

INSTRUÇÕES GERAIS SOBRE AVIAÇÃO EXPERIMENTAL, LEVE ESPORTIVA E CONGÊNERES

1) ENQUADRAMENTO DE AERONAVES

Para solicitar o enquadramento de uma aeronave como EXPERIMENTAL ou LEVE ESPORTIVA(*) o requerente deverá ler e preencher completa e corretamente o formulário [F-100-50](#) em sua última revisão disponível no endereço eletrônico da ANAC na internet. Deverão ser anexados todos os documentos aplicáveis descritos na seção de ANEXOS do formulário e todo este material deverá ser protocolado fisicamente ou eletronicamente na ANAC (ver item 8 ao final deste documento). Em linhas gerais, os processos de enquadramento de uma aeronave como EXPERIMENTAL ou LEVE ESPORTIVA consistem na solicitação formal para construção ou teste de determinada aeronave de acordo com os propósitos previstos nos requisitos regulamentares constantes no RBAC 21. Após a conclusão deste processo, a aeronave deverá ser vistoriada pela ANAC ou por um profissional por ela credenciado.

Em relação a modalidade de aeronaves EXPERIMENTAIS classificadas como de construção amadora é importante ficar bem claro o conceito por trás do propósito que é a própria educação e recreação do construtor amador, conforme previsto em RBAC 21.191(g)(1); assim, cabe ao construtor amador demonstrar à ANAC que construiu a porção maior da aeronave, ou seja no mínimo 51% da mesma. O formulário [F-100-81](#) deve ser utilizado pelo construtor para fazer esta avaliação. Além disso, o construtor deve, obrigatoriamente, solicitar a abertura de processo antes de iniciar a construção da aeronave. Da mesma forma, ele deve guardar todos os comprovantes de aquisição do material utilizado, bem como fazer os registros fotográficos de cada uma das fases de construção e ainda manter as ferramentas e gabaritos utilizados a fim de substanciar o critério da maior porção. Importante esclarecer que recuperação/restauração de aeronave certificada ou militar não se trata de construção amadora não podendo ser assim enquadrada. Também, o uso de grandes partes e subpartes de salvados de aeronaves previamente certificadas não tornam a aeronave elegível ao enquadramento no requisito RBAC 21.191(g)(1). A utilização de pequenas partes pode ser aceita desde que devidamente identificadas e documentadas, com nota fiscal, número de série da parte (quando aplicável), número de série da aeronave de origem, etc (ref. AC 20-27G item 8).

As solicitações de enquadramento são analisadas de acordo com os regulamentos e requisitos aeronáuticos brasileiros podendo ser DEFERIDOS ou INDEFERIDOS. Desta maneira, recomendamos que antes que sejam enviados formulários e documentos à ANAC, que o adquirente de uma aeronave ou kit experimental faça uma consulta anterior aos regulamentos ou uma consulta prévia ao RAB e/ou ao Grupo de Aviação Experimental e Leve Esportiva, através dos e-mails experimental@anac.gov.br / rab@anac.gov.br, para verificar a situação do produto, assim como a viabilidade de sua regularização antes de sua aquisição, principalmente no caso de aeronave ou KIT que serão importados para o Brasil, evitando assim maiores prejuízos.

(*) Para aeronaves leves esportivas, consultar também o item 2 abaixo.

2) PARA ACEITAÇÃO DE UM NOVO MODELO DE AERONAVE LEVE ESPORTIVA NO BRASIL

Primeiramente é necessário que a aeronave atenda a todas as características de Aeronave Leve Esportiva conforme definido no RBAC 01. As normas consensuais aceitas pela ANAC são emitidas pela ASTM e são as mesmas adotadas pela FAA. A tabela de normas aceitas pode ser obtida em:

Para submeter um novo modelo de aeronave leve esportiva a ser avaliado e aceito no Brasil é necessário que o fabricante ou seu representante legal protocole fisicamente ou eletronicamente na ANAC (orientações no item 8) os seguintes documentos:

a) Formulários F-100-50 (e seus anexos aplicáveis), F-100-80 e a F-100-79 (Declaração de Cumprimento), disponibilizados conforme orientações do item 7.

