo menos, 3 (três) anos	Parágrafo excluído por apresentar restrição não estabelecida no art. 158 do CBA, que já dispõe as limitações legais para o instrutor estrangeiro.

	desde a data de vencimento da validade da última autorização específica.	desde a data de vencimento da validade da última autorização específica. (b) [RESERVADO]	A exclusão desse parágrafo permitirá que a ANAC conceda novamente a autorização após decorrido o prazo de 6 meses, caso seja necessária a permanência do instrutor por prazo adicional para a finalização dos treinamentos iniciados ou para a realização de treinamentos em outros operadores aéreos.
	(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.	(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.	Texto mantido.
	(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.	(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.	Texto mantido.
§61.57 Recent flight experience: Pilot in command.	61.21 Experiência recente	61.21 Experiência recente	
(a) <i>General experience.</i> (1) Except as provided in paragraph (e) of this section, no person may act as a pilot in command of an aircraft carrying passengers or of an aircraft certificated for more than one pilot flight crewmember unless that person has made at least three takeoffs and three landings within the preceding 90 days , and—	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste Regulamento, nenhum piloto pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado:	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste Regulamento, nenhum piloto pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado:	Excluído o segundo em comando, que não é previsto no Part 61. No Brasil, o RBAC 135 (135.247) exige a experiência recente somente do piloto em comando, e não do segundo em comando.
(i) The person acted as the sole manipulator of the flight controls ; and (ii) The required takeoffs and landings were performed in an aircraft of the same category, class, and type (if a type rating is required), and, if the aircraft to be flown is an airplane with a tailwheel, the takeoffs and landings must have been made to a full stop in an airplane with a tailwheel.	(1) para operações em voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; e	(1) para operações em voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo no período diurno ou noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, e classe e modelo ou tipo, conforme requerido; e;	Excluída a obrigatoriedade de experiência recente no modelo, conforme previsto no Part. 61. No Brasil, o RBAC 135 (135.247(a)(1)) também exige somente a experiência na classe, e não no modelo. Excluída a obrigatoriedade de que os pousos sejam em condições visuais, para que a experiência os pousos em condições por instrumentos valham como experiência recente para o voo visual. Se realizar 3 pousos IFR no período noturno, tem as experiências recentes noturna e diurna cobertas. OBS: O part 61 prevê experiência específica para aeronaves convencionais (<i>tailwheel</i>) que foi incorporada no parágrafo (3) abaixo, para fins de maior clareza na leitura.

<p>(2) For the purpose of meeting the requirements of paragraph (a)(1) of this section, a person may act as a pilot in command of an aircraft under day VFR or day IFR, provided no persons or property are carried on board the aircraft, other than those necessary for the conduct of the flight.</p>			
<p>(3) The takeoffs and landings required by paragraph (a)(1) of this section may be accomplished in a flight simulator or flight training device that is—</p> <p>(i) Approved by the Administrator for landings; and</p> <p>(ii) Used in accordance with an approved course conducted by a training center certificated under part 142 of this chapter.</p>			
<p>(b) <i>Night takeoff and landing experience.</i></p> <p>(1) Except as provided in paragraph (e) of this section, no person may act as pilot in command of an aircraft carrying passengers during the period beginning 1 hour after sunset and ending 1 hour before sunrise, unless within the preceding 90 days that person has made at least three takeoffs and three landings to a full stop during the period beginning 1 hour after sunset and ending 1 hour before sunrise, and—</p> <p>(i) That person acted as sole manipulator of the flight controls; and</p> <p>(ii) The required takeoffs and landings were performed in an aircraft of the same category, class, and type (if a type rating is required).</p> <p>(2) The takeoffs and landings required by paragraph (b)(1) of this section may be accomplished in a flight simulator that is—</p> <p>(i) Approved by the Administrator for takeoffs and landings, if the visual system is adjusted to represent the period described in paragraph (b)(1) of this section; and</p>	<p>(2) para operações em voo noturno: exceto como estabelecido no parágrafo (b) desta seção, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período compreendido entre 1 (uma) hora após o pôr do sol e 1 (uma) hora antes do nascer do sol, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.</p>	<p>(2) para operações em voo noturno: exceto como estabelecido no parágrafo (b) desta seção, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período compreendido entre 1 (uma) hora após o pôr do sol e 1 (uma) hora antes do nascer do sol noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria; e classe e modelo ou tipo, conforme requerido; e</p>	<p>O detalhe de 1h após o por do sol ,etc., consta da definição de voo noturno no RBAC 011, sendo desnecessário por isso definir novamente o termo nesse parágrafo. Melhor somente fazer referência ao termo “período noturno” para tornar o texto mais simples e evitar que tenhamos definições de “noite” diferentes.</p>

<p>(ii) Used in accordance with an approved course conducted by a training center certificated under part 142 of this chapter.</p>			
<p>(i) The person acted as the sole manipulator of the flight controls; and</p> <p>(ii) The required takeoffs and landings were performed in an aircraft of the same category, class, and type (if a type rating is required), and, <u>if the aircraft to be flown is an airplane with a tailwheel, the takeoffs and landings must have been made to a full stop in an airplane with a tailwheel.</u></p>		<p><u>(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;</u></p>	<p>Este parágrafo tem por objetivo alinhar a regra ao parágrafo 61.57(a)(i) do Part 61, que exige experiência recente específica para aviões convencionais.</p> <p>Essa experiência pode ser cumulada com a dos parágrafos anteriores, por exemplo: se o piloto realizar 3 decolagens e pousos diurnos em aeronave convencional, já cumpre a experiência diurna e convencional.</p>
<p>(c) <i>Instrument experience.</i> Except as provided in paragraph (e) of this section, a person may act as <u>pilot in command</u> under IFR or weather conditions less than the minimums prescribed for VFR only if:</p>	<p>(b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que:</p>	<p>(b) Nenhum <u>Adicionalmente à experiência prevista no parágrafo 61.21(a), nenhum</u> piloto pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando de uma aeronave em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: <u>tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 6 (seis) aproximações sob regra de voo por instrumentos na categoria da aeronave.</u></p>	<p>Unificado com o parágrafo seguinte.</p> <p>Eliminado o “ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual” pois no Brasil estas condições já exigem sempre o voo por instrumentos.</p> <p>Excluído o segundo em comando, que não é previsto no Part 61.</p> <p>Acrescentada introdução que deixa claro que a experiência recente do parágrafo (a) também é necessária ao voo por instrumentos – isto é, para voar IFR o piloto deve cumprir deve possuir tanto os procedimentos do parágrafo b quanto os pousos do parágrafo a.</p>
<p>(1) <i>Use of an airplane, powered-lift, helicopter, or airship for maintaining instrument experience.</i> <u>Within the 6 calendar months preceding the month of the flight,</u> that person performed and logged at least the following tasks and iterations in an airplane, powered-lift, helicopter, or airship, as appropriate, for the instrument rating privileges to be maintained in actual weather conditions, or under simulated</p>	<p>(1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou</p>	<p>(1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou</p>	<p>Unificado com o parágrafo anterior.</p> <p>O detalhamento: “(ii) <i>Holding procedures and tasks.</i> (iii) <i>Intercepting and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</i>” pode ser dispensado, pois tais tarefas já são naturalmente realizadas durante uma aproximação por instrumentos.</p>

<p>conditions using a view-limiting device that involves having performed the following—</p> <p>(i) Six instrument approaches.</p> <p>(ii) Holding procedures and tasks.</p> <p>(iii) Intercepting and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</p>			
<p>(2) <i>Use of a flight simulator or flight training device for maintaining instrument experience.</i> Within the 6 calendar months preceding the month of the flight, that person performed and logged at least the following tasks and iterations in a flight simulator or flight training device, provided the flight simulator or flight training device represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves having performed the following—</p> <p>(i) Six instrument approaches.</p> <p>(ii) Holding procedures and tasks.</p> <p>(iii) Intercepting and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</p> <p>(3) <i>Use of an aviation training device for maintaining instrument experience.</i> Within the 2 calendar months preceding the month of the flight, that person performed and logged at least the following tasks, iterations, and time in an aviation training device and has performed the following—</p> <p>(i) Three hours of instrument experience.</p> <p>(ii) Holding procedures and tasks.</p> <p>(iii) Six instrument approaches.</p>	<p>(2) tenha sido aprovado em exame de proficiência na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de proficiência em um FSTD.</p>	<p>(2) tenha sido aprovado em exame de proficiência na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de proficiência em um FSTD. <u>(c) A experiência recente para voo por instrumentos prevista nesta seção pode ser realizada em um FSTD qualificado pela ANAC que represente a categoria da aeronave a ser voada.</u></p>	<p>A possibilidade de FSTD foi incluída conforme prevista no Part. 61. Entretanto, o detalhamento dessa experiência, por ser extenso e sujeito a maiores esclarecimentos, deverá vir em IS (possivelmente na IS que tratará do manual de curso IFR, pois será no âmbito de instituições de ensino 140 e 141 que essa experiência será realizada em regra).</p>

<p>(iv) Two unusual attitude recoveries while in a descending, V_{ne} airspeed condition and two unusual attitude recoveries while in an ascending, stall speed condition.</p> <p>(v) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</p> <p>(4) <i>Combination of completing instrument experience in an aircraft and a flight simulator, flight training device, and aviation training device.</i> A person who elects to complete the instrument experience with a combination of an aircraft, flight simulator or flight training device, and aviation training device must have performed and logged the following within the 6 calendar months preceding the month of the flight—</p> <p>(i) Instrument experience in an airplane, powered-lift, helicopter, or airship, as appropriate, for the instrument rating privileges to be maintained, performed in actual weather conditions, or under simulated weather conditions while using a view-limiting device, on the following instrument currency tasks:</p> <p>(A) Instrument approaches.</p> <p>(B) Holding procedures and tasks.</p> <p>(C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</p> <p>(ii) Instrument experience in a flight simulator or flight training device that represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves performing at least the following tasks—</p> <p>(A) Instrument approaches.</p> <p>(B) Holding procedures and tasks.</p>			
--	--	--	--

<p>(C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</p> <p>(iii) Instrument experience in an aviation training device that represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves performing at least the following tasks—</p> <p>(A) Six instrument approaches.</p> <p>(B) Holding procedures and tasks.</p> <p>(C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</p> <p>(5) <i>Combination of completing instrument experience in a flight simulator or flight training device, and an aviation training device.</i> A person who elects to complete the instrument experience with a combination of a flight simulator, flight training device, and aviation training device must have performed the following within the 6 calendar months preceding the month of the flight—</p> <p>(i) Instrument recency experience in a flight simulator or flight training device that represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves having performed the following tasks:</p> <p>(A) Six instrument approaches.</p> <p>(B) Holding procedures and tasks.</p> <p>(C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</p> <p>(ii) Three hours of instrument experience in an aviation training device that represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves performing at least the following tasks—</p>			
--	--	--	--

<p>(A) Six instrument approaches.</p> <p>(B) Holding procedures and tasks.</p> <p>(C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems.</p> <p>(D) Two unusual attitude recoveries while in a descending, V_{ne} airspeed condition and two unusual attitude recoveries while in an ascending, stall speed condition.</p> <p>(6) Maintaining instrument recent experience in a glider.</p> <p>(i) Within the 6 calendar months preceding the month of the flight, that person must have performed and logged at least the following instrument currency tasks, iterations, and flight time, and the instrument currency must have been performed in actual weather conditions or under simulated weather conditions—</p> <p>(A) One hour of instrument flight time in a glider or in a single engine airplane using a view-limiting device while performing interception and tracking courses through the use of navigation electronic systems.</p> <p>(B) Two hours of instrument flight time in a glider or a single engine airplane with the use of a view-limiting device while performing straight glides, turns to specific headings, steep turns, flight at various airspeeds, navigation, and slow flight and stalls.</p> <p>(ii) Before a pilot is allowed to carry a passenger in a glider under IFR or in weather conditions less than the minimums prescribed for VFR, that pilot must—</p> <p>(A) Have logged and performed 2 hours of instrument flight time in a glider within the 6 calendar months preceding the month of the flight.</p>			
---	--	--	--

