

RBAC 61 Emd 06	RBAC 61 Emd XX (Texto proposto, com marcas de revisão em relação à Emd. 06) As seções que não foram modificadas foram citadas apenas os títulos.	Exposição de motivos
SUBPARTE A - DISPOSIÇÕES GERAIS	SUBPARTE A - DISPOSIÇÕES GERAIS	Texto mantido
61.1 Aplicabilidade	61.1 Aplicabilidade	Texto mantido
61.2 Abreviaturas e definições	61.2 Abreviaturas e definições	Texto mantido
(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:	Texto mantido
(1) <i>Acidente aeronáutico</i> significa toda ocorrência que seja caracterizada como tal pela autoridade de investigação SIPAER.	(1) <i>Acidente aeronáutico</i> significa toda ocorrência que seja caracterizada como tal pela autoridade de investigação SIPAER.	Texto mantido
(2) <i>Autorização</i> significa ato administrativo discricionário e precário mediante o qual a ANAC faculta ao regulado, em casos concretos, o exercício de suas atividades.	(2) <i>Autorização</i> significa ato administrativo discricionário e precário mediante o qual a ANAC faculta ao regulado, em casos concretos, o exercício de suas atividades.	Texto mantido
(3) <i>Caderneta Individual de Voo – CIV</i> significa o documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto de aeronave leve esportiva, piloto privado, piloto comercial, piloto de linha aérea, piloto de planador ou piloto de balão livre operando aeronaves em serviços aéreos privados.	(3) <i>Caderneta Individual de Voo – CIV</i> significa o documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto de aeronave leve esportiva <i>aerodesportivo</i> , piloto privado, piloto comercial, piloto de linha aérea, piloto de planador ou piloto de balão livre operando aeronaves em serviços aéreos privados.	Texto alterado com a substituição de “piloto de aeronave leve esportiva” por “piloto aerodesportivo”.
(4) <i>Caderneta Individual de Voo Digital – CIV Digital</i> significa o banco de dados informatizado, disponibilizado pela ANAC para que usuários cadastrados efetuem registros de horas de voo.	(4) <i>Caderneta Individual de Voo Digital – CIV Digital</i> significa o banco de dados informatizado, disponibilizado pela ANAC para que usuários cadastrados efetuem registros de horas de voo.	Texto mantido
(5) <i>Centro de Instrução de Aviação Civil – CIAC</i> significa organização certificada cuja finalidade é formar recursos humanos para aviação civil, conduzindo seus alunos para a obtenção das licenças e habilitações requeridas pela ANAC. Para o início de suas atividades deve ser detentora de um certificado de CIAC, obtido através de um processo de certificação, com uma sede administrativa e base operacional e ter curso(s) aprovado(s) pela ANAC.	(5) <i>Centro de Instrução de Aviação Civil – CIAC</i> significa organização certificada cuja finalidade é formar recursos humanos para aviação civil, conduzindo seus alunos para a obtenção das licenças e habilitações requeridas pela ANAC. Para o início de suas atividades deve ser detentora de um certificado de CIAC, obtido através de um processo de certificação, com uma sede administrativa e base operacional e ter curso(s) aprovado(s) pela ANAC.	Texto mantido
(6) <i>Centro de Treinamento de Aviação Civil – CTAC</i> significa uma organização certificada de acordo com o RBAC 142.	(6) <i>Centro de Treinamento de Aviação Civil – CTAC</i> significa uma organização certificada de acordo com o RBAC 142.	Texto mantido
(7) <i>Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva – CPL</i> significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave leve esportiva, com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.	(7) <i>Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva – CPL Aerodesportivo – CPA</i> significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave leve esportiva; <u>portadora de Certificado de Aeronavegabilidade Especial (CA-E) ou aeronave aerodesportiva portadora de Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)</u> , com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado <u>os referidos certificados</u> .	Substituição do título da licença CPL por CPA a fim de tornar a definição mais abrangente e englobar os certificados emitidos para os pilotos de aerodesporto que pretendam conduzir aeronave leve esportiva e aeronave aerodesportiva portadora de CAVE. Optou-se por deixar a definição da linha de corte do tipo de aeronave aerodesportiva a ser operada por piloto portador de CPA apenas no RBAC nº 103. Determinou-se aqui que o CPA é aplicável a quem opera ALE ou demais ultraleves motorizados que operam sob CAVE.

(8) <i>Certificado Médico Aeronáutico – CMA</i> significa o documento emitido por um examinador credenciado ou pela ANAC, de acordo com o RBAC 67. Os CMA equivalem aos antigos Certificados de Capacidade Física (CCF), que continuarão em vigor até o fim da validade, quando serão substituídos pelos CMA.	(8) <i>Certificado Médico Aeronáutico – CMA</i> significa o documento emitido por um examinador credenciado ou pela ANAC, de acordo com o RBAC 67. Os CMA equivalem aos antigos Certificados de Capacidade Física (CCF), que continuarão em vigor até o fim da validade, quando serão substituídos pelos CMA.	Texto mantido
(9) <i>Código ANAC – CANAC</i> significa o número único, composto de 6 dígitos, que identifica o titular de uma licença ou certificado emitido pela ANAC.	(9) <i>Código ANAC – CANAC</i> significa o número único, composto de 6 dígitos, que identifica o titular de uma licença ou certificado emitido pela ANAC.	Texto mantido
(10) <i>Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo (Flight Simulation Training Device - FSTD)</i> significa qualquer equipamento no qual as condições de voo podem ser simuladas no solo e que esteja qualificado pela ANAC como abaixo:	(10) <i>Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo (Flight Simulation Training Device - FSTD)</i> significa qualquer equipamento no qual as condições de voo podem ser simuladas no solo e que esteja qualificado pela ANAC como abaixo:	Texto mantido
(i) Simulador de Voo (<i>Full Flight Simulator - FFS</i>);	(i) Simulador de Voo (<i>Full Flight Simulator - FFS</i>);	Texto mantido
(ii) Dispositivo de Treinamento de Voo (<i>Flight Training Device - FTD</i>); e	(ii) Dispositivo de Treinamento de Voo (<i>Flight Training Device - FTD</i>); e	Texto mantido
(iii) Treinador de Voo por Instrumentos (<i>Aviation Training Device - ATD</i>).	(iii) Treinador de Voo por Instrumentos (<i>Aviation Training Device - ATD</i>).	Texto mantido
(11) <i>Habilitação</i> significa uma autorização associada a uma licença ou a um certificado, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado respectivos.	(11) <i>Habilitação</i> significa uma autorização associada a uma licença ou a um certificado, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado respectivos.	Texto mantido
(12) <i>Instrutor de voo</i> significa:	(12) <i>Instrutor de voo</i> significa:	Texto mantido
(i) um piloto detentor da habilitação de Instrutor de Voo prevista na Subparte M deste Regulamento; ou	(i) um piloto detentor da habilitação de Instrutor de Voo prevista na Subparte M deste Regulamento; ou	Texto mantido
(ii) um piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado.	(ii) um piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado.	Texto mantido
(13) <i>Licença</i> significa o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença.	(13) <i>Licença</i> significa o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença.	Texto mantido
(14) <i>NOTAM (Notice to Airmen - Aviso aos Aeronavegantes)</i> significa um aviso expedido pelo Comando da Aeronáutica que contém informações relativas ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo pronto conhecimento seja indispensável ao pessoal ligado às operações de voo.	(14) <i>NOTAM (Notice to Airmen - Aviso aos Aeronavegantes)</i> significa um aviso expedido pelo Comando da Aeronáutica que contém informações relativas ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo pronto conhecimento seja indispensável ao pessoal ligado às operações de voo.	Texto mantido
(15) <i>Piloto de segurança</i> significa o membro da tripulação habilitado e qualificado em nível de piloto em comando ou segundo em comando, designado para acompanhar voos de instrução realizados em	(15) <i>Piloto de segurança</i> significa o membro da tripulação habilitado e qualificado em nível de piloto em comando ou segundo em comando, designado para acompanhar voos de instrução realizados em	Texto mantido

aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos.	aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos.	
(16) <i>Piloto em comando sob supervisão</i> significa o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.	(16) <i>Piloto em comando sob supervisão</i> significa o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.	Texto mantido
(17) <i>Publicação de Informações Aeronáuticas (Aeronautical Information Publication - AIP)</i> significa a publicação oficial da autoridade aeronáutica que contém informações atualizadas sobre aspectos essenciais para a navegação aérea.	(17) <i>Publicação de Informações Aeronáuticas (Aeronautical Information Publication - AIP)</i> significa a publicação oficial da autoridade aeronáutica que contém informações atualizadas sobre aspectos essenciais para a navegação aérea.	Texto mantido
(18) <i>Tempo de instrução em duplo comando</i> significa o tempo de voo durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo ministrada por um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC e ocupando um dos postos de pilotagem da aeronave.	(18) <i>Tempo de instrução em duplo comando</i> significa o tempo de voo durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo ministrada por um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC e ocupando um dos postos de pilotagem da aeronave.	Texto mantido
(19) <i>Tempo de voo em FSTD</i> significa o tempo durante o qual um piloto pratica em terra e sob instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC, voo simulado em um dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.	(19) <i>Tempo de voo em FSTD</i> significa o tempo durante o qual um piloto pratica em terra e sob instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC, voo simulado em um dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.	Texto mantido
(20) <i>Tempo de voo solo</i> significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave.	(20) <i>Tempo de voo solo</i> significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave.	Texto mantido
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações	61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações	Texto mantido
61.4 Cassação de licenças e certificados de pilotos	61.4 Cassação de licenças e certificados de pilotos	Texto mantido
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
(a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste Regulamento, para o desempenho de funções de piloto:	(a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste Regulamento, para o desempenho de funções de piloto:	Texto mantido
(1) aluno piloto;	(1) aluno piloto;	Texto mantido
(2) piloto privado;	(2) piloto privado;	Texto mantido
(3) piloto comercial;	(3) piloto comercial;	Texto mantido
(4) piloto de tripulação múltipla;	(4) piloto de tripulação múltipla;	Texto mantido
(5) piloto de linha aérea;	(5) piloto de linha aérea;	Texto mantido
(6) piloto de planador; e	(6) piloto de planador; e	Texto mantido
(7) piloto de balão livre.	(7) piloto de balão livre.	Texto mantido
(b) São averbadas nas licenças indicadas no parágrafo (a) desta seção, as seguintes habilitações:	(b) São averbadas nas licenças indicadas no parágrafo (a) desta seção, as seguintes habilitações:	Texto mantido
(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	(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	Texto mantido

livre, com a finalidade de estabelecer prazos de validade. As habilitações de categoria compreendem:	livre, com a finalidade de estabelecer prazos de validade. As habilitações de categoria compreendem:	
(i) avião;	(i) avião;	Texto mantido
(ii) helicóptero;	(ii) helicóptero;	Texto mantido
(iii) aeronave de sustentação por potência;	(iii) aeronave de sustentação por potência;	Texto mantido
(iv) dirigível;	(iv) dirigível;	Texto mantido
(v) planador; e	(v) planador; e	Texto mantido
(vi) balão livre;	(vi) balão livre;	Texto mantido
(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as seguintes habilitações de classe:	(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as seguintes habilitações de classe:	Texto mantido
(i) avião monomotor terrestre;	(i) avião monomotor terrestre;	Texto mantido
(ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;	(ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;	Texto mantido
(iii) avião multimotor terrestre;	(iii) avião multimotor terrestre;	Texto mantido
(iv) hidroavião ou anfíbio multimotor;	(iv) hidroavião ou anfíbio multimotor;	Texto mantido
(v) helicóptero monomotor convencional;	(v) helicóptero monomotor convencional;	Texto mantido
(vi) helicóptero monomotor a turbina;	(vi) helicóptero monomotor a turbina;	Texto mantido
(vii) helicóptero multimotor;	(vii) helicóptero multimotor;	Texto mantido
(viii) aeronave leve esportiva terrestre, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva;	(viii) aeronave leve esportiva terrestre, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva aerodesportivo;	Texto alterado com a substituição de "piloto de aeronave leve esportiva" por "piloto aerodesportivo".
(ix) aeronave leve esportiva anfíbia, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva; e	(ix) aeronave leve esportiva anfíbia, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva aerodesportivo; e	Texto alterado com a substituição de "piloto de aeronave leve esportiva" por "piloto aerodesportivo".
(x) dirigível.	(x) dirigível.	Texto mantido
(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:	(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:	Texto mantido
(i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;	(i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;	Texto mantido
(ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;	(ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;	Texto mantido
(iii) aviões com motor a reação;	(iii) aviões com motor a reação;	Texto mantido
(iv) aeronaves de sustentação por potência; e	(iv) aeronaves de sustentação por potência; e	Texto mantido
(v) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.	(v) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.	Texto mantido
(4) habilitações relativas à operação: são averbadas nas licenças de piloto, com exceção da licença de aluno piloto, válidas exclusivamente para a categoria de aeronave constante da denominação da graduação da licença e condicionadas às	(4) habilitações relativas à operação: são averbadas nas licenças de piloto, com exceção da licença de aluno piloto, válidas exclusivamente para a categoria de aeronave constante da denominação da graduação da licença e condicionadas às	Texto mantido