b) Relatório de ensaio em voo para demonstrar que a aeronave cumpre com o item 4 da norma consensual ASTM F2245 (*);

c) Relatório de teste estrutural para demonstrar que a aeronave cumpre com o item 5 da norma consensual ASTM F2245 (*);

d) Um procedimento de Aeronavegabilidade Continuada e “Safety Assessment” para mostrar cumprimento com a norma consensual ASTM F2295 (*);

e) Um Manual de Garantia da Qualidade para mostrar cumprimento com a norma consensual ASTM F2972 (*);

f) Um manual de voo para a aeronave (POH) um suplemento de treinamento de voo de acordo com a norma consensual ASTM F2746 (*);

g) Um manual de manutenção e inspeção de acordo com a norma consensual ASTM F2483 (*);

h) Listas para checagem de cumprimento de requisitos para, no mínimo, a norma consensual ASTM F2245 (*) (também desejável para as outras normas).

i) Uma lista mestra de desenhos e uma lista mestra de documentos, contendo data de emissão e última revisão válida para os principais documentos, procedimentos, manuais, relatórios e desenhos relacionados ao projeto da aeronave;

j) Um documento emitido pelo fabricante ou autoridade aeronáutica local declarando que o modelo de aeronave é elegível a receber um certificado de aeronavegabilidade, autorização de voo ou certificação similar no país de fabricação;

k) Um procedimento de remontagem da aeronave no país para o qual ela será exportada. O fabricante deve declarar neste procedimento se a aeronave necessita ser ou não ser submetida a um novo voo de teste após sua remontagem e antes da sua entrega ao cliente final;

l) O Relatório de ensaio em voo específico da aeronave (número de série) a ser apresentada no Brasil.

(*) As normas referidas acima são as aplicáveis para aviões na data em que este procedimento foi escrito. Verificar na tabela de normas aceitas as específicas e vigentes para a aeronave em questão na data de sua produção.

NOTAS IMPORTANTES

- 1) Recomendamos que o fabricante apenas exporte a aeronave para o Brasil (quando aplicável), após obter a aceitação dos documentos apresentados nesta primeira fase.

- 2) A documentação será analisada, e caso necessário, documentos adicionais poderão ser solicitados.

Uma vez aceita toda a documentação apresentada, o próximo passo será a realização de uma vistoria na aeronave pela ANAC.

2) ACCEPTANCE OF A NEW LSA AIRCRAFT MODEL IN BRAZIL

At first, it is necessary that the aircraft meet all the defining characteristics of a light sport aircraft as stated in the RBAC 01 (look for “aeronave leve esportiva”).

The consensual standards accepted by ANAC are those issued by ASTM and are the same accepted by FAA; the list of accepted standards can be obtained at:

https://www.faa.gov/aircraft/gen_av/light_sport/media/StandardsChart.pdf

In order to a new model of light sport aircraft (LSA) be accepted in Brazil, the manufacturer (or its legal representative) must protocol physically or electronically in the ANAC the following documents, as explained at item 8:

a) Forms F-100-50 (and its applicable annexes), F-100-80 and F-100-79 (Statement of Compliance). These forms can be found at: <http://www2.anac.gov.br/certificacao/Form/Form.asp>.

b) Flight test report to show that the aircraft complies with the item 4 of the consensual standard ASTM F2245 (*);

c) Structural test report to show that the aircraft complies with the item 5 of the consensual standard ASTM F2245 (*);

d) A Continued airworthiness and Risk Assessment procedure to show compliance with the consensual standard ASTM F2295 (*);

e) A Quality Assurance Manual to show compliance with the consensual standard ASTM F2972 (*);

f) A Flight Manual to the aircraft (POH) including a flight training supplement according with the consensual standard ASTM F2746 (*);

g) A Maintenance and Inspection manual according with the consensual standard ASTM F2483 (*);

h) Compliance Check Lists (CCL) for, at minimum, the consensual standard ASTM F2245 (*) (It is desirable for the others consensual standard too);

i) A Master List of Drawings and a Master List of Documents, containing the emission date and valid revision for the main documents, procedures, manuals, reports and drawings related to the aircraft design;

j) A document issued by the manufacturer or local aeronautical authority stating that the aircraft model is eligible to receive an airworthiness certificate, flight permit or similar certification in the country of manufacturing;

k) A procedure to assemble the aircraft after shipment to its destination. The manufacturer must state in this procedure if the aircraft need or not to be submitted to a new flight test after assemble, before deliverance to its final consumer;

l) The specific flight test report of the aircraft serial number to be registered in Brazil.