(B) Use a view-limiting-device while practicing performance maneuvers, performance airspeeds, navigation, slow flight, and stalls.			
	61.23 Instrução revisória	61.23 Instrução revisória	
	<p>(a) Nenhuma pessoa pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando de uma aeronave após deixar de cumprir os requisitos de experiência recente aplicáveis a determinada habilitação e à operação pretendida, de acordo com a seção 61.21 deste Regulamento, a menos que realize com aproveitamento a instrução revisória pertinente a tal habilitação.</p>	<p>(a) Nenhuma pessoa pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando de uma aeronave após deixar de cumprir os requisitos de experiência recente aplicáveis a determinada habilitação e à operação pretendida, de acordo com a seção 61.21 deste Regulamento, a menos que realize com aproveitamento a instrução revisória pertinente a tal habilitação.</p> <p><u>(a) Nos casos previstos neste Regulamento a revalidação ou requalificação de uma habilitação deve ser precedida de uma instrução revisória.</u></p>	<p>Com a limitação do requisito de experiência recente ao PIC, a realização da instrução revisória no caso de perda da experiência recente deixa de ser necessária.</p> <p>Caso o piloto perca a experiência recente, deve simplesmente recuperá-la, voando como SIC.</p> <p>A instrução revisória permanece prevista, mas somente para fins de revalidação e requalificação das licenças e habilitações, para a qual ela é requerida em todo o RBAC 61 (ex. 61.197(a)(2)(i)).</p> <p>Para essa finalidade ela é tecnicamente interessante, pois possibilita ao candidato à revalidação treinar manobras e procedimentos que não realiza durante as operações rotineiras, tais como emergências simuladas, estóis, autorrotações, etc.</p> <p>Para as revalidações e requalificações ela é necessária AINDA que o candidato tenha experiência recente.</p> <p>Em síntese, não há mais relação entre instrução revisória e experiência recente.</p>
	<p>(b) A instrução revisória deve se constituir de, no mínimo, 1 (uma) hora de instrução em solo e 1 (uma) hora de instrução de voo, devendo abordar, pelo menos:</p>	<p>(b) A instrução revisória deve se constituir de, no mínimo, 1 (uma) hora de instrução em solo e 1 (uma) hora de instrução de voo, devendo abordar, pelo menos:</p>	Texto mantido
	<p>(1) uma revisão das regras gerais de voo, de tráfego aéreo e de operações aéreas; e</p>	<p>(1) uma revisão das regras gerais de voo, de tráfego aéreo e de operações aéreas; e</p>	Texto mantido
	<p>(2) uma revisão das manobras e procedimentos que, a juízo do instrutor de voo, são necessárias para demonstrar que o piloto é capaz de atuar com segurança, de acordo com as prerrogativas e limitações de sua licença ou seu certificado.</p>	<p>(2) uma revisão das manobras e procedimentos que, a juízo do instrutor de voo, são necessárias para demonstrar que o piloto é capaz de atuar com segurança, de acordo com as prerrogativas e limitações de sua licença ou seu certificado.</p>	Texto mantido

	(c) A instrução revisória somente pode ser ministrada por instrutor de voo habilitado e qualificado, salvo o disposto no parágrafo 61.237(f) deste Regulamento, considerando a aeronave, a habilitação e a operação pertinente a tal instrução. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este se encontra em condições técnicas para exercer as prerrogativas da habilitação pertinente.	(c) A instrução revisória somente pode deve ser ministrada por instrutor de voo habilitado e qualificado, salvo o disposto no parágrafo 61.237(f) deste Regulamento, considerando a aeronave, a habilitação e a operação pertinente a tal instrução. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este se encontra em condições técnicas para exercer as prerrogativas da habilitação pertinente. <u>que deve endossar a instrução na CIV do piloto instruído e declarar que este está apto a realizar o exame de proficiência.</u>	Simplificado o texto, sem alteração de sentido. Como a CIV Digital não permite o registro por terceiros, não foi incluída nessa regra por ora.
	(d) Quando realizada em aeronave, a instrução revisória deve ter como única finalidade a instrução de voo, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante os voos.	(d) Quando realizada em aeronave, a instrução revisória deve ter como única finalidade a instrução de voo, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante os voos.	Texto mantido.
		<u>(e) A instrução revisória para a habilitação de voo por instrumentos pode ser realizada em um FSTD qualificado pela ANAC.</u>	Incluída previsão similar à que já existe para a aquisição de experiência recente. Pelo texto do parágrafo (d) ("quando realizada em aeronave..") já era possível deduzir que o uso de FSTD é permitido, mas é preciso incluir previsão expressa para evitar dúvidas.
	(e) Quando a instrução revisória 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) Quando a instrução revisória 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.	Parágrafo excluído. O piloto de segurança é aquele piloto habilitado e qualificado que acompanha o voo, explicitado no parágrafo (c). Pelo texto do parágrafo (e), poderia-se levar ao entendimento de que, além do instrutor e do instruendo, um terceiro piloto seria requerido a bordo. Considerando que a quase totalidade das aeronaves possui apenas dois postos de pilotagem, a presença de um terceiro piloto a bordo em nada agrega à segurança de voo, já que este não terá nenhuma atuação sobre os comandos da aeronave.
	61.29 Contagem e registro de horas de voo	61.29 Contagem e registro de horas de voo	Sem alteração.
	(a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos:	(a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos:	Sem alteração.
	(1) CIV;	(1) CIV;	Sem alteração.

		(2) CIV Digital; ou	Incluída a CIV Digital, que é aceita e atualmente constitui o principal método de comprovação de horas nos processos de pilotos da aviação geral.
	(2) Declaração de Horas de Voo, constando os dados extraídos de relatório de registro individual de horas de voo; ou	(23) Declaração de Horas de Voo, constando os dados extraídos de relatório de registro individual de horas de voo; ou	Sem alteração.
	(3) Relatório ou extrato gerado a partir do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.	(3) Relatório ou extrato gerado a partir do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.	O termo Sistema Eletrônico de Registro de Voo deve ser inteiramente substituído por CIV Digital, que é o nome do sistema atualmente utilizado pela ANAC para permitir aos pilotos registrar eletronicamente suas horas de voo.
	(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 que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando.	(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 que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave; deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando.	Essa alteração tem por objetivo possibilitar que o segundo em comando registre horas de voo em aeronaves "single pilot" mesmo nas hipóteses em que sua presença não é requerida pela ANAC para a operação. Em muitos casos tem se notado que os operadores, por motivo de segurança, designam um segundo em comando a bordo, mesmo não havendo obrigatoriedade regulamentar para tanto. Nesse caso, atualmente o segundo em comando se encontra impedido de registrar quaisquer horas de voo. Tecnicamente, a SPO entende que não há motivo para impedi-lo de registrar tais horas, até o limite de 50%, já que a experiência de voo está sendo realizada, e sua presença a bordo contribui para a segurança da operação.
	(i) As horas de voo realizadas em aeronaves experimentais, quando registradas na CIV ou no Sistema Eletrônico de Registro de Voo, 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.	(i) As horas de voo realizadas em aeronaves experimentais, quando registradas na CIV ou no Sistema Eletrônico de Registro de Voo 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.	O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos.

	61.31 Sistema Eletrônico de Registro de Voo e CIV	61.31 Sistema Eletrônico de Registro de Voo <u>CIV</u> e <u>CIV Digital</u>	O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos.
	(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC, no Sistema Eletrônico de Registro Voo e/ou na sua CIV.	(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC, no Sistema Eletrônico de Registro Voo e/ou na sua CIV.	O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos.
	(c)(5)(iii) as pessoas citadas nos parágrafos (c)(5)(i) e (c)(5)(ii) desta seção que preencherem ou endossarem um lançamento no Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou na CIV 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	(c)(5)(iii) as pessoas citadas nos parágrafos (c)(5)(i) e (c)(5)(ii) desta seção que preencherem ou endossarem um lançamento no Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou na CIV <u>na CIV ou CIV Digital</u> 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	O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos.
	SUBPARTE B - CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS	SUBPARTE B - CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS	Sem alteração.
	61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras	61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras	Sem alteração.
	(i) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos do parágrafo (e) desta seção, quando vencidas ou por vencer, devem ser revalidadas ou requalificadas em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste Regulamento.	(i) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos do parágrafo (e) desta seção, quando vencidas ou por vencer, devem ser revalidadas ou requalificadas em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste Regulamento.	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir.
	SUBPARTE C - LICENÇA DE ALUNO PILOTO	SUBPARTE C - LICENÇA DE ALUNO PILOTO	Sem alteração.
	61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto	61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto	Sem alteração.
	(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 (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto. O registro da autorização do instrutor deve certificar que ele:	(k) Autorizações do instrutor de voo: nenhum aluno piloto pode para operar uma aeronave em voo solo, a menos que esteja <u>aluno piloto deve estar</u> autorizado pele <u>por</u> seu instrutor a realizar tal voo. A citada <u>autorização</u> deverá <u>deve</u> ser averbada no registro de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou endossada pelo instrutor na CIV) do aluno piloto. O registro da autorização do <u>No endosso, o</u> instrutor deve certificar que ele :	O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos. Foi utilizado o termo “endosso”, que será o termo padronizado para todos os registros feitos na CIV de um piloto por um instrutor. Como a CIV Digital não permite registros de terceiros, não será incluída nesse parágrafo por ora. A redação foi também alterada, para a forma direta, que é mais clara (isto é, troca-se o “nenhum piloto pode a menos que...” por “o piloto deve...”.

			<p>Os requisitos desta seção não são pré-requisitos para o aluno que ASPIRA à licença de aluno piloto.</p> <p>São, na verdade, requisitos que devem ser cumpridos pelo aluno que JÁ DETÉM a licença de aluno piloto para poder realizar os voos de navegação solo em sua instrução prática.</p> <p>A lógica da licença de aluno piloto pede que ela seja concedida ANTES da instrução prática, bastando o aluno atender aos requisitos de idade, escolaridade e estar matriculado no curso prático.</p>
	<p>61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de aluno piloto</p>	<p>61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de aluno piloto</p>	
	<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>Texto mantido.</p>
	<p>(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 (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV), a realização das manobras e procedimentos de pilotagem abaixo indicadas:</p>	<p>(b) Instrução de voo: <u>para realizar voos solo de navegação, o aluno piloto deve, além de cumprir os requisitos da seção 61.61 deste Regulamento, ter recebido de um instrutor de voo</u> instrução de voo <u>em nas seguintes</u> manobras e procedimentos antes de 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 (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV), a realização das manobras e procedimentos de pilotagem abaixo indicadas:</p>	<p>O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos</p> <p>No ensejo da alteração, foi excluída toda a referência a CIV ou CIV Digital, pois as manobras realizadas na instrução de voo não são indicadas nesses documentos.</p> <p>Acrescentado esclarecimento de que esses requisitos se aplicam somente ao voo solo em navegação. Funcionam como um complemento aos requisitos do voo solo local do 61.61. Esse esclarecimento já consta do parágrafo 61.67(a), mas é bom que conste aqui também, pois o texto atual pode dar a entender que esses requisitos se aplicam mesmo ao voo em navegação duplo comando, o que seria evidentemente um contrassenso.</p> <p>Ou seja, o aluno inicialmente realiza o voo solo local, depois recebe essa instrução em duplo comando para o voo de navegação e, por fim, pode passar</p>