prerrogativas das demais habilitações da mesma licença, compreendendo:	prerrogativas das demais habilitações da mesma licença, compreendendo:	
(i) voo por instrumentos;	(i) voo por instrumentos;	Texto mantido
(ii) instrutor de voo;	(ii) instrutor de voo; <u>e</u>	Texto mantido
(iii) piloto agrícola;	(iii) piloto agrícola; <u>;</u>	Texto mantido
(iv) piloto rebocador de planador; e	(iv) piloto rebocador de planador; e	Foi proposta a exclusão desta habilitação, pois do ponto de vista regulatório nada há que justifique a sua existência, visto que os candidatos já são pilotos habilitados, a atividade é por conta e risco dos seus praticantes, que conhecem muito bem os riscos da operação, e o risco de externalidades é também muito baixo. A eventual necessidade de treinamento para os pilotos pode ser administrada no âmbito das associações.
(v) piloto lançador de paraquedistas;	(v) piloto lançador de paraquedistas;	Foi proposta a exclusão desta habilitação, pois do ponto de vista regulatório nada há que justifique a sua existência, visto que os candidatos já são pilotos habilitados, a atividade é por conta e risco dos seus praticantes, que conhecem muito bem os riscos da operação, e o risco de externalidades é também muito baixo. A eventual necessidade de treinamento para os pilotos pode ser administrada no âmbito das associações.
(c) Quando da emissão de uma habilitação de tipo que limite as atribuições do seu titular às de segundo em comando, ou para atuar como piloto em comando somente durante a fase de voo de cruzeiro, ou ainda para operar somente compondo tripulação de 2 (dois) pilotos, em aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, tais limitações deverão estar averbadas na referida habilitação.	(c) Quando da emissão de uma habilitação de tipo que limite as atribuições do seu titular às de segundo em comando, ou para atuar como piloto em comando somente durante a fase de voo de cruzeiro, ou ainda para operar somente compondo tripulação de 2 (dois) pilotos, em aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, tais limitações deverão estar averbadas na referida habilitação.	Texto mantido
(d) O CPL é concedido, segundo os termos deste Regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves esportivas segundo os requisitos do RBAC 21.	(d) O <u>CPLCPA</u> é concedido, segundo os termos deste Regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves esportivas <u>ou aeronaves aerodesportivas portadoras de CAVE</u> segundo os requisitos dados <u>RBAC 01 e 21 com peso máximo de decolagem de até 750kg, exceto balões e planadores.</u>	Texto alterado a fim de contemplar os requisitos das aeronaves a serem conduzidas por piloto aerodesportivo.
(e) O tipo de licenças e habilitações de piloto requeridas para operar uma aeronave é determinado pela ANAC.	(e) O tipo de licenças e habilitações de piloto requeridas para operar uma aeronave é determinado pela ANAC.	Texto mantido
61.7 Certificados e habilitações obsoletas	61.7 Certificados e habilitações obsoletas	Texto mantido
61.9 [Reservado]	61.9 [Reservado]	Texto mantido
61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro	61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro	Texto mantido
61.11 [Reservado]	61.11 [Reservado]	Texto mantido
61.13 Solicitação de licenças, certificados e/ou habilitações	61.13 Solicitação de licenças, certificados e/ou habilitações	Texto mantido
(a) A solicitação para a concessão de uma licença/certificado e/ou de uma habilitação de acordo com este Regulamento deve ser feita por	(a) A solicitação para a concessão de uma licença/certificado e/ou de uma habilitação de acordo com este Regulamento deve ser feita por	Texto mantido

meio de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, o qual deve ser enviado por via eletrônica disponibilizada pela ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência de voo e aprovação em exame de proficiência previstos neste Regulamento, correspondentes à licença/certificado e/ou habilitação requerida. Para tanto:	meio de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, o qual deve ser enviado por via eletrônica disponibilizada pela ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência de voo e aprovação em exame de proficiência previstos neste Regulamento, correspondentes à licença/certificado e/ou habilitação requerida. Para tanto:	
(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a aprovação em exame teórico da ANAC, envolvendo os assuntos pertinentes à licença ou habilitação requerida. Nos casos em que a realização de curso teórico em instituição certificada for requisito para obter a licença ou habilitação, o candidato somente poderá realizar o exame teórico após ter concluído o curso teórico com aproveitamento; e	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a aprovação em exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC, envolvendo os assuntos pertinentes à licença ou habilitação requerida. Nos casos em que a realização de curso teórico em instituição certificada for requisito para obter a licença ou habilitação, o candidato somente poderá realizar o exame teórico após ter concluído o curso teórico com aproveitamento; e	A intenção desta modificação é permitir às associações credenciadas aplicarem o exame teórico. As associações detêm o maior expertise na matéria do aerodesporto, que é o nicho principal de suas atividades. Como o objetivo do projeto é valorizar o papel das associações, deixar com elas a banca vai ao encontro deste objetivo. Desse modo, o texto foi modificado para exigir a realização de "exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC", de modo a abrir a possibilidade de haver a aprovação de uma banca teórica em uma instituição credenciada.
(2) o solicitante que não obtiver aprovação no exame de proficiência somente poderá prestar novo exame após realizar, sob a supervisão de um instrutor de voo habilitado e qualificado, treinamento corretivo relativo às deficiências que provocaram a sua reprovação, podendo repetir tal procedimento tantas vezes quantas forem necessárias até sua aprovação ou desistência.	(2) o solicitante que não obtiver aprovação no exame de proficiência somente poderá prestar novo exame após realizar, sob a supervisão de um instrutor de voo habilitado e qualificado, treinamento corretivo relativo às deficiências que provocaram a sua reprovação, podendo repetir tal procedimento tantas vezes quantas forem necessárias até sua aprovação ou desistência.	Texto mantido
(b) O solicitante que reúna os requisitos estabelecidos neste Regulamento faz jus a uma licença/certificado apropriado com suas correspondentes habilitações, desde que não conste em seu nome débitos com a ANAC decorrentes de multas, inscritos na Dívida Ativa da União.	(b) O solicitante que reúna os requisitos estabelecidos neste Regulamento faz jus a uma licença/certificado apropriado com suas correspondentes habilitações, desde que não conste em seu nome débitos com a ANAC decorrentes de multas, inscritos na Dívida Ativa da União.	Texto mantido
(c) O titular de uma licença/certificado expedido em conformidade com este Regulamento, que tenha tido essa licença/certificado cassado, somente pode requerer nova licença/certificado após decorridos pelo menos 2 (dois) anos da data do ato administrativo que determinou a cassação do documento, e desde que fique comprovado que os motivos que levaram à cassação não mais existam ou não produzam mais efeito.	(c) O titular de uma licença/certificado expedido em conformidade com este Regulamento, que tenha tido essa licença/certificado cassado, somente pode requerer nova licença/certificado após decorridos pelo menos 2 (dois) anos da data do ato administrativo que determinou a cassação do documento, e desde que fique comprovado que os motivos que levaram à cassação não mais existam ou não produzam mais efeito.	Texto mantido
(d) O titular de uma licença/certificado expedido em conformidade com este Regulamento, com habilitações suspensas, não pode requerer qualquer outra licença, certificado, habilitação ou averbação de qualificação enquanto vigorar alguma suspensão.	(d) O titular de uma licença/certificado expedido em conformidade com este Regulamento, com habilitações suspensas, não pode requerer qualquer outra licença, certificado, habilitação ou averbação de qualificação enquanto vigorar alguma suspensão.	Texto mantido
(e) O solicitante de uma licença ou certificado que tenha atendido a todos os requisitos deste regulamento, inclusive aprovação no exame de proficiência, fará jus a emissão de uma licença/certificado provisório válida por um período de 90 (noventa) dias a partir da data da sua emissão. A emissão da licença/certificado provisório será automaticamente revogada se for constatada alguma irregularidade.	(e) O solicitante de uma licença ou certificado que tenha atendido a todos os requisitos deste regulamento, inclusive aprovação no exame de proficiência, fará jus a emissão de uma licença/certificado provisório válida por um período de 90 (noventa) dias a partir da data da sua emissão. A emissão da licença/certificado provisório será automaticamente revogada se for constatada alguma irregularidade.	Texto mantido
61.15 Autorização específica para realização de voo	61.15 Autorização específica para realização de voo	Texto mantido

61.17 Vigência das licenças de piloto e CPL	61.17 Vigência das licenças de piloto e CPL CPA	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(a) A licença de piloto e o CPL são permanentes, com exceção da licença de aluno piloto, que perde sua validade quando o aluno piloto se desvincula da instituição de ensino de aviação civil na qual estava matriculado ou depois de decorridos 24 (vinte e quatro) meses da data de sua concessão. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:	(a) A licença de piloto e o CPL CPA são permanentes, com exceção da licença de aluno piloto, que perde sua validade quando o aluno piloto se desvincula da instituição de ensino de aviação civil na qual estava matriculado ou depois de decorridos 24 (vinte e quatro) meses da data de sua concessão. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(1) estar com o CMA válido e adequado à licença/certificado de que é titular;	(1) estar com o CMA válido e adequado à licença/certificado de que é titular;	Texto mantido
(2) estar com as habilitações correspondentes válidas; e	(2) estar com as habilitações correspondentes válidas; e	Texto mantido
(3) possuir experiência recente correspondente à licença ou ao certificado, conforme previsto na seção 61.21 deste Regulamento.	(3) possuir experiência recente correspondente à licença ou ao certificado, conforme previsto na seção 61.21 deste Regulamento.	Texto mantido
(b) As prerrogativas da licença não poderão ser exercidas se:	(b) As prerrogativas da licença não poderão ser exercidas se:	Texto mantido
(1) estiverem restritas por razões de idade limite, de acordo com os requisitos estabelecidos por este Regulamento; ou	(1) estiverem restritas por razões de idade limite, de acordo com os requisitos estabelecidos por este Regulamento; ou	Texto mantido
(2) o titular tiver renunciado à licença/certificado ou esta se encontre cassada, suspensa ou cancelada pela ANAC; ou	(2) o titular tiver renunciado à licença/certificado ou esta se encontre cassada, suspensa ou cancelada pela ANAC; ou	Texto mantido
(3) o CMA correspondente estiver vencido.	(3) o CMA correspondente estiver vencido.	Texto mantido
61.19 Validade das habilitações de piloto	61.19 Validade das habilitações de piloto	Texto mantido
(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto deve obedecer aos seguintes prazos, contados a partir do mês de aprovação do piloto no exame de proficiência, a exceção do previsto no parágrafo 61.33 (a) deste Regulamento:	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto deve obedecer aos seguintes prazos, contados a partir do mês de aprovação do piloto no exame de proficiência, a exceção do previsto no parágrafo 61.33 (a) deste Regulamento:	Texto mantido
(1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses, com exceção das habilitações relativas às aeronaves leves esportivas, que terão validade de 36 (trinta e seis) meses;	(1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses, com exceção das habilitações relativas às aeronaves leves esportivas ao certificado de piloto aerodesportivo - CPA , que terão validade de 36 (trinta e seis) meses;	Texto alterado para contemplar todas as habilitações de classe vinculadas ao CPA que terão validade de 36 meses.
(2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses;	(2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses;	Texto mantido
(3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses;	(3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses;	Texto mantido
(4) habilitação de instrutor de voo: 12 (doze) meses;	(4) habilitação de instrutor de voo: 12 (doze) meses, <u>com exceção das habilitações relativas a instrutor de voo de balão livre e planador, que terão validade de 36 (trinta e seis) meses;</u>	A dilatação dos prazos de validade das habilitações de instrutor de voo de balão livre e planador fundamenta-se na natureza distinta dessas operações quando comparadas ao CPA e às outras habilitações da aviação tradicional. Este tem sido um pleito constante da comunidade praticante.
(5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses;	(5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses;	Texto mantido
(6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses;	(6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (6) [reservado];	Foi proposta a exclusão desta habilitação, pois do ponto de vista regulatório nada há que justifique a sua existência, visto que os candidatos já são pilotos habilitados, a atividade é por conta e risco dos seus praticantes, que conhecem muito bem os riscos da operação, e o risco de externalidades é também muito baixo. A