(*) The standards referred above are those applicable to airplanes, while this procedure is written. Check in the Standards Chart those applicable to the specific aircraft at the time of its production.

IMPORTANT NOTES:

- 1) We strongly recommend that the manufacturer just export the aircraft to Brazil (in case applicable) after obtaining the acceptance of the documents presented in this first phase.
- 2) All the enlisted document will be analyzed and, considering necessary, additional documents may be requested.

Upon acceptance of all the presented documentation, ANAC will schedule a physical inspection in the aircraft.

3) RECADASTRAMENTO DE AERONAVES EXPERIMENTAIS

Nos casos em que o recadastramento é necessário, o requerente deverá ler e preencher completa e corretamente o formulário [F-100-88](#) em sua última revisão disponível no endereço eletrônico da ANAC na internet. Observar e seguir toda a instrução no verso do formulário e protocolar fisicamente ou eletronicamente toda a documentação necessária na ANAC (ver item 8 ao final deste documento). A esta documentação obrigatória, recomenda-se ainda anexar cópia de todo e qualquer documento histórico da aeronave, inclusive aquele que possa remeter à identificação do processo de abertura à época em que a aeronave foi construída ou enquadrada como EXPERIMENTAL. Este resgate histórico tende a ajudar e agilizar o processo de recadastramento da aeronave.

4) REGULARIZAÇÃO DE AERONAVE EXPERIMENTAL OU LEVE ESPORTIVA SUSPensa APÓS ACIDENTE OU INCIDENTE

Para aeronaves **EXPERIMENTAIS** o proprietário deverá protocolar fisicamente ou eletronicamente na ANAC (conforme orientações no item 8) um relatório completo sobre os reparos efetuados na aeronave, elaborado com base no nível de avarias sofrido pela aeronave:

- Se o nível das avarias sofridas pela aeronave for tal que envolva a execução de qualquer grande reparo, conforme definido no RBAC 01, o relatório deverá ser elaborado por um engenheiro aeronáutico ou com habilitação aeronáutica, dando no final o devido retorno ao serviço da aeronave. É recomendável que o engenheiro recolha uma ART junto ao CREA citando a aeronave, modelo e número de série bem como o tipo de serviço executado no corpo da ART. O relatório deverá vir acompanhado de fotos da aeronave acidentada e fotos depois de recuperada. Atenção especial deve ser dada ao cumprimento de todos os requisitos regulamentares de identificação da aeronave, instrumentos e suas marcações, placares, etc. O engenheiro também deverá fazer o devido registro dos reparos e recuperação nas cadernetas apropriadas da aeronave.

- Se o nível das avarias sofridas pela aeronave for tal que nenhum dos trabalhos a serem executados se enquadrem na definição de grande reparo conforme definido no RBHC 01, sendo portanto classificados como pequenos reparos, o relatório poderá ser elaborado por pessoal autorizado a preencher Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM), de acordo com a seção 5.8.8 da IS 21.191-001A. O relatório deverá vir acompanhado de fotos da aeronave acidentada e fotos depois de recuperada. Atenção especial deve ser dada ao cumprimento de todos os requisitos regulamentares de identificação da aeronave, instrumentos e suas marcações, placares, etc. O responsável pelo relatório também deverá fazer o devido registro dos reparos e recuperação nas cadernetas apropriadas da aeronave.

Para as aeronaves **LEVES ESPORTIVAS**, o relatório deverá ser elaborado pela pessoa autorizada pelo fabricante da aeronave em seu manual de manutenção, observando-se o maior nível de avaria ocorrido na aeronave. Os reparos deverão obedecer o prescrito no manual e na falta de orientação específica o fabricante deverá ser consultado. Os registros da recuperação também deverão ser feitos nas cadernetas apropriadas da aeronave pela pessoa autorizada pelo fabricante para o nível de avaria ocorrido na aeronave. Este relatório deverá ser protocolado fisicamente ou eletronicamente na ANAC, conforme orientações contidas no item 8.