			para as navegações solo, o que é a "ordem natural" da instrução de voo já realizada atualmente.
	(c) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo de navegação a menos que:	(c) Um aluno piloto não pode <u>Autorizações do instrutor de voo: para</u> operar uma aeronave em voo solo de navegação a menos que, o aluno piloto deve:	A alteração visa apenas deixar mais clara a estrutura da seção. O parágrafo (b) acima dispõe os requisitos de instrução de voo, e o parágrafo (c) dispõe os requisitos de "formalística", isto é, os endossos que o instrutor deve lançar na CIV do aluno que irá navegar solo. São requisitos que se complementam, divididos em parágrafos apenas para fins de melhor entendimento.. O título "autorizações do instrutor de voo" já é usado no parágrafo 61.61(k), e por isso foi também usada aqui, pois assim a estrutura de toda a subparte fica coerente, com uma estrutura semelhante
	(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	(1) disponha de portar uma declaração <u>autorização</u> assinada por seu instrutor, certificando ou portar a CIV original em que conste 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 <u>endosso especificado no parágrafo abaixo;</u> e	Essa declaração tem por objetivo possibilitar a fiscalização do aluno em voo solo, especialmente ao chegar em aeródromo diferente daquele em que se situa sua escola de aviação. Ela pode ser substituída pela própria CIV endossada (já que o endosso é obrigatório de qualquer forma), e existe apenas como uma opção aos alunos ou às escolas que preferam não levar a CIV a bordo.
	(2) o instrutor tenha registrado e/ou averbado a autorização nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno, incluindo:	(2) o possuir em sua CIV, endosso assinado por seu instrutor tenha registrado e/ou averbado a autorização nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno, incluindo <u>autorizando-o a realizar aquele voo. Para assinar o endosso, o instrutor deve:</u>	
	(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 (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno; e	(i) para cada voo solo de navegação: após (i) repassar o planejamento e a preparação antes do voo do aluno, declarando e julgar 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 (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno; e; 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.	(ii) para repetir um voo solo de navegação específico: verificar que se tenha proporcionado ao aluno piloto <u>tenha recebido</u> instrução de voo em <u>duplo comando em</u> ambas as direções sobre a rota <u>que voará solo</u> , incluindo decolagens e aterrissagens no aeródromo nos aeródromos que se vai <u>irá</u> utilizar	Alteração do texto para maior clareza: a expressão "para repetir um voo solo" não estava clara; na verdade, o que se quer nesse parágrafo é que o aluno sempre realize o voo solo de navegação em uma rota que já tenha voado em duplo comando, pois

		especificando, também, as condições sob as quais os voos irão se realizar.	isso evita a ocorrência de desorientação, comum em alunos na formação inicial.
	61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal	61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal	Texto mantido.
	(a) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo em um espaço aéreo controlado a menos que:	(a) Um aluno piloto não pode Para operar uma aeronave em voo solo em um espaço aéreo controlado a menos que, o aluno piloto deve:	Texto ajustado para a redação direta.
	(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;	(1) tenha ter recebido, tanto a de um instrutor de voo, instrução em solo comece em voo, de um instrutor autorizado para operar na sobre a operação naquela área do espaço aéreo controlado designado, e a instrução tenha sido recebida na área específica; controlada; e	Texto ajustado para a redação direta e simplificado, sem alteração de sentido.
	(2) os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou 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	(2) os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou ter recebido, em sua CIV) do aluno piloto tenham sido assinados, endosso assinado pelo instrutor responsável pela instrução, dentro dos 90 (noventa) noventa dias precedentes, para autorizando- o a realizar o voo solo na naquela área do espaço aéreo controlado designado; e controlada;	Texto ajustado para a redação direta e simplificado, sem alteração de sentido. Além disso, foi excluída a referência ao Sistema eletrônico de registro de voo, que não é utilizado pela ANAC para fins de registro de horas de voo.
	(3) disponha de uma autorização com a assinatura de seu instrutor de voo e registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou 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.	(3) disponha de uma autorização com a assinatura de seu instrutor de voo e registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou 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.	Essa autorização assinada é dispensável, pois já há o endosso na CIV, de modo que não há sentido em exigir ao instrutor que assine dois documentos com o mesmo teor. Veja-se, por exemplo, que ela não é exigida na seção 61.61. A autorização “à parte”, distinta do endosso na CIV, só é necessária no caso em que o aluno voe em navegação, pois nesse caso irá pousar em aeródromo diferente daquele em que se encontra sua escola de voo, e, em caso de pouso completo, deverá ter algum documento que comprove que está autorizado a realizar aquele voo solo. Ainda assim, mesmo nesse caso (vide 61.67(c)) estamos propondo a dispensa da declaração avulsa no caso de o aluno portar a CIV endossada a bordo, pois a autorização já estará declarada nesta.
	(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:	(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:	Parágrafo excluído, pois é redundante com o parágrafo (a) acima. Um aeroporto controlado constitui “espaço aéreo controlado”, e portanto se

			insere no parágrafo (a) e não precisa de parágrafo específico.
	(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;	(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 (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou 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	(2) os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou 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 (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou 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.	(3) disponha de uma autorização com a assinatura de seu instrutor de voo e registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou 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	SUBPARTE D LICENÇA DE PILOTO PRIVADO	Texto mantido.
	61.71 Aplicabilidade	61.71 Aplicabilidade	Texto mantido.
	(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, e a correspondente habilitação de classe monomotor (se relativa a avião), inicial de tipo (se relativa a helicóptero ou aeronave de sustentação por potência), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	(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, e a correspondente habilitação de classe monomotor (se relativa a avião), inicial de tipo (se relativa a helicóptero ou aeronave de sustentação por potência) , assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	Eliminada a referência a habilitação de tipo para helicópteros, pois as aeronaves de instrução básica se tornarão classe com a alteração.
	61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado	61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado	Texto mantido.
	(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;	(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado pela em exame teórico da ANAC, na para a licença de piloto privado referente à categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC em que venha pretenda obter a substituí-lo; licença	A SPO entende atualmente que a realização de curso teórico deve ser escolha do candidato, e não requisito regulamentar. O candidato, ao ser aprovado nas provas teóricas da ANAC, demonstra que possui o conhecimento mínimo necessário.
	(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença; e	(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença; e	
	(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	(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. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)	ANAC até 21/9/2015. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)	
	61.79 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto privado	61.79 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto privado	Texto mantido.
	(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução certificado pela ANAC, ministrada por um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto 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:	(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução certificado pela ANAC, ministrada por um instrutor de voo autorizado <u>Ao término da instrução, o instrutor de voo autorizado que registre tal instrução nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto, declarando que este</u> 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:	<p>O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos</p> <p>O texto foi também ajustado para deixar claro que o endosso do instrutor só é necessário ao final da instrução, liberando o aluno para o cheque.</p> <p>O lançamento das horas voadas na CIV do aluno, apesar de poder ser acompanhado pelo instrutor para fins didáticos, deve ser feito pelo próprio aluno, que é o responsável por seus registros pessoais, e não por seu instrutor como o texto anterior dava a entender.</p> <p>Por fim, foi retirado o trecho “por um instrutor de voo autorizado...”, já que a obrigatoriedade de treinamento em centro de instrução já supre esse requisito (obviamente, por força dos RBHA 140, 141, os centros de instrução somente podem utilizar instrutores habilitados, aeronaves homologadas, etc...)</p>
	SUBPARTE E LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL	SUBPARTE E LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL	Texto mantido.
	61.99 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto comercial	61.99 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto comercial	Texto mantido.
	(a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve ter recebido instrução, por um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV). O instrutor é responsável por declarar que o candidato 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:	(a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve ter recebido instrução de voo ministrada por um instrutor de voo autorizado que registre tal habilitado. <u>Ao término da instrução em seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV). O o</u> instrutor é responsável por declarar que o candidato <u>endossar a CIV do aluno, declarando que este</u> 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:	<p>O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos</p> <p>O texto foi também ajustado para deixar claro que o endosso do instrutor só é necessário ao final da instrução, liberando o aluno para o cheque.</p> <p>O lançamento das horas voadas na CIV do aluno, apesar de poder ser acompanhado pelo instrutor para fins didáticos, deve ser feito pelo próprio aluno, que é</p>

			o responsável por seus registros pessoais, e não por seu instrutor como o texto anterior dava a entender.
	61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las	61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las	Texto mantido.
	(d) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar como piloto em comando, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público, após ter completado 60 (sessenta) anos de idade, exceto quando a operação requeira segundo em comando e este possua menos de 60 (sessenta) anos de idade.	(d) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar como piloto em comando, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público, após ter completado 60 (sessenta) anos de idade, exceto quando a operação requeira segundo em comando e este possua menos ou, no caso de <u>60 operações com mais de um piloto, 65</u> (sessenta e <u>cinco</u>) anos de idade.	Alterado para se adequar ao novo texto do Anexo 1 da ICAO, publicado na Emenda 172, que entrou em vigor em 13/11/2014: 2.1.10 Limitation of privileges of pilots who have attained their 60th birthday and curtailment of privileges of pilots who have attained their 65th birthday A Contracting State, having issued pilot licences, shall not permit the holders thereof to act as pilot of an aircraft engaged in international commercial air transport operations if the licence holders have attained their 60th birthday or, in the case of operations with more than one pilot, their 65th birthday. <i>Note.— Attention is drawn to 1.2.5.2.3 on the validity period of Medical Assessments for pilots over the age of 60 who are engaged in commercial air transport operations.</i> O que se altera na prática é que passa-se a permitir tripulações compostas por 2 pilotos com mais de 60 e menos de 65 anos. Anteriormente, necessariamente deveria haver um piloto com menos de 60 anos.
	(e) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.	(e) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.	Incorporado ao parágrafo acima.
	SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA	SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA	Sem alteração.
	61.119 Requisitos de instrução de voo 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	Sem alteração.

	<p>(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, em um centro de instrução certificado pela ANAC, por um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV). O instrutor é responsável por declarar que o candidato 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.</p>	<p>(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução <u>de voo</u>, em um centro de instrução certificado pela ANAC, por um. <u>Ao término da instrução, o instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV). O instrutor é responsável por declarar que o candidato</u> 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.</p>	<p>O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos</p> <p>O texto foi também ajustado para deixar claro que o endosso do instrutor só é necessário ao final da instrução, liberando o aluno para o cheque.</p> <p>O lançamento das horas voadas na CIV do aluno, apesar de poder ser acompanhado pelo instrutor para fins didáticos, deve ser feito pelo próprio aluno, que é o responsável por seus registros pessoais, e não por seu instrutor como o texto anterior dava a entender.</p> <p>Por fim, foi retirado o trecho “por um instrutor de voo autorizado...”, já que a obrigatoriedade de treinamento em centro de instrução já supre esse requisito (obviamente, por força dos RBHA 140, 141, os centros de instrução somente podem utilizar instrutores habilitados, aeronaves homologadas, etc...)</p>
	SUBPARTE G LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA	SUBPARTE G LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA	Sem alteração.
	61.131 Aplicabilidade	61.131 Aplicabilidade	Sem alteração.
	<p>(b) A concessão da licença de piloto de linha aérea é condicionada à concessão, revalidação ou requalificação da habilitação de voo por instrumentos correspondente à categoria de aeronave para a qual é concedida a licença.</p>	<p>(b) A concessão da licença de piloto de linha aérea é condicionada à concessão, <u>ou</u> revalidação ou requalificação da habilitação de voo por instrumentos correspondente à categoria de aeronave para a qual é concedida a licença.</p>	<p>A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir.</p>
	61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos 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	
	<p>(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve:</p>	<p>(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve: <u>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.</u></p>	<p>A SPO entende atualmente que a realização de curso teórico deve ser escolha do candidato, e não requisito regulamentar. O candidato, ao ser aprovado nas provas teóricas da ANAC, demonstra que possui o conhecimento mínimo necessário.</p>
	<p>(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;</p>	<p>(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;</p>	