		eventual necessidade de treinamento para os pilotos pode ser administrada no âmbito das associações.
(7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses;	(7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses;	Texto mantido
(8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses;	(8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses;	Texto mantido
(9) habilitação de piloto lançador de paraquedistas: 24 (vinte e quatro) meses;	(9) habilitação de piloto lançador de paraquedistas: 24 (vinte e quatro) meses; (9) [reservado]; e	Foi proposta a exclusão desta habilitação, pois do ponto de vista regulatório nada há que justifique a sua existência, visto que os candidatos já são pilotos habilitados, a atividade é por conta e risco dos seus praticantes, que conhecem muito bem os riscos da operação, e o risco de externalidades é também muito baixo. A eventual necessidade de treinamento para os pilotos pode ser administrada no âmbito das associações.
(10) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses.	(10) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses.	Texto mantido
61.21 Experiência recente	61.21 Experiência recente	Texto mantido
(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste Regulamento, nenhum piloto pode atuar como piloto 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 de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado:	Texto mantido
(1) para operações em voo diurno: no mínimo 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período diurno ou noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria e classe/tipo;	(1) para operações em voo diurno: no mínimo 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período diurno ou noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria e classe/tipo;	Texto mantido
	<u>(i) no caso de balão livre e planador, apenas 1 (uma) decolagem e 1 (uma) aterrissagem são suficientes.</u>	Texto incluído por entender que em certas épocas do ano o voo desses dispositivos fica bastante restrito. E para planador, significa três reboques. Um único voo em três meses é suficiente para comprovar experiência recente nestas categorias. Além disso este é um pleito constante das associações.
(2) para operações em voo noturno: no mínimo 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria e classe/tipo; e	(2) para operações em voo noturno: no mínimo 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria e classe/tipo; e	Texto mantido
(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;	(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;	Texto mantido
(b) Para atuar como piloto em comando de uma aeronave em voos por instrumentos um piloto deve:	(b) Para atuar como piloto em comando de uma aeronave em voos por instrumentos um piloto deve:	Texto mantido
(1) ter a experiência recente prevista no parágrafo 61.21(a); e	(1) ter a experiência recente prevista no parágrafo 61.21(a); e	Texto mantido
(2) ter, nos últimos 6 (seis) meses:	(2) ter, nos últimos 6 (seis) meses:	Texto mantido
(i) realizado no mínimo 6 (seis) aproximações sob regra de voo por instrumentos na categoria da aeronave; ou	(i) realizado no mínimo 6 (seis) aproximações sob regra de voo por instrumentos na categoria da aeronave; ou	Texto mantido
(ii) sido aprovado em exame de proficiência de voo por instrumentos na categoria da aeronave;	(ii) sido aprovado em exame de proficiência de voo por instrumentos na categoria da aeronave;	Texto mantido

(c) Os procedimentos previstos no parágrafo 61.21(b)(2) acima podem ser realizados em um FSTD qualificado pela ANAC que represente a categoria da aeronave a ser voada.	(c) Os procedimentos previstos no parágrafo 61.21(b)(2) acima podem ser realizados em um FSTD qualificado pela ANAC que represente a categoria da aeronave a ser voada.	Texto mantido
	<u>(d) No caso de piloto rebocador de planador e piloto lançador de paraquedista, caso o piloto não tenha realizado pelo menos uma dessas operações (conforme aplicável) dentro dos últimos 90 dias, ele deverá realizar uma operação acompanhada de um instrutor de voo habilitado.</u>	Por conta da exclusão da Subpartes O e P, foram estabelecidos critérios mínimos para o piloto rebocador de planador e para o piloto lançador de paraquedista para assegurar o nível adequado de experiência.
61.23 [Reservado]	61.23 [Reservado]	Texto mantido
61.25 Validade do CMA	61.25 Validade do CMA	Texto mantido
(a) É responsabilidade do titular da licença deixar de exercer as prerrogativas que suas licenças e as habilitações correlatas lhe conferem quando:	(a) É responsabilidade do titular da licença deixar de exercer as prerrogativas que suas licenças e as habilitações correlatas lhe conferem quando:	Texto mantido
(1) tiver conhecimento de qualquer diminuição de suas aptidões psicofísicas que possa impedi-lo de exercer as referidas atribuições em condições de segurança; e	(1) tiver conhecimento de qualquer diminuição de suas aptidões psicofísicas que possa impedi-lo de exercer as referidas atribuições em condições de segurança; e	Texto mantido
(2) o seu CMA estiver com a validade vencida	(2) o seu CMA estiver com a validade vencida	Texto mantido
(b) As validades dos CMA concedidos segundo o RBAC 67 devem obedecer aos seguintes prazos:	(b) As validades dos CMA concedidos segundo o RBAC 67 devem obedecer aos seguintes prazos:	Texto mantido
(1) 12 (doze) meses para as categorias Piloto de Linha Aérea, Piloto Comercial e Piloto de Tripulação Múltipla nos exames de saúde periciais realizados ou 6 (seis) meses nas seguintes condições:	(1) 12 (doze) meses para as categorias Piloto de Linha Aérea, Piloto Comercial e Piloto de Tripulação Múltipla nos exames de saúde periciais realizados ou 6 (seis) meses nas seguintes condições:	Texto mantido
(i) após o aniversário de 40 (quarenta) anos do piloto que opere no transporte comercial de passageiros com aeronaves operadas com apenas 1 (um) piloto; e	(i) após o aniversário de 40 (quarenta) anos do piloto que opere no transporte comercial de passageiros com aeronaves operadas com apenas 1 (um) piloto; e	Texto mantido
(ii) após o aniversário de 60 (sessenta) anos do piloto que opere em transporte comercial;	(ii) após o aniversário de 60 (sessenta) anos do piloto que opere em transporte comercial;	Texto mantido
(2) 60 meses para as categorias Piloto Privado, Piloto Privado com habilitação IFR, Piloto de Balão Livre, Piloto de Planador e Piloto de Aeronave Leve Esportiva nos exames de saúde periciais realizados antes do aniversário de 40 (quarenta) anos do candidato;	(2) 60 (sessenta) meses para as categorias Piloto Privado, Piloto Privado com habilitação IFR, Piloto de Balão Livre, Piloto de Planador e Piloto de Aeronave Leve Esportiva <u>Aerodesportivo</u> nos exames de saúde periciais realizados antes do aniversário de 40 (quarenta) anos do candidato;	Texto alterado com a substituição de "piloto de aeronave leve esportiva" por "piloto aerodesportivo".
(3) 24 (vinte e quatro) meses para as categorias Piloto Privado, Piloto Privado com habilitação IFR, Piloto de Balão Livre, Piloto de Planador e Piloto de Aeronave Leve Esportiva nos exames de saúde periciais realizados em ou após o aniversário de 40 (quarenta) anos e antes do aniversário de 50 (cinquenta) anos do candidato;	(3) 24 (vinte e quatro) meses para as categorias Piloto Privado, Piloto Privado com habilitação IFR, Piloto de Balão Livre, Piloto de Planador e Piloto de Aeronave Leve Esportiva <u>Aerodesportivo</u> nos exames de saúde periciais realizados em ou após o aniversário de 40 (quarenta) anos e antes do aniversário de 50 (cinquenta) anos do candidato;	Texto alterado com a substituição de "piloto de aeronave leve esportiva" por "piloto aerodesportivo".
(4) 12 (doze) meses para as categorias Piloto Privado, Piloto Privado com habilitação IFR, Piloto de Balão Livre, Piloto de Planador e Piloto de Aeronave Leve Esportiva nos exames de saúde periciais realizados em ou após o aniversário de 50 (cinquenta) anos do candidato; e	(4) 12 (doze) meses para as categorias Piloto Privado, Piloto Privado com habilitação IFR, Piloto de Balão Livre, Piloto de Planador e Piloto de Aeronave Leve Esportiva <u>Aerodesportivo</u> nos exames de saúde periciais realizados em ou após o aniversário de 50 (cinquenta) anos do candidato; e	Texto alterado com a substituição de "piloto de aeronave leve esportiva" por "piloto aerodesportivo".
(5) 12 (doze) meses para a categoria Aluno Piloto.	(5) 12 (doze) meses para a categoria Aluno Piloto.	Texto mantido

61.27 Mudança de nome e de endereço	61.27 Mudança de nome e de endereço	Texto mantido
61.29 Contagem e registro de horas de voo	61.29 Contagem e registro de horas de voo	Texto mantido
61.31 CIV e CIV Digital	61.31 CIV e CIV Digital	Texto mantido
(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar na sua CIV suas atividades de voo realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC.	(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPL/CPA deve registrar na sua CIV suas atividades de voo realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC.	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução de voo realizada:	(b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução de voo realizada:	Texto mantido
(1) generalidades:	(1) generalidades:	Texto mantido
(i) data;	(i) data;	Texto mantido
(ii) tempo total de voo;	(ii) tempo total de voo;	Texto mantido
(iii) local ou aeródromo de saída e chegada, quando em voo real; e	(iii) local ou aeródromo de saída e chegada, quando em voo real; e	Texto mantido
(iv) tipo e identificação da aeronave ou do dispositivo de treinamento por voo simulado;	(iv) tipo e identificação da aeronave ou do dispositivo de treinamento por voo simulado;	Texto mantido
(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:	(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:	Texto mantido
(i) como piloto em comando ou voo solo;	(i) como piloto em comando ou voo solo;	Texto mantido
(ii) como segundo em comando;	(ii) como segundo em comando;	Texto mantido
(iii) instrução de voo recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado;	(iii) instrução de voo recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado;	Texto mantido
(iv) instrução de voo por instrumentos recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado;	(iv) instrução de voo por instrumentos recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado;	Texto mantido
(v) instrução de voo em um dispositivo de treinamento por voo simulado;	(v) instrução de voo em um dispositivo de treinamento por voo simulado;	Texto mantido
(vi) composição de tripulação (balão livre); e	(vi) composição de tripulação (balão livre); e	Texto mantido
(vii) outras horas como piloto; e	(vii) outras horas como piloto; e	Texto mantido
(3) condições de voo:	(3) condições de voo:	Texto mantido
(i) diurno ou noturno;	(i) diurno ou noturno;	Texto mantido
(ii) horas de voo por instrumentos (IFR) ou visual (VFR); e	(ii) horas de voo por instrumentos (IFR) ou visual (VFR); e	Texto mantido
(iii) condições simuladas de voo por instrumentos.	(iii) condições simuladas de voo por instrumentos.	Texto mantido
(c) Registro das horas de voo na função:	(c) Registro das horas de voo na função:	Texto mantido
(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;	(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;	Texto mantido
(2) hora de voo como piloto em comando:	(2) hora de voo como piloto em comando:	Texto mantido
(i) o piloto deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando somente quando se encontre atuando como piloto em comando da aeronave; e	(i) o piloto deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando somente quando se encontre atuando como piloto em comando da aeronave; e	Texto mantido

(ii) o instrutor de voo deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo;	(ii) o instrutor de voo deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo;	Texto mantido
(3) hora de voo como segundo em comando: um piloto deve registrar todas as horas de voo como segundo em comando, em conformidade com o previsto na seção 61.29 deste Regulamento;	(3) hora de voo como segundo em comando: um piloto deve registrar todas as horas de voo como segundo em comando, em conformidade com o previsto na seção 61.29 deste Regulamento;	Texto mantido
(4) hora de voo por instrumentos:	(4) hora de voo por instrumentos:	Texto mantido
(i) um piloto deve registrar, como hora de voo por instrumentos, aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(i) um piloto deve registrar, como hora de voo por instrumentos, aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo qualificado e aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	Texto mantido
(ii) um instrutor de voo por instrumentos pode registrar como hora de voo por instrumentos, o tempo em que atua realizando instrução de voo em condições de voo por instrumentos reais ou simuladas; e	(ii) um instrutor de voo por instrumentos pode registrar como hora de voo por instrumentos, o tempo em que atua realizando instrução de voo em condições de voo por instrumentos reais ou simuladas; e	Texto mantido
(5) hora de voo em instrução: todas as horas de instrução de voo registradas como horas de instrução, seja de voo visual, de voo por instrumentos ou em dispositivos de treinamento por voo simulado, devem ser certificadas pelo instrutor de voo que tenha ministrado a referida instrução:	(5) hora de voo em instrução: todas as horas de instrução de voo registradas como horas de instrução, seja de voo visual, de voo por instrumentos ou em dispositivos de treinamento por voo simulado, devem ser certificadas pelo instrutor de voo que tenha ministrado a referida instrução:	Texto mantido
(i) as horas de voo realizadas em instrução devem ser registradas pelo instrutor de voo que ministrou a instrução, informando um resumo da instrução, a liberação do aluno piloto para realizar voo solo (quando aplicável), o CANAC, nome e assinatura;	(i) as horas de voo realizadas em instrução devem ser registradas pelo instrutor de voo que ministrou a instrução, informando um resumo da instrução, a liberação do aluno piloto para realizar voo solo (quando aplicável), o CANAC, nome e assinatura;	Texto mantido
(ii) as horas realizadas no exame de proficiência devem ser registradas pelo INSPAC ou examinador credenciado responsável por tal exame, que informará se o aluno piloto foi aprovado ou reprovado, seu CANAC, nome e assinatura;	(ii) as horas realizadas no exame de proficiência devem ser registradas pelo INSPAC ou examinador credenciado responsável por tal exame, que informará se o aluno piloto foi aprovado ou reprovado, seu CANAC, nome e assinatura;	Texto mantido
(iii) as pessoas citadas nos parágrafos (c)(5)(i) e (c)(5)(ii) desta seção que preencherem ou endossarem um lançamento na CIV ou CIV Digital com informações ou dados inexatos ou adulterados ficam sujeitas às providências administrativas previstas na Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) ou na legislação complementar, além das sanções penais e civis cabíveis, uma vez que tal fato poderá comprometer a segurança de voo; e	(iii) as pessoas citadas nos parágrafos (c)(5)(i) e (c)(5)(ii) desta seção que preencherem ou endossarem um lançamento na CIV ou CIV Digital com informações ou dados inexatos ou adulterados ficam sujeitas às providências administrativas previstas na Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) ou na legislação complementar, além das sanções penais e civis cabíveis, uma vez que tal fato poderá comprometer a segurança de voo; e	Texto mantido
(iv) uma vez comprovado, no caso do parágrafo (c)(5)(iii) desta seção, que o instruendo estava de acordo com as irregularidades, sendo beneficiado com as informações registradas, este também ficará exposto às sanções penais e civis cabíveis.	(iv) uma vez comprovado, no caso do parágrafo (c)(5)(iii) desta seção, que o instruendo estava de acordo com as irregularidades, sendo beneficiado com as informações registradas, este também ficará exposto às sanções penais e civis cabíveis.	Texto mantido