5) CADASTRO DE EQUIPAMENTOS DE RÁDIO COMUNICAÇÃO EM AERONAVES EXPERIMENTAIS E LEVES ESPORTIVAS

O proprietário de uma aeronave EXPERIMENTAL ou LEVE ESPORTIVA que instalar ou substituir um equipamento de rádio comunicação em sua aeronave (VHF, Transponder, ELT ou outro) deve comunicar a ANAC por meio de carta protocolada fisicamente ou eletronicamente (conforme orientações no item 8) para que o sistema seja atualizado, permitindo assim que se possa obter a respectiva licença de estação junto à ANATEL.

Se a solicitação (comunicação) de atualização dos dados for feita por outra pessoa que não o proprietário da aeronave, esta solicitação deverá vir acompanhada por procuração com firma reconhecida.

Os dados que devem ser informados para cada equipamento são os indicados abaixo (onde aplicáveis):

FABRICANTE:

MODELO:

FREQUÊNCIA: (MHz)

ESPAÇAMENTO: (kHz)

POTÊNCIA: (W)

Nº TSO:

Nº CERTIFICADO HOMOLOGAÇÃO ANATEL:

Importante lembrar que a Licença de Estação em si não é emitida pela ANAC. O interessado deverá procurar a ANATEL a fim de obter as orientações necessárias para sua emissão.

6) RENOVAÇÃO DE CAVE

Para renovar o CAVE com os propósitos de Exibição e/ou Competição Aérea o interessado deverá protocolar fisicamente ou eletronicamente na ANAC (orientações no item 8) os seguintes documentos:

1. Carta solicitando a renovação do CAVE listando os próximos eventos de exibição e/ou competição que pretende participar e contendo o nome e código do aeródromo de base e manutenção que pretende utilizar;
2. Cópia do seguro aeronáutico válido;
3. Comprovação de participação nos eventos de exibição e/ou competição declarados na petição anterior;
4. Cópia da Inspeção Anual de Manutenção válida;
5. Procuração do proprietário, se aplicável;
6. Cópia da TFAC (código 5184) e respectivo comprovante de pagamento;
7. Cópia dos registros dos voos efetuados no Diário de Bordo da aeronave no período de vigência do último CAVE;
8. Pelo menos 4 fotos recentes da aeronave (perfis laterais, frontal e traseira), fotos das páginas das cadernetas e do diário de bordo atualizados.

7) REGULAMENTOS, FORMULÁRIOS E LINKS ASSOCIADOS COM A AVIAÇÃO EXPERIMENTAL E LEVE ESPORTIVA

REGULAMENTOS:

RBAC 21 - Certificação de produto aeronáutico

RBAC 43 - Manutenção, Manutenção Preventiva, Reconstrução e Alteração

RBAC 39 - Diretrizes de Aeronavegabilidade

RBAC 45 - Marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula

RBAC 61 - Licenças, habilitações e certificados para pilotos

RBHA 91 - Regras gerais de operação para aeronaves civis

RBHA 103A - Veículos ultraleves

IS 21.17-2A - Certificação de aeronavegabilidade de planadores e motoplanadores

IS 21.191-001A - Aeronaves de construção amadora

IS 21.191-002A - Aeronaves históricas

MPR-100/SAR - Certificação de Aeronavegabilidade

FORMULÁRIOS:

Nossa gerência trabalha com formulários padrões. A versão atualizada dos formulários pode ser obtida a partir do site: <http://www2.anac.gov.br/certificacao/form/form.asp>

- [F-100-50](#): Solicitação de enquadramento de aeronave Experimental ou Leve Esportiva.

- [F-100-79](#): Aeronave Leve Esportiva - Declaração de Cumprimento.

- [F-100-80](#): Aeronave Leve Esportiva - Cadastro de Modelo de Aeronave Leve Esportiva.

- [F-100-81](#): Lista de Tarefas de Fabricação e Montagem (aeronaves de construção amadora – determinação do critério da maior porção).

- [F-100-82_1](#): Relatório de Inspeção Anual - Asa Fixa

- [F-100-82_2](#): Relatório de Inspeção Anual - Helicópteros

- [F-100-82_3](#): Relatório de Inspeção Anual - Balões de Ar Quente

- [F-100-82_4](#): Relatório de Inspeção Anual - Dirigíveis

- [F-100-82_5](#): Relatório de Inspeção Anual - Girocópteros

- [F-100-82_6](#): Certificado de Conclusão de RIAM

- [F-100-85](#): Vistoria inicial de aeronave experimental e leve esportiva.