	(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea referente à categoria a que pretenda obter a licença; e	(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea referente à categoria a que pretenda obter a licença; e	
	(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. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)	(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. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)	
	61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las	61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las	
	(c) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar como piloto em comando em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade, exceto quando a operação requiera segundo em comando e este possua menos de 60 (sessenta) anos de idade.	(c) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar como piloto em comando em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade, exceto quando a operação requiera segundo em comando e este possua menos ou, no caso de 60 <u>operações com mais de um piloto, 65</u> (sessenta e <u>cinco</u>) anos de idade.	Alterado para se adequar ao novo texto do Anexo 1 da ICAO, publicado na Emenda 172, que entrou em vigor em 13/11/2014: 2.1.10 Limitation of privileges of pilots who have attained their 60th birthday and curtailment of privileges of pilots who have attained their 65th birthday A Contracting State, having issued pilot licences, shall not permit the holders thereof to act as pilot of an aircraft engaged in international commercial air transport operations if the licence holders have attained their 60th birthday or, in the case of operations with more than one pilot, their 65th birthday. <i>Note.— Attention is drawn to 1.2.5.2.3 on the validity period of Medical Assessments for pilots over the age of 60 who are engaged in commercial air transport operations.</i> O que se altera na prática é que passa-se a permitir tripulações compostas por 2 pilotos com mais de 60 e menos de 65 anos. Anteriormente, necessariamente deveria haver um piloto com menos de 60 anos.
	(d) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.	(d) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.	
	SUBPARTE H LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR	SUBPARTE H LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR	Texto mantido

	61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador	61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador	Texto mantido
	(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve:	(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve: <u>ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de planador.</u>	
	(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	A SPO entende atualmente que a realização de curso teórico deve ser escolha do candidato, e não requisito regulamentar. O candidato, ao ser aprovado nas provas teóricas da ANAC, demonstra que possui o conhecimento mínimo necessário.
	(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de planador; CBA; RBAC, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo; (ii) conhecimentos técnicos sobre planadores: (A) princípios relativos à operação dos planadores, seus sistemas e instrumentos; e (B) limitações operacionais relativas aos planadores; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado; (iii) desempenho e planejamento de voo: (A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento; (B) uso e aplicação prática dos dados de lançamento/aterrissagem e outras operações; e (C) planejamento para a partida e para voo de navegação em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo;	(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de planador; CBA; RBAC, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo; (ii) conhecimentos técnicos sobre planadores: (A) princípios relativos à operação dos planadores, seus sistemas e instrumentos; e (B) limitações operacionais relativas aos planadores; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado; (iii) desempenho e planejamento de voo: (A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento; (B) uso e aplicação prática dos dados de lançamento/aterrissagem e outras operações; e (C) planejamento para a partida e para voo de navegação em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo;	Os conhecimentos teóricos necessários para todas as licenças e habilitações são aqueles exigidos nos exames teóricos da ANAC, que se encontram detalhados na IS 00-003 e nos manuais de curso. As outras subpartes do RBAC 61 não trazem esse conteúdo teórico detalhado, e portanto a subparte de planadores deve seguir o mesmo formato. O conteúdo deve ser definido em norma da SPO, o que permite sua maior flexibilidade.
	61.159 Requisitos de instrução de voo 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	Sem alteração.
	(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução em um centro de instrução aprovado pela ANAC, por um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução nos seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto. O instrutor é responsável	(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução em um centro de instrução aprovado <u>certificado</u> pela ANAC, por um . Ao término da instrução, o instrutor de voo autorizado <u>que registre tal instrução nos seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) de</u>	O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos

	<p>por declarar que o aluno piloto 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:</p>	<p>aluno-piloto. O instrutor é responsável por declarar que e endossar a CIV do aluno-piloto, 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:</p>	<p>O texto foi também ajustado para deixar claro que o endosso do instrutor só é necessário ao final da instrução, liberando o aluno para o cheque.</p> <p>O lançamento das horas voadas na CIV do aluno, apesar de poder ser acompanhado pelo instrutor para fins didáticos, deve ser feito pelo próprio aluno, que é o responsável por seus registros pessoais, e não por seu instrutor como o texto anterior dava a entender.</p> <p>Por fim, foi retirado o trecho “por um instrutor de voo autorizado...”, já que a obrigatoriedade de treinamento em centro de instrução já supre esse requisito (obviamente, por força dos RBHA 140, 141, os centros de instrução somente podem utilizar instrutores habilitados, aeronaves homologadas, etc...)</p>
	<p>SUBPARTE I - LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO LIVRE</p>	<p>SUBPARTE I - LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO LIVRE</p>	
	<p>61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre</p>	<p>61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre</p>	
	<p>(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve:</p> <p>(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de balão livre, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:</p> <p>(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de balão livre; CBA; RBAC, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo;</p> <p>(ii) conhecimentos técnicos sobre balões livres:</p> <p>(A) princípios relativos à operação dos balões livres, seus sistemas e instrumentos;</p>	<p>(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve:</p> <p>(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de balão livre, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:</p> <p>(i) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de balão livre; CBA; RBAC, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo;</p> <p>(ii) conhecimentos técnicos sobre balões livres:</p> <p>(A) princípios relativos à operação dos balões livres, seus sistemas e instrumentos;</p>	<p>A SPO entende atualmente que a realização de curso teórico deve ser escolha do candidato, e não requisito regulamentar. O candidato, ao ser aprovado nas provas teóricas da ANAC, demonstra que possui o conhecimento mínimo necessário.</p>

	<p>(B) limitações operacionais relativas aos balões livres; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado; e</p> <p>(C) propriedades físicas e aplicações práticas dos gases empregados em balões livres;</p> <p>(iii) desempenho e planejamento de voo:</p> <p>(A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;</p> <p>(B) uso e aplicação prática dos dados de lançamento/aterrissagem e outras operações, incluindo a influência da temperatura; e</p> <p>(C) planejamento para a partida e para voo de navegação pertinente aos voos privados em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo;</p> <p>(iv) desempenho e limitações humanas: desempenho e limitações humanas pertinentes ao piloto de balão livre e princípios de gerenciamento de ameaças e erros;</p> <p>(v) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica e sua utilização; altimetria;</p> <p>(vi) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas;</p>	<p>(B) limitações operacionais relativas aos balões livres; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado; e</p> <p>(C) propriedades físicas e aplicações práticas dos gases empregados em balões livres;</p> <p>(iii) desempenho e planejamento de voo:</p> <p>(A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;</p> <p>(B) uso e aplicação prática dos dados de lançamento/aterrissagem e outras operações, incluindo a influência da temperatura; e</p> <p>(C) planejamento para a partida e para voo de navegação pertinente aos voos privados em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo;</p> <p>(iv) desempenho e limitações humanas: desempenho e limitações humanas pertinentes ao piloto de balão livre e princípios de gerenciamento de ameaças e erros;</p> <p>(v) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica e sua utilização; altimetria;</p> <p>(vi) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas;</p>	
--	--	---	--

	<p>(vii) procedimentos operacionais:</p> <p>(A) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;</p> <p>(B) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas; e</p> <p>(C) procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência; e</p> <p>(viii) aerodinâmica básica e princípios de voo relativos a balões livres; e</p> <p>(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de balão livre.</p> <p>(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. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)</p>	<p>(vii) procedimentos operacionais:</p> <p>(A) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;</p> <p>(B) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas; e</p> <p>(C) procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência; e</p> <p>(viii) aerodinâmica básica e princípios de voo relativos a balões livres; e</p> <p>(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de balão livre.</p> <p>(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. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)</p>	
	61.179 Requisitos de instrução de voo 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	Texto mantido
	<p>(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter recebido instrução, em centro de instrução certificado pela ANAC, por um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução nos seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto 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</p>	<p>(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter recebido instrução, em centro de instrução certificado pela ANAC, por um. <u>Ao término da instrução, o</u> instrutor de voo autorizado que registre tal instrução nos seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto. O instrutor é responsável por declarar que o <u>endossar a CIV do</u> aluno piloto, 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</p>	<p>O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos</p> <p>O texto foi também ajustado para deixar claro que o endosso do instrutor só é necessário ao final da instrução, liberando o aluno para o cheque.</p> <p>O lançamento das horas voadas na CIV do aluno, apesar de poder ser acompanhado pelo instrutor para fins didáticos, deve ser feito pelo próprio aluno, que é</p>

	para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:	preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:	o responsável por seus registros pessoais, e não por seu instrutor como o texto anterior dava a entender. Por fim, foi retirado o trecho "por um instrutor de voo autorizado....", já que a obrigatoriedade de treinamento em centro de instrução já supre esse requisito (obviamente, por força dos RBHA 140, 141, os centros de instrução somente podem utilizar instrutores habilitados, aeronaves homologadas, etc...)
	SUBPARTE J - HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE	SUBPARTE J - HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE	
	61.191 Aplicabilidade	61.191 Aplicabilidade	
	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação das habilitações de categoria e de classe, bem como as prerrogativas para exercício das funções inerentes a estas habilitações.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, e revalidação e requalificação das habilitações de categoria e de classe, bem como as prerrogativas para exercício das funções inerentes a estas habilitações.	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir.
	61.193 Concessão, revalidação e requalificação de habilitação de categoria	61.193 Concessão, e revalidação e requalificação de habilitação de categoria	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir.
	(b) Revalidação da habilitação de categoria:	(b) Revalidação da habilitação de categoria:	Texto mantido
	(3) o titular de uma habilitação de dirigível, licença de planador ou licença de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, e antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, se:	(3) o titular de uma habilitação de dirigível, licença de planador ou licença de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, e antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, se:	A referência aos seis meses ocorre porque, após esse período era exigido a requalificação. Como na proposta se está excluindo a requalificação, exclui-se também esta referência.
	(i) comprovar ter realizado a instrução revisória pertinente para a habilitação de categoria, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e	(i) comprovar ter realizado a instrução revisória pertinente para a habilitação de categoria, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e	Sem alteração
	(ii) ser aprovado em exame de proficiência concernente à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação de categoria a ser revalidada.	(ii) ser aprovado em exame de proficiência concernente à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação de categoria a ser revalidada.	Sem alteração
	(c) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de dirigível, licença de planador ou licença de balão livre não poderá mais solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria, devendo, neste caso, ser	(c) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de dirigível, licença de planador ou licença de balão livre não poderá mais solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria, devendo, neste caso, ser	A exclusão da requalificação pretende simplificar a regra, tanto para os pilotos quanto para a ANAC. A intenção é que o piloto faça sempre a revalidação, independentemente do fato de a habilitação estar vencida há mais ou menos de seis meses. Isso tornará mais simples a compreensão da regra pelos

	efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de categoria pertinente.	efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de categoria pertinente.	regulados e a análise dos processos pela ANAC, sem prejuízo à segurança. Isso porque os conhecimentos e a proficiência do piloto são avaliados no voo de cheque, não sendo razoável exigir ao piloto que passe por todo um processo de certificação inicial apenas por ter sua habilitação vencido há mais de seis meses, como faz esse parágrafo. Isso seria presumir que todo o conhecimento adquirido pelo piloto foi perdido em apenas 6 meses de inatividade, o que não corresponde à realidade. Ainda que ele tenha de fato perdido o conhecimento necessário para o voo e não tenha se preparado adequadamente para revalidar sua habilitação, isso seria facilmente identificável no voo de cheque, o que implicaria em sua reprovação.
	61.195 Concessão de habilitação de classe	61.195 Concessão de habilitação de classe	
	(a) A habilitação de classe monomotor terrestre é concedida ao solicitante que atender aos requisitos previstos para a concessão da licença de piloto privado avião e inclui-se nas prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual esteja averbada.	(a) A primeira habilitação de classe monomotor terrestre é concedida ao solicitante que atender aos requisitos previstos para a concessão da licença de piloto privado avião e inclui-se nas prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual esteja averbada.	Excluídas as referências a avião, pois a previsão se aplicará também para as novas habilitações de classe helicóptero e dirigível, que poderão ser concedidas no momento da concessão do PPH, a exemplo do que ocorre com a habilitação MNTE para a categoria avião.
	(b) O solicitante que desejar incluir outra habilitação de classe em sua licença de piloto de avião deverá:	(b) O solicitante que desejar incluir outra habilitação de classe em sua licença de piloto de avião deverá:	Excluída a referência a avião, já que outras categorias também terão habilitações de classe, tal como helicópteros e dirigíveis.
	(1) demonstrar os conhecimentos necessários para a operação segura da aeronave pertinente, correspondentes às funções e tarefas de piloto em comando ou segundo em comando, conforme seja o caso;	(1) demonstrar os conhecimentos necessários para a operação segura da aeronave pertinente, correspondentes às funções e tarefas na função de piloto em comando ou segundo em comando, conforme seja o caso;	Considerando-se que por definição as aeronaves classe são certificadas para operação <i>single pilot</i> , não existe, para fins de habilitação, a função de segundo em comando. Todo piloto habilitado em determinada classe possui prerrogativas de PIC, e portanto deve ser avaliado em nível de PIC.
	(2) demonstrar, pelos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV), ter recebido de um instrutor devidamente habilitado e qualificado a instrução de voo apropriada para a habilitação; e	(2) demonstrar, pelos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) , ter recebido de um instrutor devidamente habilitado e qualificado a instrução de voo apropriada para a habilitação; e	Eliminada a referência aos registros de voo, pois o sistema de registro exigido pela ANAC pode variar de acordo com o tipo de operação. Por exemplo, não se exige do piloto de empresa 135 o lançamento das horas de instrução em CIV, admitindo-se a declaração do operador como comprovação da instrução recebida. Além disso, o nome do sistema utilizado pela ANAC pode também variar – atualmente, por exemplo, não