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.	Texto mantido
(e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável.	(e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável.	Texto mantido
(f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção.	(f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção.	Texto mantido
	<u>(g) Para realizar operações como piloto rebocador de planador, um instrutor habilitado deverá endossar a CIV do piloto atestando a sua capacidade para realizar a operação, desde que o piloto:</u>	Por conta da exclusão da Subparte O, foram estabelecidos critérios mínimos para o piloto rebocador de planador para assegurar o nível adequado de experiência.
	<u>(1) seja detentor de uma licença de piloto ou CPA, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de reboque de planador e, ainda, ser titular de uma licença de piloto de planador;</u>	Idem ao parágrafo.
	<u>(2) tenha pelo menos 100 horas em comando no modelo de aeronave que pretende utilizar para a atividade de reboque de planador, ou aeronave cujas características de operação sejam similares; e</u>	Idem ao parágrafo.
	<u>(3) tenha recebido instrução específica, em solo e em voo, para a realização de operações de reboque de planador com um instrutor habilitado, incluindo a execução de três reboques completos acompanhado do instrutor e mais três reboques completos em voo solo.</u>	Idem ao parágrafo.
	<u>(h) Para realizar operações como piloto lançador de paraquedista, um instrutor habilitado deverá endossar a CIV do piloto atestando a sua capacidade para realizar a operação, desde que o piloto:</u>	Por conta da exclusão da Subparte P, foram estabelecidos critérios mínimos para o piloto lançador de paraquedista para assegurar o nível adequado de experiência.
	<u>(1) seja detentor de uma licença de piloto, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedista;</u>	Idem ao parágrafo.
	<u>(2) tenha pelo menos 100 horas em comando no modelo de aeronave que pretende utilizar para a atividade de lançamento de paraquedista; e</u>	Idem ao parágrafo.
	<u>(3) tenha recebido instrução específica, em solo e em voo, para a realização de operações de lançamento de paraquedista com um instrutor habilitado, incluindo a execução de três lançamentos acompanhado do instrutor e mais três lançamentos em voo solo.</u>	Idem ao parágrafo.
61.33 Prazo e tolerância para revalidação de habilitação	61.33 Prazo e tolerância para revalidação de habilitação	Texto mantido
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	Texto mantido
61.41 Aplicabilidade	61.41 Aplicabilidade	Texto mantido
61.43 Concessão de licenças a estrangeiros	61.43 Concessão de licenças a estrangeiros	Texto mantido
(a) Podem ser concedidas licenças, de acordo com os preceitos das subpartes C, D, E, F, G, H e I deste Regulamento, aos estrangeiros	(a) Podem ser concedidas licenças, de acordo com os preceitos das subpartes C, D, E, F, G, H, I e IR deste Regulamento, aos	Texto alterado com a inclusão da Subparte R.

que tenham atendido no Brasil aos requisitos para tais concessões, desde que sua situação no País esteja regularizada para permanência definitiva ou temporária.	estrangeiros que tenham atendido no Brasil aos requisitos para tais concessões, desde que sua situação no País esteja regularizada para permanência definitiva ou temporária.	
(b) As licenças de piloto comercial, de tripulação múltipla ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do CBA.	(b) As licenças de piloto comercial, de tripulação múltipla ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do CBA.	Texto mantido
(c) A ressalva estabelecida no parágrafo (b) desta seção não se aplica a estrangeiros naturalizados brasileiros ou portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.	(c) A ressalva estabelecida no parágrafo (b) desta seção não se aplica a estrangeiros naturalizados brasileiros ou portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.	Texto mantido
61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras	61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras	Texto mantido
61.47 Concessão de licença para oficiais aviadores das Forças Armadas Brasileiras	61.47 Concessão de licença para oficiais aviadores das Forças Armadas Brasileiras	Texto mantido
(a) Generalidades:	(a) Generalidades:	Texto mantido
(1) aos oficiais aviadores da ativa ou da reserva das Forças Armadas Brasileiras pode ser concedida a licença de piloto, na graduação correspondente ao nível de experiência técnica do solicitante, bem como habilitações relativas a aeronaves, operação de voo por instrumentos e operação de instrutor de voo, de acordo com os requisitos constantes nesta seção;	(1) aos oficiais aviadores da ativa ou da reserva das Forças Armadas Brasileiras pode ser concedida a licença de piloto, na graduação correspondente ao nível de experiência técnica do solicitante, bem como habilitações relativas a aeronaves, operação de voo por instrumentos e operação de instrutor de voo, de acordo com os requisitos constantes nesta seção;	Texto mantido
(2) o requisito de experiência técnica necessário à concessão de determinada licença deve ser considerado pelo número total de horas de voo do solicitante, considerando os mínimos requeridos neste Regulamento;	(2) o requisito de experiência técnica necessário à concessão de determinada licença deve ser considerado pelo número total de horas de voo do solicitante, considerando os mínimos requeridos neste Regulamento;	Texto mantido
(3) as habilitações devem ser concedidas em conformidade com os registros militares do solicitante para as aeronaves ou tipos de operação em que tenha sido habilitado como piloto em comando e que tenham correspondência no âmbito da aviação civil e somente serão concedidas com validade se cumpridas as disposições contidas nos parágrafos (b) ou (c) desta seção, caso contrário, serão concedidas com validade da data de sua emissão;	(3) as habilitações devem ser concedidas em conformidade com os registros militares do solicitante para as aeronaves ou tipos de operação em que tenha sido habilitado como piloto em comando e que tenham correspondência no âmbito da aviação civil e somente serão concedidas com validade se cumpridas as disposições contidas nos parágrafos (b) ou (c) desta seção, caso contrário, serão concedidas com validade da data de sua emissão;	Texto mantido
(4) o candidato a uma concessão por experiência militar de licença de piloto de linha aérea na categoria avião ou aeronave de sustentação por potência deve cumprir, adicionalmente, os requisitos para a concessão (seja por experiência militar ou pela via normal) da habilitação de voo por instrumentos correspondente;	(4) o candidato a uma concessão por experiência militar de licença de piloto de linha aérea na categoria avião ou aeronave de sustentação por potência deve cumprir, adicionalmente, os requisitos para a concessão (seja por experiência militar ou pela via normal) da habilitação de voo por instrumentos correspondente;	Texto mantido
(5) em todos os casos, exige-se que o solicitante seja titular do CMA válido e correspondente à licença e/ou habilitação solicitada, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 67; e	(5) em todos os casos, exige-se que o solicitante seja titular do CMA válido e correspondente à licença e/ou habilitação solicitada, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 67; e	Texto mantido
(6) para o candidato a uma concessão por experiência militar que pretenda operar uma aeronave civil brasileira fora da jurisdição do	(6) para o candidato a uma concessão por experiência militar que pretenda operar uma aeronave civil brasileira fora da jurisdição do	Texto mantido

espaço aéreo brasileiro, deve cumprir com os requisitos previstos na seção 61.10 deste Regulamento.	espaço aéreo brasileiro, deve cumprir com os requisitos previstos na seção 61.10 deste Regulamento.	
(b) Pilotos em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses:	(b) Pilotos em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses:	Texto mantido
(1) o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras, na ativa ou reserva, que tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:	(1) o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras, na ativa ou reserva, que tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:	Texto mantido
(i) apresentar evidência de sua condição de piloto militar, assim como registros de horas de voo devidamente classificadas conforme as exigências de experiência aeronáutica da licença e/ou habilitação aplicável, que inclua detalhes de aeronaves envolvidas, e emitida por meio de documento oficial da força armada pertinente; e	(i) apresentar evidência de sua condição de piloto militar, assim como registros de horas de voo devidamente classificadas conforme as exigências de experiência aeronáutica da licença e/ou habilitação aplicável, que inclua detalhes de aeronaves envolvidas, e emitida por meio de documento oficial da força armada pertinente; e	Texto mantido
(ii) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um programa de instrução teórica e prática da aeronave ou operação para a qual se requer a habilitação, que não exceda 12 (doze) meses; e	(ii) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um programa de instrução teórica e prática da aeronave ou operação para a qual se requer a habilitação, que não exceda 12 (doze) meses; e	Texto mantido
	(A) Fica dispensado da realização do curso de instrução mencionado no parágrafo anterior o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras candidato ao CPA.	Texto incluído. Ao permitir a obtenção da licença de piloto na graduação correspondente ao nível de experiência técnica do solicitante aos oficiais aviadores da ativa ou da reserva das Forças Armadas Brasileiras, o parágrafo 61.47 (a)(1) do RBAC nº 61 prevê a extensão destes critérios aos oficiais aviadores que pretendam obter diretamente o CPA. Contudo, por possuir prerrogativas inferiores à licença de piloto privado, não vejo óbices à isenção da realização do curso teórico e prático de CPA para o oficial aviador que já possui formação e experiência correspondente à licença desejada.
(2) a validade da habilitação será estabelecida de acordo com os preceitos deste Regulamento, considerando-se como data de início do período de validade a data de conclusão do treinamento prático estabelecido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção.	(2) a validade da habilitação será estabelecida de acordo com os preceitos deste Regulamento, considerando-se como data de início do período de validade a data de conclusão do treinamento prático estabelecido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção.	Texto mantido
(c) Pilotos fora de atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses:	(c) Pilotos fora de atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses:	Texto mantido
(1) o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras, na ativa ou reserva, que não tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:	(1) o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras, na ativa ou reserva, que não tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:	Texto mantido
(i) apresentar evidência de sua condição de ex-piloto militar, assim como registros de horas de voo devidamente classificadas conforme as exigências de experiência aeronáutica da licença e/ou habilitação aplicável, que inclua detalhes de aeronaves envolvidas, e emitida em documento oficial da força armada pertinente; e	(i) apresentar evidência de sua condição de ex-piloto militar, assim como registros de horas de voo devidamente classificadas conforme as exigências de experiência aeronáutica da licença e/ou habilitação aplicável, que inclua detalhes de aeronaves envolvidas, e emitida em documento oficial da força armada pertinente; e	Texto mantido
(ii) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um curso de instrução teórico-prático com instrutor devidamente habilitado ou em um centro de instrução de aviação civil certificado pela ANAC;	(ii) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um curso de instrução teórico-prático com instrutor devidamente habilitado ou em um centro de instrução de aviação civil certificado pela ANAC;	Texto mantido
	(A) Fica dispensado da realização do curso de instrução mencionado no parágrafo anterior o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras candidato ao CPA.	Texto incluído. Ao permitir a obtenção da licença de piloto na graduação correspondente ao nível de experiência técnica do solicitante aos oficiais aviadores da ativa ou da reserva das Forças