- [F-100-88](#): Formulário para RECADASTRAMENTO

- [F-100-94](#): Atestado de conclusão de aeronave de construção amadora

- [F-100-95](#): Declaração de construção amadora

- [F-110-13](#): Solicitação de Vistoria por PCA (Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade).

Informações sobre reserva de marcas de nacionalidade e matrícula, entre outros relacionados com o registro de aeronaves, consultar o Registro Aeronáutico Brasileiro: www.anac.gov.br/rab

Dúvidas e questionamentos sobre licenças e habilitações: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil> ou e-mail processos.pel@anac.gov.br

Dúvidas sobre o programa de fomento iBR2020: <http://www2.anac.gov.br/ibr2020/index.html>

Dúvidas e questionamentos sobre aeronaves não-tripuladas: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/drones> ou e-mail rpas@anac.gov.br

8) PROTOCOLO DE DOCUMENTOS E ORIENTAÇÕES FINAIS

Toda documentação necessária para compor os processos referentes aos procedimentos anteriores deverá ser protocolada fisicamente ou eletronicamente na ANAC e endereçada à SAR/GTAI/Experimental, podendo ser feito das seguintes maneiras:

A) Via entrega presencial ou envio por correspondência:

- direto para a unidade da ANAC em São José dos Campos, responsável por estas análises:

Gerência Técnica de Auditoria e Inspeção - GTAI

Grupo de Aviação Experimental, Leve Esportiva e Embalagem de Artigos Perigosos – CEE

Rua Laurent Martins, 209 - Jardim Esplanada – CEP: 12242-431 - São José dos Campos / SP – BRASIL

- ou em qualquer outra unidade da ANAC onde houver o serviço de protocolo. Os endereços destas unidades você encontra em: http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/unidades-da-anac

B) via Protocolo Eletrônico, pelo qual os documentos podem ser enviados via internet e em seu formato digital. Para informações sobre como se cadastrar e utilizar esta opção, acesse: <http://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/protocolo-eletronico/>

Não serão considerados ou aceitos o envio de documentação ou solicitações de qualquer natureza, mesmo que para resposta de pendências abertas em qualquer fase dos processos, para o e-mail experimental@anac.gov.br ou qualquer outro e-mail pessoal ou institucional da ANAC. Todo e qualquer documento deverá ser protocolado fisicamente ou eletronicamente conforme orientação acima.

NOTA 1: RECOMENDAÇÕES SOBRE O USO DO EMAIL “experimental@anac.gov.br” PARA CONTATO COM A ANAC

O e-mail de contato com o grupo de Aviação Experimental e Leve Esportiva da ANAC deve ser utilizado com critério e apenas nos casos de necessidade somente para esclarecimento de dúvidas, de modo que nossos analistas possam direcionar seus esforços no processamento do grande volume de material que é protocolado diariamente. Quando se estabelecer contato através deste canal o requerente deve ser claro, preciso e objetivo, informando claramente o motivo do contato e quando for o caso trazendo as informações completas da aeronave, número de protocolo ou número do processo para otimizar o atendimento. Esclarecemos que o nosso grupo não trata de assuntos relativos a habilitações de qualquer natureza e nem de assuntos relativos à aviação certificada ou registro aeronáutico.

Não serão considerados ou aceitos o envio para este e-mail de qualquer tipo de documento que faça parte de um processo ou respostas de pendências, os quais deverão ser encaminhados fisicamente ou eletronicamente para o setor de protocolo na ANAC, de modo que se possa fazer o adequado direcionamento e composição dos processos com datas de entrada formalizadas e bem estabelecidas.

NOTA 2: ALERTA IMPORTANTE SOBRE SOLICITAÇÃO DE SERVIÇOS À ANAC

A agência esclarece que todos os serviços prestados podem ser requisitados diretamente à Agência pelo interessado e que não há tratamento diferenciado para solicitações encaminhadas por prepostos, procuradores ou despachantes.

Finalmente, informamos que indícios de irregularidades, como oferta de facilidades na prestação do serviço junto à Agência, devem ser comunicadas à ANAC, que trabalhará na apuração dos fatos e na adoção

das medidas cabíveis. Segue link com todos os contatos para denúncias:
<http://www.anac.gov.br/Anac/ouvidoria>