			se lançam horas no Sistema Eletrônico de Registro de Voo, mas sim na CIV Digital.
	(3) ser aprovado em exame de proficiência apropriado à sua licença de piloto e aplicável à habilitação de classe solicitada.	(3) ser aprovado em exame de proficiência apropriado à sua licença de piloto e aplicável à habilitação de classe solicitada.	Texto mantido.
	<p>(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, 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, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data desse exame. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:</p> <p>(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;</p> <p>(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação das condições gerais de aeronavegabilidade do avião;</p> <p>(3) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões;</p> <p>(4) controle do avião utilizando referências externas;</p> <p>(5) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação de estol;</p> <p>(6) voo em altas velocidades e recuperação de picadas;</p> <p>(7) decolagens e pousos com ventos de frente e de trás;</p>	<p>(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe <u>avião</u> multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado<u>recebido</u>, 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, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data desse exame. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:</p> <p>(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;</p> <p>(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação das condições gerais de aeronavegabilidade do avião;</p> <p>(3) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões;</p> <p>(4) controle do avião utilizando referências externas;</p> <p>(5) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação de estol;</p> <p>(6) voo em altas velocidades e recuperação de picadas;</p> <p>(7) decolagens e pousos com ventos de frente e de trás;</p>	<p>Incluído o termo "avião", para diferenciar da habilitação de classe helicóptero multimotor.</p> <p>Alterado o termo "realizado" para "recebido", pois o aluno recebe a instrução, e não a realiza.</p>

	<p>(8) voo com referência dos instrumentos, com curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus e 360 (trezentos e sessenta) graus;</p> <p>(9) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e</p> <p>(10) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos e de um motor da aeronave.</p>	<p>(8) voo com referência dos instrumentos, com curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus e 360 (trezentos e sessenta) graus;</p> <p>(9) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e</p> <p>(10) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos e de um motor da aeronave.</p>	
	<p>(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução de voo em modelo do avião anfíbio a ser usado no exame de proficiência, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:</p> <p>(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;</p> <p>(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação da aeronavegabilidade do avião;</p> <p>(3) procedimentos quanto ao pouso na água com a aplicação dos conhecimentos de marinhagem pertinentes;</p> <p>(4) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões, inclusive na água;</p> <p>(5) controle do avião utilizando referências externas;</p>	<p>(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo <u>ter recebido</u>, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução de voo em modelo do avião anfíbio a ser usado no exame de proficiência, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:</p> <p>(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;</p> <p>(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação da aeronavegabilidade do avião;</p> <p>(3) procedimentos quanto ao pouso na água com a aplicação dos conhecimentos de marinhagem pertinentes;</p> <p>(4) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões, inclusive na água;</p> <p>(5) controle do avião utilizando referências externas;</p>	<p>Excluída a obrigatoriedade de curso teórico-prático, por analogia à habilitação de multimotor terrestre.</p>

	<p>(6) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação de estol;</p> <p>(7) voo em altas velocidades e recuperação de picadas;</p> <p>(8) decolagens e pousos com ventos de frente e de través;</p> <p>(9) voo com referência dos instrumentos, com curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus e 360 (trezentos e sessenta) graus;</p> <p>(10) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e</p> <p>(11) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos e de um motor da aeronave.</p>	<p>(6) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação do pré-estol, estol e recuperação de estol;</p> <p>(7) voo em altas velocidades e recuperação de picadas;</p> <p>(8) decolagens e pousos com ventos de frente e de través;</p> <p>(9) voo com referência dos instrumentos, com curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus e 360 (trezentos e sessenta) graus;</p> <p>(10) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e</p> <p>(11) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos e de um motor da aeronave.</p>	
	<p>(e) Instrução para a concessão de uma habilitação de classe com designativo específico:</p> <p>(1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico-prático realizado de acordo com o estabelecido no programa de treinamento aprovado pela ANAC, ou do fabricante da aeronave, ou do centro de treinamento, ou da escola de aviação civil, ou da empresa operadora da aeronave, conforme aplicável;</p> <p>(2) a instrução deverá incluir, pelo menos, os seguintes aspectos:</p> <p>(i) procedimentos normais de voo e manobras durante todas as fases do voo;</p> <p>(ii) procedimentos anormais e de emergência e manobras em eventuais falhas ou mau funcionamento</p>	<p>(e) Instrução para a concessão de uma habilitação de classe com designativo específico:</p> <p>(1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico-prático realizado de acordo com o estabelecido no programa de treinamento aprovado pela ANAC, ou do fabricante da aeronave, ou do centro de treinamento, ou da escola de aviação civil, ou da empresa operadora da aeronave, conforme aplicável;</p> <p>(2) a instrução deverá incluir, pelo menos, os seguintes aspectos:</p> <p>(i) procedimentos normais de voo e manobras durante todas as fases do voo;</p> <p>(ii) procedimentos anormais e de emergência e manobras em eventuais falhas ou mau funcionamento</p>	<p>Parágrafo excluído. Em virtude da criação dos endossos (seção 61.9), já é possível à ANAC determinar um treinamento específico para os modelos de aeronave classe que considerar mais complexos, sem necessidade de implantar uma habilitação específica. Caso a ANAC entenda que a aeronave requer uma habilitação específica, poderá classificá-la como tipo, como prevê o parágrafo 61.5(b)(3)(iv).</p>

	de equipamentos, motores (se aplicável), sistemas e estrutura; e, (iii) procedimentos de voo por instrumentos, incluindo procedimentos de aproximações por instrumentos, aproximações perdidas e pousos sob condições normais, anormais e de emergência, incluindo falha de motor (se aplicável).	de equipamentos, motores (se aplicável), sistemas e estrutura; e, (iii) procedimentos de voo por instrumentos, incluindo procedimentos de aproximações por instrumentos, aproximações perdidas e pousos sob condições normais, anormais e de emergência, incluindo falha de motor (se aplicável).	
		<u>(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</u>	À semelhança do que já fazem os parágrafos anteriores em relação às habilitações MLTE, MNAF e MLAF, é preciso criar este parágrafo para estabelecer o mínimo de horas para o candidato que queira obter habilitação de classe helicóptero adicional. ICAO ANEXO 1: 2.1.5 Requirements for the issue of class and type ratings 2.1.5.1 Class rating The applicant shall have demonstrated a degree of skill appropriate to the licence in an aircraft of the class for which the rating is sought.
	(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.	(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.	Texto mantido.
	61.197 Revalidação e requalificação de habilitação de classe	61.197 Revalidação e requalificação de habilitação de classe	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir.
	(a) Revalidação de habilitação de classe:	(a) Revalidação de habilitação de classe:	Texto mantido.
	(1) o titular de uma habilitação de classe pode solicitar sua revalidação 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:	(1) o titular de uma habilitação de classe pode solicitar sua revalidação 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, 20 (vinte) horas de voo em aeronave da classe pertinente, das quais, pelo menos, 4 (quatro) horas tenham sido realizadas em voos de navegação; e	(i) comprovar ter realizado durante o período de validade da habilitação, pelo menos, 20 (vinte) horas de voo em aeronave da classe pertinente, das quais, pelo menos, 4 (quatro) horas tenham sido realizadas em voos de navegação; e	Essa possibilidade foi excluída pois leva à possibilidade de o piloto nunca mais realizar qualquer exame referente a sua habilitação de classe, tornando-se impossível garantir que mantém um mínimo aceitável de proficiência. Essa condição não é desejável, especialmente ao considerarmos o aumento da complexidade das aeronaves classe. Além disso, o recheque somente por experiência não está de acordo com a obrigatoriedade da realização de exames bianuais revista no regulamento americano (Flight review – FAR 61.56), usado como base para essa proposta.
	(ii) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento;	(ii) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento;	
	(2) o titular de uma habilitação de classe pode solicitar sua revalidação após o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, e antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, se:	(2) o titular de uma habilitação de classe pode solicitar sua revalidação após o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, e antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, se:	
	(i) comprovar ter realizado a instrução revisória pertinente para a habilitação de classe, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e	(i) comprovar ter realizado a instrução revisória pertinente para a habilitação de classe, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e	Sem alteração.
	(ii) ser aprovado em exame de proficiência concernente à revalidação da habilitação de classe pertinente.	(ii) ser for aprovado em exame de proficiência concernente à para a revalidação da habilitação de classe pertinente.	
	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de classe não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução e proficiência para concessão da habilitação de classe pertinente.	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de classe não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução e proficiência para concessão da habilitação de classe pertinente.	A exclusão da requalificação pretende simplificar a regra, tanto para os pilotos quanto para a ANAC. A intenção é que o piloto faça sempre a revalidação, independentemente do fato de a habilitação estar vencida há mais ou menos de seis meses. Isso tornará mais simples a compreensão da regra pelos regulados e a análise dos processos pela ANAC, sem prejuízo à segurança.

			<p>Isso porque os conhecimentos e a proficiência do piloto são avaliados no voo de cheque, não sendo razoável exigir ao piloto que passe por todo um processo de certificação inicial apenas por ter sua habilitação vencido há mais de seis meses, como faz esse parágrafo.</p> <p>Isso seria presumir que todo o conhecimento adquirido pelo piloto foi perdido em apenas 6 meses de inatividade, o que não corresponde à realidade. Ainda que ele tenha de fato perdido o conhecimento necessário para o voo e não tenha se preparado adequadamente para revalidar sua habilitação, isso seria facilmente identificável no voo de cheque, o que implicaria em sua reprovação.</p>
	(c) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos do RBAC 135.	(e b) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos do RBAC 135.	Texto mantido.
<p>§61.56 Flight review.</p> <p>(a) Except as provided in paragraphs (b) and (f) of this section, a flight review consists of a minimum of 1 hour of flight training and 1 hour of ground training. The review must include:</p> <p>(1) A review of the current general operating and flight rules of part 91 of this chapter; and</p> <p>(2) A review of those maneuvers and procedures that, at the discretion of the person giving the review, are necessary for the pilot to demonstrate the safe exercise of the privileges of the pilot certificate.</p> <p>(b) Glider pilots may substitute a minimum of three instructional flights in a glider, each of which includes a flight to traffic pattern altitude, in lieu of the 1 hour of flight training required in paragraph (a) of this section.</p> <p>(c) Except as provided in paragraphs (d), (e), and (g) of this section, no person may act as pilot in command of an aircraft unless, since the beginning of the 24th</p>		<p>(c) A revalidação de uma habilitação de classe multimotor revalida as habilitações de classe monomotor que estejam averbadas na mesma licença.</p>	<p>Requisito constava do parágrafo 61.143(d) do RBHA 61. Apesar de retirado na emenda 00 ao RBAC 61, o entendimento atual da SPO é que o piloto que comprove proficiência nos equipamentos de classe multimotor possui a proficiência necessária para operar os da classe monomotor, que possuem operação semelhante e menos complexa que os multimotores.</p> <p>O dispositivo é válido para as categorias avião e helicóptero.</p> <p>O paralelo na regulamentação americana é o "Flight Review", que funciona de modo semelhante à revalidação das habilitações no Brasil. (ressaltando que na norma americana não há previsão de validade para habilitações). Como visto na coluna 1, o "Flight Review" pode ser realizado em qualquer aeronave para a qual o piloto seja habilitado, e é válido para todas as demais classes - isto é, dispensa-se, em regra, sua realização em cada classe de aeronave.</p>