		Armadas Brasileiras, o parágrafo 61.47 (a)(1) do RBAC nº 61 prevê a extensão destes critérios aos oficiais aviadores que pretendam obter diretamente o CPA. Contudo, por possuir prerrogativas inferiores à licença de piloto privado, não vejo óbices à isenção da realização do curso teórico e prático de CPA para o oficial aviador que já possui formação e experiência correspondente à licença desejada.
(2) ser aprovado em exame(s) teórico(s) pertinente(s) à(s) habilitação(ões) requeridas; e	(2) <u>deve</u> ser aprovado em exame(s) teórico(s) pertinente(s) à(s) habilitação(ões) requeridas; e	Texto mantido, com ajuste da redação.
(3) ser aprovado em exame(s) de proficiência pertinente(s) à(s) habilitação(ões) requeridas.	(3) <u>deve</u> ser aprovado em exame(s) de proficiência pertinente(s) à(s) habilitação(ões) requeridas.	Texto mantido, com ajuste da redação.
(d) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos desta seção, quando vencidas ou por vencer, devem ser revalidadas em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste Regulamento ou, como alternativa, a partir do cumprimento do requisito estabelecido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção.	(d) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos desta seção, quando vencidas ou por vencer, devem ser revalidadas em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste Regulamento ou, como alternativa, a partir do cumprimento do requisito estabelecido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção.	Texto mantido
61.49 Concessão de uma habilitação de tipo ao piloto de ensaio em voo	61.49 Concessão de uma habilitação de tipo ao piloto de ensaio em voo	Texto mantido
SUBPARTE C - LICENÇA DE ALUNO PILOTO	SUBPARTE C - LICENÇA DE ALUNO PILOTO	Texto mantido
61.51 Aplicabilidade	61.51 Aplicabilidade	Texto mantido
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto	61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto	Texto mantido
61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto	61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto	Texto mantido
61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto	61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto	Texto mantido
61.59 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de aluno piloto	61.59 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de aluno piloto	Texto mantido
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto	61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto	Texto mantido
61.63 Limitações do aluno piloto	61.63 Limitações do aluno piloto	Texto mantido
61.65 [Reservado]	61.65 [Reservado]	Texto mantido
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de aluno piloto	61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de aluno piloto	Texto mantido
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
SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO	SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO	Texto mantido
61.71 Aplicabilidade	61.71 Aplicabilidade	Texto mantido
61.73 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado	61.73 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado	Texto mantido
61.75 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto privado	61.75 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto privado	Texto mantido
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

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
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado	Texto mantido
(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:	(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:	Texto mantido
(1) categoria avião:	(1) categoria avião:	Texto mantido
(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:	(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:	Texto mantido
(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;	(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;	Texto mantido
(B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;	(B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;	Texto mantido
(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 150 (cento e cinquenta) milhas náuticas, equivalentes a 270 (duzentos e setenta) quilômetros durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;	(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 150 (cento e cinquenta) milhas náuticas, equivalentes a 270 (duzentos e setenta) quilômetros durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;	Texto mantido
(D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, qualificado e aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas;	(D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, qualificado e aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas;	Texto mantido
(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;	(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;	Texto mantido
(ii) o solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:	(ii) o solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:	Texto mantido
(A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de sustentação por potência, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou	(A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de sustentação por potência, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou	Texto mantido com ajuste.
(B) se for titular de licença de piloto de planador ou de CPL o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas;	(B) se for titular de licença de piloto de planador ou de CPL o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; <u>ou</u>	Texto alterado retirando a referência ao CPL.
	<u>(C) se for titular de CPA, o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas, desde que comprovadas no mínimo 15 (quinze) horas de operação em aeronave leve esportiva da mesma categoria com certificado de aeronavegabilidade na classe especial.</u>	Texto incluído. É preciso que o crédito seja conferido apenas nos casos onde a experiência foi obtida em ALE/LSA de mesma categoria. Ou seja, um pretense PP de avião, não pode usar horas num autogiro ou num trike só porque possui um CPA.
	<u>(1) As horas de operação em aeronave aerodesportiva portadora de CAVE ou CAV válido segundo RBHA 103A não gozam desta prerrogativa.</u>	Texto incluído, a fim de dirimir possíveis dúvidas em relação ao aproveitamento de horas de voo obtidas em aeronaves

		aerodesportivas portadoras de CAVE ou CAV para a concessão da licença de piloto privado.
(2) categoria helicóptero:	(2) categoria helicóptero:	Texto mantido
(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:	(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:	Texto mantido
(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;	(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;	Texto mantido
(B) 10 (dez) horas de voo solo diurno em helicóptero, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;	(B) 10 (dez) horas de voo solo diurno em helicóptero, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;	Texto mantido
(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 100 (cem) milhas náuticas, equivalentes a 180 (cento e oitenta) quilômetros durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;	(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 100 (cem) milhas náuticas, equivalentes a 180 (cento e oitenta) quilômetros durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes;	Texto mantido
(D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento por voo simulado, qualificado e aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; e	(D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento por voo simulado, qualificado e aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; e	Texto mantido
(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;	(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;	Texto mantido
(ii) o solicitante de licença para a categoria helicóptero pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:	(ii) o solicitante de licença para a categoria helicóptero pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:	Texto mantido
(A) se for titular de uma licença de piloto de avião ou aeronave de sustentação por potência, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em helicóptero pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; e	(A) se for titular de uma licença de piloto de avião ou aeronave de sustentação por potência, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em helicóptero pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; e	Texto mantido
(B) se for titular de uma licença de piloto de avião o requisito referente a 5 (cinco) horas em voo de navegação pode ser dispensado;	(B) se for titular de uma licença de piloto de avião o requisito referente a 5 (cinco) horas em voo de navegação pode ser dispensado;	Texto mantido
(3) categoria aeronave de sustentação por potência:	(3) categoria aeronave de sustentação por potência:	Texto mantido
(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:	(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:	Texto mantido
(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;	(A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando;	Texto mantido
(B) 10 (dez) horas de voo solo em aeronave de sustentação por potência, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;	(B) 10 (dez) horas de voo solo em aeronave de sustentação por potência, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;	Texto mantido
(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 150 (cento e cinquenta) milhas náuticas, equivalentes a 270 (duzentos e setenta) quilômetros durante o qual se realizem aterrissagens completas em aeródromos diferentes; e	(C) 1 (um) voo de navegação de, no mínimo, 150 (cento e cinquenta) milhas náuticas, equivalentes a 270 (duzentos e setenta) quilômetros durante o qual se realizem aterrissagens completas em aeródromos diferentes; e	Texto mantido

(D) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;	(D) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;	Texto mantido
(ii) o solicitante de licença para aeronave de sustentação por potência pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:	(ii) o solicitante de licença para aeronave de sustentação por potência pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições:	Texto mantido
(A) se for titular de uma licença de piloto de avião ou helicóptero, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em aeronave de sustentação por potência pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; e	(A) se for titular de uma licença de piloto de avião ou helicóptero, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em aeronave de sustentação por potência pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; e	Texto mantido
(B) se for titular de uma licença de piloto de avião o requisito referente a 5 (cinco) horas em voo de navegação pode ser dispensado; e	(B) se for titular de uma licença de piloto de avião o requisito referente a 5 (cinco) horas em voo de navegação pode ser dispensado; e	Texto mantido
(4) categoria dirigível:	(4) categoria dirigível:	Texto mantido
(i) Um total de 25 (vinte e cinco) horas de voo em instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:	(i) Um total de 25 (vinte e cinco) horas de voo em instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:	Texto mantido
(A) 3 (três) horas de instrução em voo de navegação em dirigível, que compreenda um voo de navegação de um total de, pelo menos, 25 (vinte e cinco) milhas náuticas, equivalentes a 45 (quarenta e cinco) quilômetros;	(A) 3 (três) horas de instrução em voo de navegação em dirigível, que compreenda um voo de navegação de um total de, pelo menos, 25 (vinte e cinco) milhas náuticas, equivalentes a 45 (quarenta e cinco) quilômetros;	Texto mantido
(B) 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;	(B) 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo;	Texto mantido
(C) 3 (três) horas de voo por instrumentos;	(C) 3 (três) horas de voo por instrumentos;	Texto mantido
(D) 5 (cinco) horas como piloto em comando sob supervisão; e	(D) 5 (cinco) horas como piloto em comando sob supervisão; e	Texto mantido
(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.	(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que incluam 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.	Texto mantido
61.83 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto privado	61.83 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto privado	Texto mantido
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las	61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las	Texto mantido
SUBPARTE E - LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL	SUBPARTE E - LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL	Texto mantido
61.91 Aplicabilidade	61.91 Aplicabilidade	Texto mantido
61.93 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial	61.93 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial	Texto mantido
61.95 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial	61.95 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial	Texto mantido
61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto comercial	61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da 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

61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial	Texto mantido
61.103 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto comercial	61.103 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto comercial	Texto mantido
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
SUBPARTE F - LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA	SUBPARTE F - LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA	Texto mantido
61.111 Aplicabilidade	61.111 Aplicabilidade	Texto mantido
61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	Texto mantido
61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	Texto mantido
61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	Texto mantido
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	Texto mantido
61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	Texto mantido
61.123 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	61.123 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	Texto mantido
61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las	61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las	Texto mantido
SUBPARTE G - LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA	SUBPARTE G - LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA	Texto mantido
61.131 Aplicabilidade	61.131 Aplicabilidade	Texto mantido
61.133 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de linha aérea	61.133 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de linha aérea	Texto mantido
61.135 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de linha aérea	61.135 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de linha aérea	Texto mantido
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	Texto mantido
61.139 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de linha aérea	61.139 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto de linha aérea	Texto mantido
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea	61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea	Texto mantido
61.143 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea	61.143 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea	Texto mantido
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	Texto mantido
SUBPARTE H - LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR	SUBPARTE H - LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR	Texto mantido
61.151 Aplicabilidade	61.151 Aplicabilidade	Texto mantido
61.153 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de planador	61.153 Requisitos gerais 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:	Texto mantido
(1) ter completado 18 (dezoito) anos; e	(1) ter completado 18 (dezoito) <u>16 (dezesesseis)</u> anos; e	Harmonizado com o Anexo 1 da ICAO, EASA e legislações aeronáuticas internacionais.
(2) ter concluído o ensino médio.	(2) ter concluído o ensino médio <u>fundamental</u> .	Foi retirada a exigência de ensino médio para obtenção da licença de planador acompanhando o abaixamento do limite etário (16 anos). Requisito alterado considerando a especificidade do universo aerodesportivo, em que a atividade é praticada exclusivamente por esporte e lazer e o fomento à aviação.
61.155 Requisitos aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de planador	61.155 Requisitos aptidão psicofísica para a concessão da 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 ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de planador.	(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC <u>ou aprovado pela ANAC</u> , para a licença de piloto de planador.	A intenção desta modificação é permitir às associações credenciadas aplicarem o exame teórico. As associações detêm o maior expertise na matéria do aerodesporto, que é o nicho principal de suas atividades. Como o objetivo do projeto é valorizar o papel das associações, deixar com elas a banca vai ao encontro deste objetivo. Desse modo, o texto foi modificado para exigir a realização de "exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC", de modo a abrir a possibilidade de haver a aprovação de uma banca teórica em uma instituição credenciada.
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	Texto mantido
(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução em um centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto de planador. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:	(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução <u>de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou</u> em um centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto de planador. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:	Com o intuito de valorizar o papel das associações aerodesportivas, foi incluída a possibilidade de autorização de cursos de instrução prática ministrados por associações aerodesportivas credenciadas segundo o RBAC nº 183, sem que elas precisem ser escolas de aviação civil autorizadas pelo RBHA 141 (ou certificadas segundo o novo RBAC nº 141). Nesse sentido, o texto foi alterado para prever "instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em um centro de instrução certificado pela ANAC".
(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;	(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;	Texto mantido
(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo montagem e inspeções;	(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo montagem e inspeções;	Texto mantido
(3) técnicas e procedimentos para reboque, lançamento e ascensão, incluindo limitações apropriadas de velocidade, procedimentos de emergência e sinais usados;	(3) técnicas e procedimentos para reboque, lançamento e ascensão, incluindo limitações apropriadas de velocidade, procedimentos de emergência e sinais usados;	Texto mantido
(4) operações de tráfego padrão, procedimentos e precauções para evitar colisões;	(4) operações de tráfego padrão, procedimentos e precauções para evitar colisões;	Texto mantido
(5) controle do planador utilizando referências visuais externas;	(5) controle do planador utilizando referências visuais externas;	Texto mantido
(6) operações dentro das limitações do planador;	(6) operações dentro das limitações do planador;	Texto mantido