<p>calendar month before the month in which that pilot acts as pilot in command, that person has—</p> <p>(1) Accomplished a flight review given in an aircraft for which that pilot is rated by an authorized instructor and</p> <p>(2) A logbook endorsed from an authorized instructor who gave the review certifying that the person has satisfactorily completed the review.</p>			
	<p>61.199 Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe</p>	<p>61.199 Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe</p>	
	<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>Texto mantido.</p>
	<p>(b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nas aeronaves pertencentes à habilitação de categoria ou classe correspondente nas quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinada aeronave pertencente a uma habilitação de categoria ou classe, o titular da habilitação de categoria ou classe deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV), onde o instrutor deverá declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.</p>	<p>(b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nas aeronaves pertencentes à habilitação nos modelos de categoria ou classe correspondente nas aeronave nos quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinada determinado modelo de aeronave pertencente a uma habilitação de categoria ou classe, o titular da habilitação categoria ou classe piloto deverá ter recebido a uma instrução necessária, com instrutor de adaptação ministrada por outro piloto devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada endossada em seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou sua CIV), onde o instrutor piloto que ministrou a instrução deverá declarar que o piloto instruído encontra-se em condições de operar a aquele modelo de aeronave com segurança.</p>	<p>Na prática, o cumprimento dessa exigência com INVA não é viável, haja vista a grande diversidade de modelos de aeronave classe, a maioria dos quais não é utilizada em escolas de aviação e, portanto, não possui disponibilidade de instrutores que ministrem treinamento nelas.</p> <p>O sistema de endossos (endorsments) utilizados pelo Part 61, e adotado na presente proposta (seção 61.9), já garante um nível de proficiência mínimo de instrução com INVA para os pilotos ao transicionar para modelos mais complexos dentro de uma mesma classe. Por isso, a adaptação em modelos específicos pode ser realizada por qualquer outro piloto sem prejuízo à instrução.</p> <p>Para fins de padronização da terminologia, sempre que alguém assine a CIV de outro atestando ter ministrado instrução, isso será chamado de endosso pelo regulamento.</p>
	<p>(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,</p>	<p>(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,</p>	<p>A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir.</p>

	considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação ou requalificação dessa habilitação de categoria ou classe.	considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação ou requalificação dessa habilitação de categoria ou classe.	
	(d) As prerrogativas do titular da habilitação de categoria ou classe deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de categoria ou classe ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de classe deverá realizar instrução revisória pertinente à habilitação de categoria ou classe, em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de categoria ou classe.	(d) As prerrogativas do titular da habilitação de categoria ou classe deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de categoria ou classe ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de classe deverá realizar instrução revisória pertinente à habilitação de categoria ou classe, em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de categoria ou classe.	Parágrafo excluído pois as prerrogativas não deixam de existir; o piloto está impedido de atuar como PIC mas pode ainda atuar como SIC, como prevê o novo texto da seção 61.21.
	SUBPARTE K - HABILITAÇÃO DE TIPO	SUBPARTE K - HABILITAÇÃO DE TIPO	Texto mantido
	61.211 Aplicabilidade	61.211 Aplicabilidade	Texto mantido
	(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.	(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.	Texto mantido
		<u>(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.</u>	Item remanejado, anteriormente constava como o parágrafo 61.215(d). Ele se adequa melhor à seção 61.211, pois se trata de norma pertinente à aplicabilidade de toda a subparte. Aumentado o escopo da previsão, para incluir todos os operadores para os quais a ANAC aprova um PTO, tais como órgãos públicos, empresas 137, etc. A finalidade da obrigatoriedade de CTAC é garantir que o candidato realize um programa de treinamento

			<p>aprovado pela ANAC, para que seja garantida a qualidade de sua capacitação.</p> <p>Nos casos em que a ANAC aprova um programa diretamente para o operador, a qualidade do treinamento é garantida pela aprovação, que deve seguir os requisitos do regulamento aplicável (121, 135, etc.).</p> <p>Nesses casos, o CTAC pode ou não ser exigido, conforme o regulamento aplicável, mas não pode ser presumido como obrigatório pelo RBAC 61.</p>
	61.213 Concessão de habilitação de tipo	61.213 Concessão de habilitação de tipo	Texto mantido
	(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:	(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:	Texto mantido
	(1) pré-requisitos:	(1) pré-requisitos:	Texto mantido
	(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;	(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; <u>dirigíveis;</u>	Excluída as exceções de avião e helicóptero, que não irão requerer habilitação de tipo pela nova definição. Mantidos os dirigíveis, para o qual não existe licença de PLA e, portanto, não há como se exigir PLA teórico.
	(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;	(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;	Texto mantido
	(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;	(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;	Texto mantido
	(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:	(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:	Texto mantido
	(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;	(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;	O candidato conclui o treinamento de solo. O programa de treinamento é o documento elaborado pelo CTAC e aprovado pela ANAC que orienta o treinamento, e está referenciado no parágrafo abaixo.

	(ii) o programa de treinamento de solo deve ser conduzido:	(ii) o programa de treinamento de solo deve ser conduzido: <u>em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.</u>	Alterado para excluir as escolas e aeroclubes. Com a nova definição de classe e tipo, as aeronaves de menor complexidade, operadas por escolas e aeroclubes, deixam de requerer uma habilitação de tipo, e portanto o perde-se o sentido de permitir o treinamento de tipo nesse âmbito.
	(A) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou	(A) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou	Excluído conforme acima.
	(B) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;	(B) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;	Excluído conforme acima.
	(C) o programa de treinamento de solo deve estar aprovado ou validado pela ANAC;	(C) o programa de treinamento de solo deve estar aprovado ou validado pela ANAC;	Unificado com o item ii em virtude da exclusão dos demais.
	(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;	(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; <u>que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.;</u>	Excluídas escolas e aeroclubes, conforme justificado acima.
	(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;	(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;	Unificado com o item acima.
	(3) treinamento de voo	(3) treinamento de voo	Texto mantido
	(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;	(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;	O candidato conclui o treinamento de solo. O programa de treinamento é o documento elaborado pelo CTAC e aprovado pela ANAC que orienta o treinamento, e está referenciado no parágrafo abaixo..
	(ii) o programa de treinamento de voo deve ser conduzido:	(ii) o programa de treinamento de voo deve ser conduzido: <u>em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.</u>	Alterado para excluir as escolas e aeroclubes. Com a nova definição de classe e tipo, as aeronaves de menor complexidade, operadas por escolas e aeroclubes, deixam de requerer uma habilitação de tipo, e portanto o perde-se o sentido de permitir o treinamento de tipo nesse âmbito.
	(A) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou	(A) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou	Excluído conforme acima.
	(B) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;	(B) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;	Excluído conforme acima.

	C) o programa de treinamento de voo deve estar aprovado ou validado pela ANAC; e	C) o programa de treinamento de voo deve estar aprovado ou validado pela ANAC; e	Unificado com o item ii em virtude da exclusão dos demais.
	(D) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;	(D) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;	Texto mantido.
	(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:	(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:	Excluídas escolas e aeroclubes.
	(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais;	(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; <u>ou</u>	Texto mantido.
	(B) para a categoria helicóptero:	(B) <u>10 (dez) horas de voo para a categoria helicóptero</u> ; helicópteros.	Excluída a divisão em peso de helicópteros, uma vez que somente aqueles acima de 12,500lbs serão tipo, pela nova regra. Adotado o mínimo de treinamento que constava anteriormente para a categoria de peso acima de 20,000lbs.
	(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;	(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;	Texto excluído, conforme acima.
	(2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 9071 kg (20000 lbs);	(2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 9071 kg (20000 lbs);	Texto excluído, conforme acima.
	(3) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 9071 kg (20000 lbs);	(3) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 9071 kg (20000 lbs);	Texto excluído, conforme acima.
	(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;	(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;	Texto mantido.
	(4) proficiência:	(4) proficiência:	Texto mantido
	(i) o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave ou simulador do mesmo tipo utilizado durante o treinamento;	(i) o candidato deve ser aprovado em exame de proficiência deve ser realizado em aeronave ou simulador do mesmo tipo utilizado durante dispositivo de treinamento; <u>para simulação de voo (FSTD) qualificado ou validado pela ANAC.</u>	Alterada a frase para evitar entendimentos equivocados de que o candidato estaria vinculado à aeronave ou simulador em que treinou. O único ponto que se visa impedir é que o candidato treine para determinado tipo e realize o exame em outro semelhante. Substituído o termo simulador por FSTD, que é o utilizado em toda a subparte.

	(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	(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	Excluído. O treinamento e o exame de proficiência são fases separadas do processo. Apesar de algumas instituições possuírem examinador credenciado, nada impede a realização do exame com INSPAC. O texto excluído levava ao entendimento que o treinamento em CTAC vincularia o uso de examinador credenciado, o que é incorreto.
	(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.	(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.	Excluído. Os detalhes processuais, tais como registros e comunicações de aprovação podem ser tratados em norma inferior. Além disso, há casos em que o candidato não registra comumente seus voos em CIV, por haverem sistemas alternativos disponibilizados pela própria ANAC, como o SISHAB.
	61.215 Revalidação de habilitação de tipo	61.215 Revalidação de habilitação de tipo	Texto mantido
	(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:	(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:	Texto mantido
	(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	(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	Texto mantido
	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento;	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento;	Texto mantido
	(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos:	(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos: <u>em um CTAC.</u>	Alterado para excluir as escolas e aeroclubes. Com a nova definição de classe e tipo, as aeronaves de menor complexidade, operadas por escolas e aeroclubes, deixam de requerer uma habilitação de tipo, e portanto o perde-se o sentido de permitir o treinamento de tipo nesse âmbito.
	(1) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou	(1) em CTAC, para aviões, helicópteros com dois ou mais motores, dirigíveis e aeronaves de sustentação por potência; ou	Excluído conforme acima.
	(2) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;	(2) em CTAC, escolas de aviação civil ou aeroclubes, para helicópteros monomotores;	Excluído conforme acima.
	(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	(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	Excluída a referência a escolas e aeroclubes, conforme já justificado acima

	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.	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.	
	(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC, escola de aviação civil ou aeroclube certificado ou validado para o tipo. ((c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC, escola de aviação civil ou aeroclube certificado ou validado para o tipo. (Excluída a referência a escolas e aeroclubes, conforme já justificado acima
	(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.	(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.	Item remanejado para a seção 61.211 - aplicabilidade
	61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo	61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo	Texto mantido
	(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.	(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.	Texto mantido
	(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 à aeronave na qual tenha sido realizada a instrução de voo e o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável, em centro de treinamento certificado pela ANAC para ministrar tal curso, e o instrutor deve declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	(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 à aeronave na qual tenha sido realizada a instrução de voo e o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outra <u>outro modelo de</u> aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução o treinamento de <u>instrução o treinamento de</u> diferenças ou de familiarização, conforme aplicável; em centro. O treinamento de <u>o treinamento de</u> treinamento-diferenças deve ser realizado em CTAC <u>deve ser realizado em CTAC</u> certificado pela ANAC para ministrar tal curso, e o instrutor deve declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico ou, caso este não exista, por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização pode ser ministrado, em quaisquer casos, por um CTAC ou por um PC ou PLA qualificado no modelo. . O <u>para ministrar tal curso, e o instrutor deve declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico ou, caso este não exista, por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização pode ser ministrado, em quaisquer casos, por um CTAC ou por um PC ou PLA qualificado no modelo. . O</u> responsável pela instrução deve fornecer um	Acrescentada a possibilidade de treinamento de diferenças ministrado por piloto qualificado no modelo, haja vista que nem sempre há CTAC qualificado ou validado pela ANAC para ministrar tal treinamento, especialmente considerando-se a grande diversidade de modelos de aeronave. A definição de quais modelos exigem treinamento de diferenças ou simples familiarização entre si já encontra-se na IS 61-004, que inclusive define cada um desses treinamentos (itens 4.1.5 e 4.1.6). O treinamento de familiarização, por não exigir recursos de voo (FSTD ou aeronave) pode ser ministrado por um PC ou PLA ainda que exista CTAC que o ministre.