(7) reconhecimento e recuperação de início de estol e estol completo, assim como picadas em espiral;	(7) reconhecimento e recuperação de início de estol e estol completo, assim como picadas em espiral;	Texto mantido
(8) reboques normais e com vento de través, aproximações e aterrissagens;	(8) reboques normais e com vento de través, aproximações e aterrissagens;	Texto mantido
(9) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada; e	(9) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada; e	Texto mantido
(10) procedimentos de emergência.	(10) procedimentos de emergência.	Texto mantido
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador	61.161 Requisitos de experiência 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:	Texto mantido
(1) ter realizado, pelo menos, 15 (quinze) horas de voo em planador ou 60 (sessenta) lançamentos e aterrissagens como aluno piloto de planador; e	(1) ter realizado, pelo menos, 15 (quinze) horas de voo em planador ou 60 (sessenta) lançamentos e aterrissagens como aluno piloto de planador; e	Texto mantido
(2) ter realizado, pelo menos, 2 (duas) horas de voo solo em planador.	(2) ter realizado, pelo menos, 2 (duas) horas de voo solo em planador.	Texto mantido
(b) O candidato a uma licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião ou de CPL, podendo o total de horas ser reduzido para 10 (dez) horas de voo ou 40 (quarenta) lançamentos e aterrissagens, permanecendo a necessidade de realização de, pelo menos, 2 (duas) horas de voo solo em planador.	(b) O candidato a uma licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião ou de CPL , podendo o total de horas ser reduzido para 10 (dez) horas de voo ou 40 (quarenta) lançamentos e aterrissagens, permanecendo a necessidade de realização de, pelo menos, 2 (duas) horas de voo solo em planador.	Texto alterado retirando a referência ao CPL.
	<u>(1) a mesma redução poderá ser concedida ao titular de um CPA, desde que sua habilitação seja em categoria cujas características de pilotagem sejam similares as do voo em planador.</u>	Requisito incluído a fim de conceder ao titular de CPA o abatimento de horas quando candidato à licença de piloto de planador, desde que em categoria de pilotagem similar.
61.163 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de planador	61.163 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de planador	Texto mantido
61.165 Prerrogativas do titular da licença de piloto de planador e condições que devem ser observadas para exercê-las	61.165 Prerrogativas do titular da licença de piloto de planador e condições que devem ser observadas para exercê-las	Texto mantido
SUBPARTE I - LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO LIVRE	SUBPARTE I - LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO LIVRE	Texto mantido
61.171 Aplicabilidade	61.171 Aplicabilidade	Texto mantido
(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de balão livre e a correspondente habilitação de categoria, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de balão livre e a correspondente habilitação de categoria, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes. em operações de voo sob as regras do RBAC 91 ou comerciais, distintas das atividades desportivas reguladas pelo RBAC 103.	Requisito alterado para restringir a obrigatoriedade da concessão da licença a operações comerciais.
61.173 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de balão livre	61.173 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de balão livre	Texto mantido
61.175 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de balão livre	61.175 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de balão livre	Texto mantido
61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre	61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre	Texto mantido

(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de balão livre.	(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC <u>ou aprovado pela ANAC</u> , para a licença de piloto de balão livre.	A intenção desta modificação é permitir às associações credenciadas aplicarem o exame teórico. As associações detêm o maior expertise na matéria do aerodesporto, que é o nicho principal de suas atividades. Como o objetivo do projeto é valorizar o papel das associações, deixar com elas a banca vai ao encontro deste objetivo. Desse modo, o texto foi modificado para exigir a realização de "exame teórico da ANAC ou aprovação pela ANAC", de modo a abrir a possibilidade de haver a aprovação de uma banca teórica em uma instituição credenciada.
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
(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter recebido instrução, em centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto de balão livre. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:	(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter recebido instrução, <u>de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou</u> em centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão da licença de piloto de balão livre. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. O conteúdo da instrução de voo deve ser, no mínimo, o seguinte:	Com o intuito de valorizar o papel das associações aerodesportivas, foi incluída a possibilidade de autorização de cursos de instrução prática ministrados por associações aerodesportivas credenciadas segundo o RBAC nº 183, sem que elas precisem ser escolas de aviação civil autorizadas pelo RBHA 141 (ou certificadas segundo o novo RBAC nº 141). Nesse sentido, o texto foi alterado para prever "instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em um centro de instrução certificado pela ANAC".
(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;	(1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros;	Texto mantido
(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo montagem, armação, inflação, amarração e inspeções;	(2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo montagem, armação, inflação, amarração e inspeções;	Texto mantido
(3) técnicas e procedimentos para reboque, lançamento e ascensão, incluindo limitações apropriadas, procedimentos de emergência e sinais usados;	(3) técnicas e procedimentos para reboque, lançamento e ascensão, incluindo limitações apropriadas, procedimentos de emergência e sinais usados;	Texto mantido
(4) operações e procedimentos para evitar colisões;	(4) operações e procedimentos para evitar colisões;	Texto mantido
(5) controle do balão livre utilizando referências visuais externas;	(5) controle do balão livre utilizando referências visuais externas;	Texto mantido
(6) reconhecimento e recuperação de descidas rápidas;	(6) reconhecimento e recuperação de descidas rápidas;	Texto mantido
(7) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada;	(7) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada;	Texto mantido
(8) aproximações e aterrissagens, incluindo manobras em terra; e	(8) aproximações e aterrissagens, incluindo manobras em terra; e	Texto mantido
(9) procedimentos de emergência.	(9) procedimentos de emergência.	Texto mantido
61.181 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de balão livre	61.181 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de balão livre	Texto mantido
61.183 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de balão livre	61.183 Requisitos de proficiência para a concessão da licença de piloto de balão livre	Texto mantido
61.185 Prerrogativas do titular da licença de piloto de balão livre e condições que devem ser observadas para exercê-las	61.185 Prerrogativas do titular da licença de piloto de balão livre e condições que devem ser observadas para exercê-las	Texto mantido
SUBPARTE J - HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE	SUBPARTE J - HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE	Texto mantido

61.191 Aplicabilidade	61.191 Aplicabilidade	Texto mantido
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria	61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria	Texto mantido
61.195 Concessão de habilitação de classe	61.195 Concessão de habilitação de classe	Texto mantido
61.197 Revalidação de habilitação de classe	61.197 Revalidação de habilitação de classe	Texto mantido
61.199 Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe	61.199 Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe	Texto mantido
SUBPARTE K - HABILITAÇÃO DE TIPO	SUBPARTE K - HABILITAÇÃO DE TIPO	Texto mantido
61.211 Aplicabilidade	61.211 Aplicabilidade	Texto mantido
61.213 Concessão de habilitação de tipo	61.213 Concessão de habilitação de tipo	Texto mantido
61.215 Revalidação de habilitação de tipo	61.215 Revalidação de habilitação de tipo	Texto mantido
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
SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS	SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS	Texto mantido
61.221 Aplicabilidade	61.221 Aplicabilidade	Texto mantido
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos	61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos	Texto mantido
61.225 Revalidação de habilitação de voo por instrumentos	61.225 Revalidação de habilitação de voo por instrumentos	Texto mantido
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
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 e revalidação 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 da habilitação de instrutor de voo relativa às licenças de piloto e CPL CPA, assim como as prerrogativas e condições para desempenho dessa função.	Texto alterado com a nova nomenclatura.
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
(1) pré-requisito: ser titular de um CPL ou de uma licença de piloto de planador, piloto de balão livre, piloto comercial ou de linha aérea da categoria para a qual é requerida a habilitação de instrutor de voo;	(1) pré-requisito: ser titular de um CPL CPA ou de uma licença de piloto de planador, piloto de balão livre, piloto comercial ou de linha aérea da categoria para a qual é requerida a habilitação de instrutor de voo;	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(2) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de instrutor de voo aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;	(2) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de instrutor de voo aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo; (2) <u>instrução teórica</u> ;	Com o intuito de valorizar o papel das associações aerodesportivas, foi incluída a possibilidade de autorização de cursos de instrução prática ministrados por associações aerodesportivas credenciadas segundo o RBAC nº 183, sem que elas precisem ser escolas de aviação civil autorizadas pelo RBHA 141 (ou certificadas segundo o novo RBAC nº 141). Nesse sentido, o texto foi alterado para prever "instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em um centro de instrução certificado pela ANAC".

	<u>(i) no caso de candidato a instrutor de voo de planador, balão livre, aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE, ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de instrutor de voo aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo, ou um curso teórico de instrutor de voo realizado em associação credenciada pela ANAC segundo o RBAC nº 183 e autorizada a ministrar curso teórico de instrutor de voo; e</u>	Conforme acima.
	<u>(ii) no caso de candidato a instrutor de voo para as demais aeronaves, ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de instrutor de voo aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;</u>	Conforme acima.
(3) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a habilitação de instrutor de voo referente à categoria a que pretenda obter a habilitação;	(3) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC <u>ou aprovado pela ANAC</u> , para a habilitação de instrutor de voo referente à categoria a que pretenda obter a habilitação;	A intenção desta modificação é permitir às associações credenciadas aplicarem o exame teórico. As associações detêm o maior expertise na matéria do aerodesporto, que é o nicho principal de suas atividades. Como o objetivo do projeto é valorizar o papel das associações, deixar com elas a banca vai ao encontro deste objetivo. Desse modo, o texto foi modificado para exigir a realização de "exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC", de modo a abrir a possibilidade de haver a aprovação de uma banca teórica em uma instituição credenciada.
(4) instrução de voo: ter recebido de instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução de voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(4) instrução de voo: ter recebido de instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução de voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	Texto mantido
(i) técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos; e	(i) técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos; e	Texto mantido
(ii) práticas de técnicas de instrução em todas as manobras e procedimentos de voo previstos para o nível de habilitação do solicitante e aplicáveis à categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação;	(ii) práticas de técnicas de instrução em todas as manobras e procedimentos de voo previstos para o nível de habilitação do solicitante e aplicáveis à categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação;	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 <u>as categorias aerodesportiva e</u> planador: 50 (cinquenta) horas de voo, das quais, pelo menos, 40 (quarenta) horas em voos solo;	Inclusão de experiência para instrutor da categoria aerodesportiva.
(ii) para a categoria balão livre: 50 (cinquenta) horas de voo realizadas em, pelo menos, 40 (quarenta) ascensões; e	(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: a experiência requerida para piloto comercial na categoria da aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo.	(iii) para as demais categorias de aeronaves: a experiência requerida para piloto comercial na categoria da aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo.	Texto mantido
(6) proficiência: demonstrar, em aeronave ou simulador de voo da categoria para a qual é solicitada a habilitação de instrutor de voo, a	(6) proficiência: demonstrar, em aeronave ou simulador de voo da categoria para a qual é solicitada a habilitação de instrutor de voo, a	Texto mantido

habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de proficiência exigido para as demais habilitações de que for titular e nas quais pretende ministrar instrução de voo, abrangendo reunião anterior ao voo (briefing), reunião posterior ao voo (debriefing) e instrução teórica apropriada.	habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de proficiência exigido para as demais habilitações de que for titular e nas quais pretende ministrar instrução de voo, abrangendo reunião anterior ao voo (briefing), reunião posterior ao voo (debriefing) e instrução teórica apropriada.	
(b) O candidato a habilitação de instrutor de voo de determinada categoria de aeronave, que seja titular de habilitação de instrutor de voo válida em outra categoria de aeronave, está dispensado do cumprimento dos requisitos referentes a conhecimentos teóricos, estabelecidos no parágrafo (a)(2) desta seção.	(b) O candidato a habilitação de instrutor de voo de determinada categoria de aeronave, que seja titular de habilitação de instrutor de voo válida em outra categoria de aeronave, está dispensado do cumprimento dos requisitos referentes a conhecimentos teóricos, estabelecidos no parágrafo (a)(2) desta seção.	Texto mantido
61.235 Revalidação de habilitação de instrutor de voo	61.235 Revalidação de habilitação de instrutor de voo	Texto mantido
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
SUBPARTE N - HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA	SUBPARTE N - HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA	Texto mantido
61.241 Aplicabilidade	61.241 Aplicabilidade	Texto mantido
61.243 Concessão de habilitação de piloto agrícola	61.243 Concessão de habilitação de piloto agrícola	Texto mantido
61.245 Revalidação de habilitação de piloto agrícola	61.245 Revalidação de habilitação de piloto agrícola	Texto mantido
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
SUBPARTE O - HABILITAÇÃO DE PILOTO REBOCADOR DE PLANADOR	SUBPARTE O - HABILITAÇÃO DE PILOTO REBOCADOR DE PLANADOR - [RESERVADO]	Foi proposta a exclusão desta subparte, pois do ponto de vista regulatório nada há que justifique a existência dessa habilitação, visto que os candidatos já são pilotos habilitados, a atividade é por conta e risco dos seus praticantes, que conhecem muito bem os riscos da operação, e o risco de externalidades é também muito baixo. A eventual necessidade de treinamento para os pilotos pode ser administrada no âmbito das associações.
61.251 Aplicabilidade	61.251 Aplicabilidade	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto rebocador de planador, 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 da habilitação de piloto rebocador de planador, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
61.253 Concessão de habilitação de piloto rebocador de planador	61.253 Concessão de habilitação de piloto rebocador de planador	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(a) O candidato a uma habilitação de piloto rebocador de planador deve cumprir o seguinte:	(a) O candidato a uma habilitação de piloto rebocador de planador deve cumprir o seguinte:	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto de avião ou CPL com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de reboque de planador válida e, ainda, ser titular de uma licença de piloto de planador;	(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto de avião ou CPL com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de reboque de planador válida e, ainda, ser titular de uma licença de piloto de planador;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(2) conhecimentos teóricos: comprovar ter concluído, com aproveitamento, um curso específico de piloto rebocador de planador, aprovado pela ANAC, que tenha abordado, no mínimo, os seguintes aspectos:	(2) conhecimentos teóricos: comprovar ter concluído, com aproveitamento, um curso específico de piloto rebocador de planador, aprovado pela ANAC, que tenha abordado, no mínimo, os seguintes aspectos:	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.