		certificado, caso se trate de Registro de Voo em CTAC, ou endossar a CIV do piloto, caso se trate de um PC ou PLA, atestando que este o piloto instruído se encontra-se em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança.	Já o treinamento de diferenças, que exige conhecimentos mais aprofundados e, geralmente, tempo de instrução prática, deve ser realizado em CTAC obrigatoriamente caso exista.
	(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.	(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.	Texto mantido
	(d) As prerrogativas do titular da habilitação de tipo deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de tipo ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de tipo deverá realizar instrução revisória para o tipo pertinente em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de tipo.	(d) As prerrogativas do titular da habilitação de tipo deixam de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de tipo ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de tipo deverá realizar instrução revisória para o tipo pertinente em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de tipo.	Parágrafo excluído pois as prerrogativas não deixam de existir; o piloto está impedido de atuar como PIC mas pode ainda atuar como SIC, como prevê o novo texto da seção 61.21.
	SUBPARTE L HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS	SUBPARTE L HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS	Texto mantido
	61.221 Aplicabilidade	61.221 Aplicabilidade	Texto mantido
	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação 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.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, e revalidação e requalificação 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.	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir
	61.225 Revalidação e requalificação de habilitação de voo por instrumentos	61.225 Revalidação e requalificação de habilitação de voo por instrumentos	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir
	(a) Para revalidar uma habilitação de voo por instrumentos, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade	(a) Para revalidar uma habilitação de voo por instrumentos, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade	Excluída a referência aos seis meses; a revalidação poderá ser feita a qualquer tempo, já que a requalificação foi excluída.

	estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:	estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:	
	(1) ter realizado a instrução revisória para voo por instrumentos, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e	(1) ter realizado a instrução revisória para voo por instrumentos, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e	Texto mantido
	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.223(a)(7) deste Regulamento.	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.223(a)(7) deste Regulamento.	Texto mantido
	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de voo por instrumentos não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de voo por instrumentos pertinente.	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de voo por instrumentos não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de voo por instrumentos pertinente.	<p>A exclusão da requalificação pretende simplificar a regra, tanto para os pilotos quanto para a ANAC.</p> <p>A intenção é que o piloto faça sempre a revalidação, independentemente do fato de a habilitação estar vencida há mais ou menos de seis meses. Isso tornará mais simples a compreensão da regra pelos regulados e a análise dos processos pela ANAC, sem prejuízo à segurança.</p> <p>Isso porque os conhecimentos e a proficiência do piloto são avaliados no voo de cheque, não sendo razoável exigir ao piloto que passe por todo um processo de certificação inicial apenas por ter sua habilitação vencido há mais de seis meses, como faz esse parágrafo.</p> <p>Isso seria presumir que todo o conhecimento adquirido pelo piloto foi perdido em apenas 6 meses de inatividade, o que não corresponde à realidade. Ainda que ele tenha de fato perdido o conhecimento necessário para o voo e não tenha se preparado adequadamente para revalidar sua habilitação, isso seria facilmente identificável no voo de cheque, o que implicaria em sua reprovação.</p>
	61.227 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos	61.227 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos	Texto mantido
	(d) A prerrogativa do titular da habilitação de voo por instrumentos também deixa de existir sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de voo por instrumentos ainda dentro de	(d) A prerrogativa do titular da habilitação de voo por instrumentos também deixa de existir sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de voo por instrumentos ainda dentro de	Parágrafo excluído pois as prerrogativas não deixam de existir; o piloto está impedido de atuar como PIC mas pode ainda atuar como SIC, como prevê o novo texto da seção 61.21.

	seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de voo por instrumentos deve realizar instrução revisória para voo por instrumentos em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de voo por instrumentos.	seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de voo por instrumentos deve realizar instrução revisória para voo por instrumentos em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de voo por instrumentos.	
	SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO	SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO	Texto mantido
	61.231 Aplicabilidade	61.231 Aplicabilidade	Texto mantido
	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação da habilitação de instrutor de voo relativa às licenças de piloto e CPL, assim como as prerrogativas e condições para desempenho dessa função.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, e revalidação e requalificação da habilitação de instrutor de voo relativa às licenças de piloto e CPL, assim como as prerrogativas e condições para desempenho dessa função.	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir
	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo	Texto mantido
	(a) O candidato a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte:	(a) O candidato a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte:	Texto mantido
	(...)	(...)	Texto mantido
	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto:	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto:	Texto mantido
	(i) para a categoria planador: 50 (cinquenta) horas de voo, das quais, pelo menos, 40 (quarenta) horas em voos solo;	(i) para a categoria planador: 50 (cinquenta) horas de voo, das quais, pelo menos, 40 (quarenta) horas em voos solo;	Texto mantido
	(ii) para a categoria balão livre: 50 (cinquenta) horas de voo realizadas em, pelo menos, 40 (quarenta) ascensões;	(ii) para a categoria balão livre: 50 (cinquenta) horas de voo realizadas em, pelo menos, 40 (quarenta) ascensões; e	Texto mantido
	(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	(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 na 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 da aeronave	Alterado para manter os atuais requisitos para a concessão da habilitação de instrutor de voo, sem entrada em vigor do requisito adicional de 200 horas em comando. A SPO entende que o requisito adicional dificultar excessivamente a formação de novos instrutores, sem que haja reais evidências de que isso aumente a segurança de voo na atividade de instrução.

	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;	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;	
	(iv) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de sustentação por potência, o solicitante deve possuir, adicionalmente, 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	(iv) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de sustentação por potência, o solicitante deve possuir, adicionalmente, 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	Texto remanejado para o parágrafo 61.237 pois não se trata de um requisito para a concessão da habilitação, e sim uma condição para o exercício das prerrogativas de INVA.
	61.235 Revalidação e requalificação de habilitação de instrutor de voo	61.235 Revalidação e requalificação de habilitação de instrutor de voo	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir
	(a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:	(a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:	Excluída a referência aos seis meses; a revalidação poderá ser feita a qualquer tempo, já que a requalificação foi excluída.
	(1) ter realizado a instrução revisória para instrutor de voo, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e	(1) ter realizado a instrução revisória para instrutor de voo, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e	Texto mantido.
	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.233(a)(6) deste Regulamento.	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.233(a)(6) deste Regulamento.	Texto mantido.
	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de instrutor de voo não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de instrutor de voo pertinente.	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de instrutor de voo não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de instrutor de voo pertinente.	A exclusão da requalificação pretende simplificar a regra, tanto para os pilotos quanto para a ANAC. A intenção é que o piloto faça sempre a revalidação, independentemente do fato de a habilitação estar vencida há mais ou menos de seis meses. Isso tornará mais simples a compreensão da regra pelos regulados e a análise dos processos pela ANAC, sem prejuízo à segurança. Isso porque os conhecimentos e a proficiência do piloto são avaliados no voo de cheque, não sendo razoável exigir ao piloto que passe por todo um processo de certificação inicial apenas por ter sua habilitação vencido há mais de seis meses, como faz esse parágrafo.

			Isso seria presumir que todo o conhecimento adquirido pelo piloto foi perdido em apenas 6 meses de inatividade, o que não corresponde à realidade. Ainda que ele tenha de fato perdido o conhecimento necessário para o voo e não tenha se preparado adequadamente para revalidar sua habilitação, isso seria facilmente identificável no voo de cheque, o que implicaria em sua reprovação.
	61.237 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo	61.237 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo	Texto mantido.
	(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:	(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:	Texto mantido.
	(1) supervisionar voos solo de alunos pilotos; e	(1) supervisionar voos solo de alunos pilotos; e	Texto mantido.
	(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.	(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; e	Texto mantido.
		<u>(3) ministrar instrução revisória.</u>	A instrução revisória também é prerrogativa do instrutor de voo, conforme prevê a seção 61.23 desse RBAC.
	(b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve:	(b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve:	Texto mantido.
	(1) ser titular de licença de piloto de graduação igual ou superior à licença para a qual a instrução estiver sendo ministrada;	(1) ser titular de licença de piloto de graduação igual ou superior à licença para a qual a instrução estiver sendo ministrada;	Texto mantido.
	(2) ser titular de habilitações válidas para as quais a instrução estiver sendo ministrada; e	(2) ser titular de habilitações válidas para as quais a instrução estiver sendo ministrada; e	Texto mantido.
	(3) ser habilitado como piloto em comando da aeronave a ser usada para a instrução de voo.	(3) ser habilitado como piloto em comando da aeronave a ser usada para a instrução de voo;	Texto mantido.
		<u>(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</u>	Texto remanejado do parágrafo 61.235(a)(5)(iv), pois não se trata de um requisito para a concessão da habilitação, e sim uma condição para o exercício das prerrogativas de INVA. Além disso, foram excluídas dessa limitação os helicópteros monomotores por isonomia com a categoria avião, que só exige tais horas para os aviões multimotores.
		<u>(5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.</u>	Texto remanejado do parágrafo 61.235(a)(5)(iii), pois não se trata de um requisito para a concessão da

			habilitação, e sim uma condição para o exercício das prerrogativas de INVA.
	(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.	(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.	Texto mantido
	(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.	(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.	Texto mantido
	(e) o titular de uma habilitação de instrutor de voo válida está autorizado a registrar e assinar:	(e) o titular de uma habilitação de instrutor de voo válida está autorizado a registrar e assinar <u>endossar</u> :	<p>O termo utilizado para a "liberação" assinada pelo instrutor de voo na CIV do aluno está sendo padronizado como endosso, e os detalhes específicos dessa anotação constarão de uma IS.</p> <p>O termo "registrar e assinar" leva à incorreta interpretação de que o lançamento de horas de voo na CIV do aluno é prerrogativa do instrutor, o que não é verdade. O lançamento das horas é responsabilidade do detentor da CIV, e cabe ao instrutor apenas lançar os endossos nos casos previstos nesse RBAC (ex: liberando o aluno para cheque).</p>
	(1) em conformidade com esta seção, os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto ou candidato ao CPL a quem tenha autorizado a realizar voos solo, de navegação e de proficiência;	(1) em conformidade com esta seção, os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou a CIV) do aluno piloto ou candidato ao CPL a quem tenha autorizado a realizar voos solo, de navegação e <u>exame</u> de proficiência;	<p>O trecho "em conformidade com esta seção" é dispensável, pois é evidente que as regras do regulamento devem ser seguidas; além disso, existem regras para o endosso fora desta seção.</p> <p>O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é usado para registro de horas de voo, e por isso está sendo substituído por "CIV".</p> <p>A CIV Digital não está sendo incluída pois não permite ainda que o instrutor acesse o sistema do aluno para registrar endossos.</p>
	(2) em conformidade com esta seção, os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto ou candidato ao CPL a quem tenha autorizado a realizar voos solo em espaço aéreo controlado ou em aeródromo localizado dentro de espaço aéreo controlado; e	(2) em conformidade com esta seção, os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do aluno piloto ou candidato ao CPL a quem tenha autorizado a realizar voos solo em espaço aéreo controlado ou em aeródromo localizado dentro de espaço aéreo controlado; e	Excluído por ser redundante com o parágrafo (1), que já trata sobre o endosso para voo solo.
	(3) os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) de qualquer piloto ou	(3) os registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou 2) a CIV) de qualquer piloto ou	O candidato a CPL já está no parágrafo (a). Nesse parágrafo, está se tratando de pilotos já habilitados

	candidato ao CPL a quem tenha ministrado instrução de voo, certificando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência aplicável ou para retomar a operação normal exercendo novamente as prerrogativas de sua licença ou certificado e habilitações correspondentes.	candidato ao CPL a quem tenha ministrado instrução de voo, certificando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência aplicável ou para retomar a operação normal exercendo novamente as prerrogativas de sua licença ou certificado e habilitações correspondentes.	
	(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.	(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.	Texto mantido.
	(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.	(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.	Texto mantido.
	(h) A prerrogativa do titular da habilitação de instrutor de voo também deixa de existir sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de instrutor de voo ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de instrutor de voo deve realizar instrução revisória em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de instrutor de voo.	(h) A prerrogativa do titular da habilitação de instrutor de voo também deixa de existir sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de instrutor de voo ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de instrutor de voo deve realizar instrução revisória em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de instrutor de voo.	Parágrafo excluído pois as prerrogativas não deixam de existir; o piloto está impedido de atuar como PIC mas pode ainda atuar como SIC, como prevê o novo texto da seção 61.21.
	SUBPARTE N HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA	SUBPARTE N HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA	Texto mantido.
	61.241 Aplicabilidade	61.241 Aplicabilidade	Texto mantido.
	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação da habilitação de piloto agrícola, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, e revalidação e requalificação da habilitação de piloto agrícola, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir
	61.245 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto agrícola	61.245 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto agrícola	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir

	(a) Para revalidar uma habilitação de piloto agrícola, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:	(a) Para revalidar uma habilitação de piloto agrícola, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:	Excluída a referência aos seis meses; a revalidação poderá ser feita a qualquer tempo, já que a requalificação foi excluída.
	(1) ter realizado a instrução revisória para piloto agrícola, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e	(1) ter realizado a instrução revisória para piloto agrícola, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e	Texto mantido.
	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com os parágrafos 61.243(a)(6) e (7) deste Regulamento.	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com os parágrafos 61.243(a)(6) e (7) deste Regulamento.	Texto mantido.
	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de piloto agrícola não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de piloto agrícola pertinente.	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de piloto agrícola não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de piloto agrícola pertinente.	<p>A exclusão da requalificação pretende simplificar a regra, tanto para os pilotos quanto para a ANAC.</p> <p>A intenção é que o piloto faça sempre a revalidação, independentemente do fato de a habilitação estar vencida há mais ou menos de seis meses. Isso tornará mais simples a compreensão da regra pelos regulados e a análise dos processos pela ANAC, sem prejuízo à segurança.</p> <p>Isso porque os conhecimentos e a proficiência do piloto são avaliados no voo de cheque, não sendo razoável exigir ao piloto que passe por todo um processo de certificação inicial apenas por ter sua habilitação vencido há mais de seis meses, como faz esse parágrafo.</p> <p>Isso seria presumir que todo o conhecimento adquirido pelo piloto foi perdido em apenas 6 meses de inatividade, o que não corresponde à realidade. Ainda que ele tenha de fato perdido o conhecimento necessário para o voo e não tenha se preparado adequadamente para revalidar sua habilitação, isso seria facilmente identificável no voo de cheque, o que implicaria em sua reprovação.</p>
	61.247 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola	61.247 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola	Texto mantido.
	(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto agrícola também deixa de existir sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de	(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto agrícola também deixa de existir sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de	Parágrafo excluído pois as prerrogativas não deixam de existir; o piloto está impedido de atuar como PIC mas pode ainda atuar como SIC, como prevê o novo texto da seção 61.21.

	<p>piloto agrícola ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto agrícola deverá realizar instrução revisória para piloto agrícola em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto agrícola.</p>	<p>piloto agrícola ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto agrícola deverá realizar instrução revisória para piloto agrícola em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto agrícola.</p>	
	SUBPARTE O HABILITAÇÃO DE PILOTO REBOCADOR DE PLANADOR	SUBPARTE O HABILITAÇÃO DE PILOTO REBOCADOR DE PLANADOR	Texto mantido.
	61.251 Aplicabilidade	61.251 Aplicabilidade	Texto mantido
	<p>(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação da habilitação de piloto rebocador de planador, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.</p>	<p>(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, e revalidação e requalificação da habilitação de piloto rebocador de planador, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.</p>	<p>A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir</p>
	61.255 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto rebocador de planador	61.255 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto rebocador de planador	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir
	<p>(a) Para revalidar uma habilitação de piloto rebocador de planador, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:</p>	<p>(a) Para revalidar uma habilitação de piloto rebocador de planador, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:</p>	<p>Excluída a referência aos seis meses; a revalidação poderá ser feita a qualquer tempo, já que a requalificação foi excluída.</p>
	<p>(1) ter realizado a instrução revisória para operação de reboque de planador, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e</p>	<p>(1) ter realizado a instrução revisória para operação de reboque de planador, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e</p>	Texto mantido
	<p>(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.253(a)(5) deste Regulamento.</p>	<p>(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.253(a)(5) deste Regulamento.</p>	Texto mantido
	<p>(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma</p>	<p>(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma</p>	<p>A exclusão da requalificação pretende simplificar a regra, tanto para os pilotos quanto para a ANAC.</p> <p>A intenção é que o piloto faça sempre a revalidação, independentemente do fato de a habilitação estar vencida há mais ou menos de seis meses. Isso tornará mais simples a compreensão da regra pelos</p>

	<p>nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de piloto rebocador de planador pertinente.</p>	<p>nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de piloto rebocador de planador pertinente.</p>	<p>regulados e a análise dos processos pela ANAC, sem prejuízo à segurança.</p> <p>Isso porque os conhecimentos e a proficiência do piloto são avaliados no voo de cheque, não sendo razoável exigir ao piloto que passe por todo um processo de certificação inicial apenas por ter sua habilitação vencido há mais de seis meses, como faz esse parágrafo.</p> <p>Isso seria presumir que todo o conhecimento adquirido pelo piloto foi perdido em apenas 6 meses de inatividade, o que não corresponde à realidade. Ainda que ele tenha de fato perdido o conhecimento necessário para o voo e não tenha se preparado adequadamente para revalidar sua habilitação, isso seria facilmente identificável no voo de cheque, o que implicaria em sua reprovação.</p>
	<p>61.257 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador</p>	<p>61.257 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador</p>	<p>Texto mantido.</p>
	<p>(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto rebocador de planador deixa de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto rebocador de planador ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto rebocador de planador deverá realizar instrução revisória para operação de reboque de planador em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto rebocador de planador.</p>	<p>(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto rebocador de planador deixa de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto rebocador de planador ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto rebocador de planador deverá realizar instrução revisória para operação de reboque de planador em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto rebocador de planador.</p>	<p>Parágrafo excluído pois as prerrogativas não deixam de existir; o piloto está impedido de atuar como PIC mas pode ainda atuar como SIC, como prevê o novo texto da seção 61.21.</p>
	<p>SUBPARTE P HABILITAÇÃO DE PILOTO LANÇADOR DE PARAQUEDISTAS</p>	<p>SUBPARTE P HABILITAÇÃO DE PILOTO LANÇADOR DE PARAQUEDISTAS</p>	<p>Texto mantido</p>
	<p>61.261 Aplicabilidade</p>	<p>61.261 Aplicabilidade</p>	<p>Texto mantido</p>

	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação da habilitação de piloto lançador de paraquedistas, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, e revalidação e requalificação da habilitação de piloto lançador de paraquedistas, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir
	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas	Texto mantido
	(a) O candidato a uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas deve cumprir o seguinte:	(a) O candidato a uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas deve cumprir o seguinte:	Texto mantido
	(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto de avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto de avião , com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	Equivocadamente este parágrafo requer uma licença de piloto de avião para a obtenção de uma habilitação de LPQD. Não há impedimento regulamentar ao lançamento de paraquedistas em outras categorias de aeronave – helicópteros, por exemplo – de forma que este item deve ser retificado para possibilitar essa habilitação em outras categorias.
	61.265 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto lançador de paraquedistas	61.265 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto lançador de paraquedistas	A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir
	(a) Para revalidar uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:	(a) Para revalidar uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:	Excluída a referência aos seis meses; a revalidação poderá ser feita a qualquer tempo, já que a requalificação foi excluída.
	(1) ter realizado a instrução revisória para operação de lançamento de paraquedistas, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e	(1) ter realizado a instrução revisória para operação de lançamento de paraquedistas, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e	Texto mantido
	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.263(a)(5) deste Regulamento.	(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.263(a)(5) deste Regulamento.	Texto mantido
	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para	(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para	A exclusão da requalificação pretende simplificar a regra, tanto para os pilotos quanto para a ANAC. A intenção é que o piloto faça sempre a revalidação, independentemente do fato de a habilitação estar vencida há mais ou menos de seis meses. Isso tornará mais simples a compreensão da regra pelos regulados e a análise dos processos pela ANAC, sem prejuízo à segurança.

	concessão da habilitação de piloto lançador de paraquedistas pertinente.	concessão da habilitação de piloto lançador de paraquedistas pertinente.	Isso porque os conhecimentos e a proficiência do piloto são avaliados no voo de cheque, não sendo razoável exigir ao piloto que passe por todo um processo de certificação inicial apenas por ter sua habilitação vencido há mais de seis meses, como faz esse parágrafo. Isso seria presumir que todo o conhecimento adquirido pelo piloto foi perdido em apenas 6 meses de inatividade, o que não corresponde à realidade. Ainda que ele tenha de fato perdido o conhecimento necessário para o voo e não tenha se preparado adequadamente para revalidar sua habilitação, isso seria facilmente identificável no voo de cheque, o que implicaria em sua reprovação.
	61.267 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas	61.267 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas	
	(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deixa de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto lançador de paraquedistas ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deverá realizar instrução revisória para operação de lançamento de paraquedistas em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto lançador de paraquedistas.	(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deixa de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto lançador de paraquedistas ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deverá realizar instrução revisória para operação de lançamento de paraquedistas em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto lançador de paraquedistas.	Parágrafo excluído pois as prerrogativas não deixam de existir; o piloto está impedido de atuar como PIC mas pode ainda atuar como SIC, como prevê o novo texto da seção 61.21.
	SUBPARTE RCERTIFICADO DE PILOTO DE AERONAVE LEVE ESPORTIVA(CPL)	SUBPARTE RCERTIFICADOR CERTIFICADO DE PILOTO DE AERONAVE LEVE ESPORTIVA(CPL)	Texto mantido
	61.289 Requisitos de instrução de voo para a concessão do CPL	61.289 Requisitos de instrução de voo para a concessão do CPL	Texto mantido
	(a) O candidato a um CPL deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução aprovado pela ANAC, por um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução de voo nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do	(a) O candidato a um CPL deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução aprovado pela ANAC, por um, . Ao término da instrução, o instrutor de voo autorizado que registre tal instrução de voo nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro	O Sistema Eletrônico de Registro de Voo não é utilizado pela ANAC para registro das horas de voo dos pilotos

	<p>piloto em instrução. O instrutor é responsável por declarar que o aluno é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do CPL. 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:</p>	<p>de Voo ou CIV) do piloto em instrução. O instrutor é responsável por declarar que o <u>endossar a CIV do aluno, declarando que este</u> é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do CPL. 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:</p>	<p>O texto foi também ajustado para deixar claro que o endosso do instrutor só é necessário ao final da instrução, liberando o aluno para o cheque.</p> <p>O lançamento das horas voadas na CIV do aluno, apesar de poder ser acompanhado pelo instrutor para fins didáticos, deve ser feito pelo próprio aluno, que é o responsável por seus registros pessoais, e não por seu instrutor como o texto anterior dava a entender.</p> <p>Por fim, foi retirado o trecho “por um instrutor de voo autorizado...”, já que a obrigatoriedade de treinamento em centro de instrução já supre esse requisito (obviamente, por força dos RBHA 140, 141, os centros de instrução somente podem utilizar instrutores habilitados, aeronaves homologadas, etc...)</p>
	61.293 Regras de transição para o CPL	61.293 Regras de transição para o CPL	Texto mantido
	<p>(b) A transição para o CPL se realizará no momento da revalidação ou requalificação de uma habilitação vinculada ao CPD ou CPR, desde que:</p>	<p>(b) A transição para o CPL se realizará no momento da revalidação ou requalificação de uma habilitação vinculada ao CPD ou CPR, desde que:</p>	<p>A requalificação foi excluída do regulamento na proposta, e portanto essa referência deve também deixar de existir</p>