(i) principais técnicas e procedimentos de segurança no reboque de planadores;	(i) principais técnicas e procedimentos de segurança no reboque de planadores;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(ii) limitações de velocidade no reboque;	(ii) limitações de velocidade no reboque;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(iii) procedimentos de emergência;	(iii) procedimentos de emergência;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(iv) sinais reboque/planador a serem usados; e	(iv) sinais reboque/planador a serem usados; e	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(v) ângulos máximos de inclinação;	(v) ângulos máximos de inclinação;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(3) instrução de voo: ter realizado, no mínimo, 3 voos de reboque de planador com instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado;	(3) instrução de voo: ter realizado, no mínimo, 3 voos de reboque de planador com instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(4) experiência:	(4) experiência:	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(i) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando; e	(i) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando; e	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(ii) 10 (dez) voos de reboque de planador; e	(ii) 10 (dez) voos de reboque de planador; e	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(5) proficiência: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto rebocador de planador confere ao seu titular, e para:	(5) proficiência: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto rebocador de planador confere ao seu titular, e para:	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;	(i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;	(ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;	(iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;	(iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e	(v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.	(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
61.255 Revalidação de habilitação de piloto rebocador de planador	61.255 Revalidação de habilitação de piloto rebocador de planador	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(a) Para revalidar uma habilitação de piloto rebocador de planador, o requerente deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.253(a)(5) deste Regulamento, em aeronave da categoria pertinente à habilitação.	(a) Para revalidar uma habilitação de piloto rebocador de planador, o requerente deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.253(a)(5) deste Regulamento, em aeronave da categoria pertinente à habilitação.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
61.257 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador	61.257 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, bem como a prerrogativa e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, a prerrogativa do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador é a de atuar como piloto em comando de aeronave executando operação de reboque de planador.	(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, bem como a prerrogativa e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, a prerrogativa do titular de uma habilitação de piloto rebocador de planador é a de atuar como piloto em comando de aeronave executando operação de reboque de planador.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(b) Para que a prerrogativa do piloto rebocador de planador possa ser exercida, o titular da habilitação de piloto rebocador de planador deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave	(b) Para que a prerrogativa do piloto rebocador de planador possa ser exercida, o titular da habilitação de piloto rebocador de planador deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.

utilizada na operação de reboque de planador válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.	utilizada na operação de reboque de planador válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.	
(c) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto rebocador de planador deixa de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto rebocador de planador.	(c) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto rebocador de planador deixa de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto rebocador de planador.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
SUBPARTE P - HABILITAÇÃO DE PILOTO LANÇADOR DE PARAQUEDISTAS	SUBPARTE P - HABILITAÇÃO DE PILOTO LANÇADOR DE PARAQUEDISTAS - [RESERVADO]	Foi proposta a exclusão desta subparte, pois do ponto de vista regulatório nada há que justifique a existência dessa habilitação, visto que os candidatos já são pilotos habilitados, a atividade é por conta e risco dos seus praticantes, que conhecem muito bem os riscos da operação, e o risco de externalidades é também muito baixo. A eventual necessidade de treinamento para os pilotos pode ser administrada no âmbito das associações.
61.261 Aplicabilidade	61.261 Aplicabilidade	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação 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 da habilitação de piloto lançador de paraquedistas, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(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:	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto, 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, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(2) conhecimentos teóricos: comprovar ter concluído, com aproveitamento, um curso específico de piloto lançador de paraquedistas, aprovado pela ANAC, que tenha abordado, no mínimo, os seguintes aspectos:	(2) conhecimentos teóricos: comprovar ter concluído, com aproveitamento, um curso específico de piloto lançador de paraquedistas, aprovado pela ANAC, que tenha abordado, no mínimo, os seguintes aspectos:	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(i) principais técnicas e procedimentos de segurança nos lançamentos de paraquedistas;	(i) principais técnicas e procedimentos de segurança nos lançamentos de paraquedistas;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(ii) conhecimentos inerentes às técnicas de salto;	(ii) conhecimentos inerentes às técnicas de salto;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(iii) procedimentos de emergência;	(iii) procedimentos de emergência;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(iv) sinais usados a bordo;	(iv) sinais usados a bordo;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(v) sinalização superfície - aeronave; e	(v) sinalização superfície - aeronave; e	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(vi) observações de lançamento;	(vi) observações de lançamento;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(3) instrução de voo: ter realizado, no mínimo, 3 (três) voos de lançamento de paraquedistas com instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado;	(3) instrução de voo: ter realizado, no mínimo, 3 (três) voos de lançamento de paraquedistas com instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.

(4) experiência: demonstrar experiência de voo em aviões de, pelo menos, 100 (cem) horas de voo, das quais, no mínimo, 50 (cinquenta) horas de voo devem ter sido realizadas como piloto em comando; e	(4) experiência: demonstrar experiência de voo em aviões de, pelo menos, 100 (cem) horas de voo, das quais, no mínimo, 50 (cinquenta) horas de voo devem ter sido realizadas como piloto em comando; e	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(5) proficiência: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto lançador de paraquedistas confere ao seu titular, e para:	(5) proficiência: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto lançador de paraquedistas confere ao seu titular, e para:	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;	(i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;	(ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;	(iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;	(iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e	(v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.	(vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
61.265 Revalidação de habilitação de piloto lançador de paraquedistas	61.265 Revalidação de habilitação de piloto lançador de paraquedistas	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(a) Para revalidar uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas, o requerente deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.263(a)(5) deste Regulamento, em aeronave da categoria pertinente à habilitação.	(a) Para revalidar uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas, o requerente deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.263(a)(5) deste Regulamento, em aeronave da categoria pertinente à habilitação.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
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	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, bem como a prerrogativa e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, a prerrogativa do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas são as de atuar como piloto em comando de aeronave executando operação de lançamento de paraquedistas.	(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, bem como a prerrogativa e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, a prerrogativa do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas são as de atuar como piloto em comando de aeronave executando operação de lançamento de paraquedistas.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(b) Para que a prerrogativa do piloto lançador de paraquedistas possa ser exercida, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação de lançamento de paraquedistas válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.	(b) Para que a prerrogativa do piloto lançador de paraquedistas possa ser exercida, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação de lançamento de paraquedistas válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.
(c) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas 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	(c) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas 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	Excluído, conforme justificativa do título da subparte.

seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto lançador de paraquedistas.	seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto lançador de paraquedistas.	
SUBPARTE Q - [RESERVADO]	SUBPARTE Q - [RESERVADO]	Texto mantido
SUBPARTE R - CERTIFICADO DE PILOTO DE AERONAVE LEVE ESPORTIVA (CPL)	SUBPARTE R - CERTIFICADO DE PILOTO DE AERONAVE LEVE ESPORTIVA (CPLAERODESPORTIVO (CPA))	Texto alterado com a nova nomenclatura.
61.281 Aplicabilidade	61.281 Aplicabilidade	Texto mantido
(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão do CPL e a correspondente habilitação de classe aeronave leve esportiva, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão do <u>CPLCPA</u> e a correspondente habilitação de classe <u>aeronave leve esportiva específica</u> , assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	Texto alterado com a nova nomenclatura e indicação de "aeronave específica".
61.283 Requisitos gerais para a concessão do CPL	61.283 Requisitos gerais para a concessão do <u>CPLCPA</u>	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(a) O candidato a um CPL deve:	(a) O candidato a um <u>CPLCPA</u> deve:	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(1) ter completado 18 (dezoito) anos; e	(1) ter completado 18 (dezoito) anos; e	Texto mantido
(2) ter concluído o ensino médio.	(2) ter concluído o ensino médio.	Texto mantido
61.285 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do CPL	61.285 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do <u>CPLCPA</u>	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(a) O candidato a um CPL deve ser titular de CMA de 4ª de classe válido.	(a) O candidato a um <u>CPLCPA</u> deve ser titular de CMA de 4ª de classe válido.	Texto alterado com a nova nomenclatura.
61.287 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do CPL	61.287 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do <u>CPLCPA</u>	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(a) O candidato a um CPL deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico aprovado pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve. O curso deve compreender, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O candidato a um <u>CPLCPA</u> deve ter <u>completado, com aproveitamento, curso/sido aprovado em um exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve. O curso deve compreender, pelo menos, os seguintes aspectos: para o CPA referente à categoria em que pretenda obter o certificado.</u>	A intenção desta modificação é, primeiramente, permitir às associações credenciadas aplicarem o exame teórico. As associações detêm o maior expertise na matéria do aerodesporto, que é o nicho principal de suas atividades. Como o objetivo do projeto é valorizar o papel das associações, deixar com elas a banca vai ao encontro deste objetivo. Desse modo, o texto foi modificado para exigir a realização de "exame teórico da ANAC ou aprovado pela ANAC", de modo a abrir a possibilidade de haver a aprovação de uma banca teórica em uma instituição credenciada. A seção foi também completamente reformulada para remover a exigência de curso teórico, a exemplo do que já havia sido feito em emendas anteriores do RBAC nº 61 para a licença de PP, balão livre, planador, dentre outras. O texto foi harmonizado a essas seções.
(1) regulamentação aeronáutica: CBA; RBAC pertinentes; folhetos, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos às regras dos serviços de controle de tráfego aéreo;	(1) regulamentação aeronáutica: CBA; RBAC pertinentes; folhetos, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos às regras dos serviços de controle de tráfego aéreo;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(2) conhecimentos técnicos:	(2) conhecimentos técnicos:	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(i) princípios relativos à operação do grupo motopropulsor, sistemas e instrumentos aplicáveis ao tipo de aeronave;	(i) princípios relativos à operação do grupo motopropulsor, sistemas e instrumentos aplicáveis ao tipo de aeronave;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(ii) limitações técnicas estruturais, vida em fadiga, limites do grupo motopropulsor; e	(ii) limitações técnicas estruturais, vida em fadiga, limites do grupo motopropulsor; e	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).

(iii) informações operacionais relativas ao tipo de aeronave, informações do manual de voo ou outro documento apropriado;	(iii) informações operacionais relativas ao tipo de aeronave, informações do manual de voo ou outro documento apropriado;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(3) desempenho e planejamento de voo;	(3) desempenho e planejamento de voo;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(i) efeitos de carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento; e	(i) efeitos de carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento; e	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(ii) planejamento para 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 do altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo;	(ii) planejamento para 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 do altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(4) desempenho e limitações humanas pertinentes aos pilotos de aeronaves leves;	(4) desempenho e limitações humanas pertinentes aos pilotos de aeronaves leves;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(5) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica (METAR) e sua utilização; altimetria;	(5) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica (METAR) e sua utilização; altimetria;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(6) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas;	(6) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(7) procedimentos operacionais:	(7) procedimentos operacionais;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(i) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; Códigos e abreviaturas aeronáuticas; e	(i) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; Códigos e abreviaturas aeronáuticas; e	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(ii) 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; efeito de solo; e outros riscos operacionais;	(ii) 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; efeito de solo; e outros riscos operacionais;	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(8) teoria de voo: princípios de voo; e	(8) teoria de voo: princípios de voo; e	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(9) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia aplicáveis às operações em condições visuais de voo; uso de equipamento <i>transponder</i> ; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.	(9) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia aplicáveis às operações em condições visuais de voo; uso de equipamento <i>transponder</i>; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.	Excluído, conforme justificativa do parágrafo (a).
(b) O cumprimento do requisito de conhecimento teórico estabelecido nesta seção é dispensado, caso o candidato seja titular de uma licença de piloto na categoria avião, emitida em conformidade com os requisitos deste Regulamento com, pelo menos, uma habilitação válida.	(b) O cumprimento do requisito de conhecimento teórico estabelecido nesta seção é dispensado, caso o candidato seja titular de uma licença de piloto na categoria avião , emitida em conformidade com os requisitos deste Regulamento com, pelo menos, uma habilitação válida .	Texto alterado, dispensando-se o portador de uma licença de piloto em qualquer categoria da realização de um curso aprovado e do exame teórico da ANAC para a obtenção do CPA.
61.289 Requisitos de instrução de voo para a concessão do CPL	61.289 Requisitos de instrução de voo para a concessão do <u>CPLCPA</u>	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(a) O candidato a um CPL deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução aprovado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do CPL. Tal declaração terá validade	(a) O candidato a um <u>CPLCPA</u> deve ter recebido instrução de voo <u>de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em um</u> centro de instrução <u>aprovado e certificado</u> pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras	Com o intuito de valorizar o papel das associações aerodesportivas, foi incluída a possibilidade de autorização de cursos de instrução prática ministrados por associações aerodesportivas credenciadas segundo o RBAC nº 183, sem que elas precisem ser escolas de aviação civil autorizadas pelo RBHA 141 (ou certificadas segundo o novo RBAC nº 141). Nesse sentido, o texto foi alterado para prever

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:	necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do <u>CPLCPA</u> . 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:	"instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em um centro de instrução certificado pela ANAC".
(1) para aeronaves leves esportivas terrestres: ter completado, no mínimo, 20 (vinte) horas de voo, sendo 15 (quinze) horas de voo em duplo comando e 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de aeronave leve esportiva pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação; e	(1) para aeronaves leves esportivas terrestres: ter completado, no mínimo, 30 (trinta) horas de voo, das quais 20 (vinte) horas de voo, sendo 15 (quinze) horas de voo devem ser realizadas em duplo comando e, 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de aeronave leve esportiva pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação; e	Considerando o perfil socioeconômico dos pilotos aerodesportivos que são capazes de adquirir suas próprias aeronaves antes mesmo de concluírem o curso, iniciando sua atividade aérea para esporte ou lazer de forma independente logo após se habilitarem, sugeriu-se elevar o número de horas de voo de instrução necessárias para a concessão do CPA de 20 (vinte) para 30 (trinta) horas. Este perfil diferencia-se do candidato a uma licença de piloto privado que, mesmo após habilitado, permanece vinculado ao aeroclube para a prática de voo. Entendeu-se que a demanda observa a segurança de voo dos praticantes de aerodesporto e adota o mesmo requisito atualmente estabelecido no RBHA 103 para a concessão do CPR.
	<u>(i) Este requisito se aplica a aeronaves aerodesportivas com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 750 kg, com exceção de balão e planador.</u>	Texto incluído para tornar claro o entendimento de que o requisito aplica-se a aeronaves aerodesportivas portadoras de CAVE não contempladas na categoria ALE, excetuando-se deste grupo o balão e o planador que possuem requisitos próprios.
	<u>(ii) Caso a aeronave aerodesportiva seja de categoria tal que possa ser comprovada a inviabilidade técnica de voo em duplo comando, as 20 (vinte) horas iniciais de instrução poderão ser realizadas solo desde que sob constante coordenação via rádio com o instrutor e desde que sejam tomados todos os cuidados para a garantia da segurança da operação; e</u>	Texto incluído. Podem haver dispositivos onde seja inviável a instrução em duplo comando. São uma ínfima minoria, mas ainda assim, devemos prever. Desta forma, basta que o interessado comprove a inviabilidade técnica do voo duplo e demonstre os cuidados adicionais da instrução solo. Aqui ainda entra uma questão econômica, seria impossível uma escola ter um dispositivo de cada tipo para formar cada piloto desportivo, pois a variabilidade no mundo dos aerodesportivos é imensa. Esse texto permite em tese que a instrução seja dada no próprio dispositivo que será operado em casos especiais.
(2) para aeronaves leves esportivas anfíbias: ter completado, no mínimo, 20 (vinte) horas de voo, sendo 15 (quinze) horas de voo em duplo comando e 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de aeronave leve esportiva pretendida e 10 (dez) horas de voo de navegação, além de ter realizado, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.	(2) para aeronaves leves esportivas anfíbias; além de ter completado, no mínimo, 20 (vinte) horas de voo, sendo 15 (quinze) as horas de voo em duplo comando e 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de aeronave leve esportiva pretendida e 10 (dez) horas de voo de navegação, além de ter previstas no parágrafo (a)(1) desta seção, ter realizado, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.	Texto alterado com nova redação, a fim de tornar mais claro e ampliar o entendimento do requisito.
	<u>(b) O candidato a uma habilitação de aeronave aerodesportiva portadora de CAVE aquático/anfíbio, que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião ou CPA, fica dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção, devendo, contudo, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave aerodesportiva portadora de CAVE aquático/anfíbio a ser operada, além de realizar, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.</u>	Texto incluído

	<u>(c) O candidato a uma habilitação de aeronave aerodesportiva portadora de CAVE terrestre, que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião ou CPA, com pelo menos uma habilitação referente a aeronave terrestre válida, fica dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção, devendo, contudo, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave aerodesportiva portadora de CAVE terrestre a ser operada.</u>	Texto incluído
(b) O candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva anfíbia que já seja titular de habilitação de aeronave leve esportiva terrestre, ficará dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(2) desta seção, devendo realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave leve esportiva anfíbia a ser operada, além de realizar, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.	<u>(bd) O candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva anfíbia, que já seja titular de habilitação de aeronave leve esportiva terrestre, ficará dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(2) desta seção, devendo, <u>contudo</u>, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave leve esportiva anfíbia a ser operada, além de realizar, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.</u>	Texto mantido, com ajuste de parágrafo.
(c) O candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva terrestre que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião, com pelo menos uma habilitação referente a aeronaves terrestres válida, ficará dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção, devendo realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave leve esportiva terrestre.	<u>(ce) O candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva terrestre, que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião, com pelo menos uma habilitação referente a aeronaves terrestres aeronave terrestre válida, ficará dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção, devendo, <u>contudo</u>, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave leve esportiva terrestre a ser operada.</u>	Texto mantido, com ajuste de parágrafo.
(d) O candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva anfíbia que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião, com pelo menos uma habilitação referente a aeronaves anfíbias válida, ficará dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(2) desta seção, devendo realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave leve esportiva anfíbia.	<u>(df) O candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva anfíbia, que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião, com pelo menos uma habilitação referente a aeronaves anfíbias aeronave anfíbia válida, ficará dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(2) desta seção, devendo, <u>contudo</u>, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave leve esportiva anfíbia a ser operada.</u>	Texto mantido, com ajuste de parágrafo.
(e) O instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de aeronave leve esportiva, no mínimo nos seguintes aspectos:	<u>(eg) O instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE, no mínimo nos seguintes aspectos:</u>	Texto alterado com inclusão de "aeronave aerodesportiva portadora de CAVE".
(1) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção na aeronave;	(1) procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços de manutenção na aeronave;	Texto mantido
(2) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;	(2) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;	Texto mantido
(3) controle da aeronave utilizando referências visuais externas;	(3) controle da aeronave utilizando referências visuais externas;	Texto mantido
(4) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol;	(4) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol;	Texto mantido
(5) voo em velocidades críticas altas e saída de picadas;	(5) voo em velocidades críticas altas e saída de picadas;	Texto mantido
(6) decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;	(6) decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;	Texto mantido
(7) decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;	(7) decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;	Texto mantido
(8) execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;	(8) execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;	Texto mantido

(9) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada;	(9) voo de navegação por referências visuais e navegação estimada;	Texto mantido
(10) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos; e	(10) operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos; e	Texto mantido
(11) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle.	(11) operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle.	Texto mantido
	(h) O candidato a um CPA deve apresentar, para fins de comprovação de experiência, declaração de um centro de instrução aprovado pela ANAC ou do instrutor de voo habilitado informando as horas de voo e, se for o caso, também os pousos registrados junto a estas entidades.	Texto incluído a fim de consolidar o requisito já existente no parágrafo 103.65(e) do RBHA 103-A.
61.291 Requisitos de proficiência para a concessão do CPL	61.291 Requisitos de proficiência para a concessão do CPL-CPA	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(a) O candidato a um CPL deve demonstrar, em exame de proficiência, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave leve esportiva da categoria em que é solicitado o certificado, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que o CPL confere ao seu titular, e para:	(a) O candidato a um CPL-CPA deve demonstrar, em exame de proficiência, sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE da categoria em que é solicitado o certificado, os procedimentos e manobras especificados no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que o CPL-CPA confere ao seu titular, e para:	Texto alterado com a nova nomenclatura e inclusão de "aeronave aerodesportiva portadora de CAVE".
(1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;	(1) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;	Texto mantido
(2) operar a aeronave leve esportiva dentro de suas limitações de emprego;	(2) operar a aeronave leve esportiva dentro de suas limitações de emprego;	Texto alterado com a exclusão da especificação do tipo de aeronave.
(3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;	(3) executar todas as manobras com suavidade e precisão;	Texto mantido
(4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;	(4) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;	Texto mantido
(5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e	(5) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e	Texto mantido
(6) manter controle da aeronave leve esportiva durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.	(6) manter controle da aeronave leve esportiva durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.	Texto alterado com a exclusão da especificação do tipo de aeronave.
61.293 Regras de transição para o CPL	61.293 Regras de transição para o CPL-CPA	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(a) Os Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e Certificados de Piloto de Recreio (CPR) são considerados válidos enquanto pelo menos uma de suas habilitações correspondentes permanecer dentro de seu período de vigência.	(a) Os Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e Certificados de Piloto de Recreio (CPR) são considerados válidos enquanto pelo menos uma de suas habilitações correspondentes permanecer dentro de seu período de vigência.	Texto mantido
	(1) Em caráter transitório, para que os portadores de CPD ou CPR recebam instrução complementar e obtenham o CPA, serão considerados válidos os Certificados de Piloto Desportivo (CPD), os Certificados de Piloto de Recreio (CPR) e respectivas habilitações vencidas por até um ano a contar da data da publicação desta emenda.	Texto incluído para contemplar os casos em que o piloto tenha seu CPD/CPR vencido logo após a publicação desta emenda, e não tenha tempo hábil para receber a instrução complementar para a obtenção de um CPA. Sugeriu-se, portanto, a prorrogação da validade destes certificados pelo prazo de um ano a contar da publicação da norma, a fim de conferir uma extensão automática à validade das habilitações nos casos em que uma nova instrução seja necessária.

(b) A transição para o CPL se realizará no momento da revalidação de uma habilitação vinculada ao CPD ou CPR, desde que:	(b) A transição para o <u>CPLCPA</u> se realizará no momento da revalidação de uma habilitação vinculada ao CPD ou CPR, desde que: <u>a aeronave pertinente esteja enquadrada como aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE, de acordo com os requisitos estabelecidos nos RBAC 01 e 21.</u>	Texto alterado com a junção do parágrafo (b)(1), substituição da nova nomenclatura e inclusão de “aeronave aerodesportiva portadora de CAVE”. Exclusão de “respeitadas as regras de transição estabelecidas naquele Regulamento”, por não terem sido identificadas regras que sejam afetadas pela transição.
(1) a aeronave pertinente esteja enquadrada como aeronave leve esportiva, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 21, respeitadas as regras de transição estabelecidas naquele Regulamento; e	(1) a aeronave pertinente esteja enquadrada como aeronave leve esportiva, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 21, respeitadas as regras de transição estabelecidas naquele Regulamento; e	Texto incluído no parágrafo (b) desta seção.
(2) a aeronave não seja certificada para operação em voo por instrumentos.	(2) a aeronave não seja certificada para operação em voo por instrumentos.	Texto excluído por entender que a aeronave pode ser certificada para operação em voo por instrumentos, contudo, somente pode ser operada em voo por instrumentos por piloto com habilitação IFR válida. A transição do CPD ou CPR para CPA por si só não qualifica o piloto para operar em IFR.
(c) As aeronaves enquadradas em categoria superior à aeronave leve esportiva, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 21, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.	(c) As aeronaves enquadradas em categoria superior à aeronave leve esportiva, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 21, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.	Texto mantido
	61.295 Revalidação de habilitação	Texto incluído a fim de consolidar os requisitos já existentes nas seções 103.69 e 103.91 do RBHA 103-A.
	(a) Para revalidar a habilitação de CPA, seu titular deve ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente.	Texto incluído a fim de consolidar os requisitos já existentes nos parágrafos 103.69(a)(2) e 103.91(a)(2) do RBHA 103-A.
61.295 Prerrogativas do titular de CPL e condições que devem ser observadas para exercê-las	61.295297 Prerrogativas do titular de <u>CPLCPA</u> e condições que devem ser observadas para exercê-las	Texto alterado com a nova nomenclatura.
(a) As prerrogativas do titular de um CPL limitam-se a atuar, durante horário diurno e apenas sob condições visuais de voo, como piloto em comando de aeronave leve esportiva não certificada para operação em voo por instrumentos e apropriada à(s) habilitação(ões) averbada(s) em seu certificado.	(a) As prerrogativas do titular de um <u>CPLCPA</u> limitam-se a atuar, durante horário diurno e apenas sob condições visuais de voo, como piloto em comando de aeronave leve esportiva não certificada para operação em voo por instrumentos e apropriada <u>aeronave aerodesportiva portadora de CAVE apropriadas</u> à(s) habilitação(ões) averbada(s) em seu certificado.	Texto alterado com a nova nomenclatura e inclusão de “aeronave aerodesportiva portadora de CAVE”.
(b) Somente será permitida a atuação de um piloto de aeronave leve esportiva mediante remuneração nos casos em que este estiver atuando como instrutor de voo ou examinador credenciado.	(b) Somente será permitida a atuação de um piloto de aeronave leve esportiva <u>ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE</u> mediante remuneração nos casos em que este estiver atuando como instrutor de voo ou examinador credenciado.	Texto alterado com inclusão de “aeronave aerodesportiva portadora de CAVE”.
APÊNDICE A DO RBAC 61 - EXAME DE PROFICIÊNCIA LINGÜÍSTICA NA LINGUA INGLESA	APÊNDICE A DO RBAC 61 - EXAME DE PROFICIÊNCIA LINGÜÍSTICA NA LINGUA INGLESA	Texto mantido
APÊNDICE B DO RBAC 61 - CERTIFICAÇÃO PESSOAL PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA	APÊNDICE B DO RBAC 61 - CERTIFICAÇÃO PESSOAL PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA	Texto mantido