

---

**Aprovado por:** Portaria Nº 1.056/SAR, de 25 de abril de 2013, publicada no Diário Oficial da União nº 80, Seção 1, pág. 4, de 26 de abril de 2013.

---

**Assunto:** Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis importados. **Origem:** SAR/GTPN

---

## 1. OBJETIVO

Esta Instrução Suplementar – IS estabelece orientações sobre os requisitos especiais e procedimentos para a exportação de produtos aeronáuticos civis para o Brasil.

## 2. REVOGAÇÃO

Esta IS substitui a IS nº 21-010 Revisão A.

## 3. FUNDAMENTOS

3.1 O parágrafo 3º do art. 68 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer), dispõe sobre a necessidade de certificação de produtos aeronáuticos, inclusive aqueles importados para o Brasil.

3.2 O RBAC 21.29 estabelece requisitos quanto à validação de certificados de tipo estrangeiros. O RBAC 21.500 define requisitos para importação de motores e hélices. Já o RBAC 21.617 trata de produtos importados que estejam de acordo com uma Ordem Técnica Padrão – OTP. Finalmente, o RBAC 21.502 abrange os demais produtos importados.

3.3 Há que se destacar também, que o RBAC 01 define o termo aprovo como sendo aprovado pela ANAC ou por qualquer pessoa cuja competência de aprovação a ANAC reconheça, no assunto em questão, incluindo outras autoridades de aviação civil.

## 4. DEFINIÇÕES

4.1 **Estado de Projeto** (*State of Design*): é o país que tem a jurisdição sobre a organização responsável pelo projeto de tipo do produto aeronáutico.

4.2 **Produto**: significa aeronave, motor ou hélice, e seus componentes.

4.3 **Validação**: significa o processo executado pela ANAC, no qual emite seu próprio certificado em equivalência ao certificado original, com o objetivo de verificar o cumprimento com os requisitos brasileiros de aeronavegabilidade e de proteção ambiental.

## 5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

### 5.1 Aplicabilidade

Esta IS é aplicável a:

- a) todas as aeronaves e todos os motores e hélices de aeronaves, incluindo suas modificações, a serem importados para o Brasil, para os quais o Estado de Projeto não seja o próprio Brasil; e
- b) todos os componentes importados a serem instalados em aeronaves registradas no Brasil.

### 5.2 Informações gerais

5.2.1 De acordo com o RBAC 21.183 (c), para ser elegível a um Certificado de Aeronavegabilidade Padrão – CA Padrão, uma aeronave a ser exportada para o Brasil, independentemente de ser nova ou usada, deve:

- a) estar de acordo com um Certificado de Tipo – CT validado no Brasil (vide orientações na subseção 5.3 desta IS), exceto como descrito no parágrafo 5.2.3; e
- b) possuir uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação (geralmente, um certificado de aeronavegabilidade para exportação), emitido pelo país exportador.

5.2.2 Para ser elegível para instalação em aeronave com CA Padrão brasileiro, emitido de acordo com o RBAC 21.183, um motor, uma hélice ou qualquer outro componente exportado para o Brasil deve:

- a) estar de acordo com um CT validado no Brasil (vide orientações na subseção 5.4 desta IS), exceto como descrito no parágrafo 5.2.3; e
- b) possuir uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação, emitida pelo país exportador.

5.2.3 Certos modelos de aeronaves, motores ou hélices de aeronaves, exportados para o Brasil quando um certificado de tipo brasileiro ainda não era exigido, podem ser elegíveis a uma isenção de emissão de tal certificado, de acordo com o RBAC 21.29. Para beneficiar-se de tal isenção, o requerente deve obter uma declaração da ANAC, reconhecendo o CT do Estado de Projeto como equivalente ao certificado brasileiro. Estas disposições podem ser estendidas a outro modelo de aeronave, motor ou hélice, desde que tal modelo seja considerado pela ANAC como substancialmente similar, em termos de projeto e certificação, a um modelo de aeronave, motor ou hélice considerado isento. Para gozar deste tratamento, o requerente deverá apresentar todos os dados técnicos que venham a ser exigidos pela ANAC.

5.2.4 Uma lista de produtos que receberam o CT brasileiro, e uma lista de produtos para os quais o CT estrangeiro foi reconhecido no Brasil, está disponível em [www.anac.gov.br/certificacao](http://www.anac.gov.br/certificacao).

5.2.5 Exceto nas situações descritas no parágrafo 5.2.6, para ser elegível para instalação em uma aeronave com CA Padrão brasileiro, qualquer modificação aprovada de acordo com um

Certificado Suplementar de Tipo – CST estrangeiro deve ser validado no Brasil através de um CST emitido de acordo com o RBAC 21, com base na aprovação do Estado de Projeto da modificação (vide mais orientações na subseção 5.5 desta IS).

- 5.2.6 Grandes modificações aprovadas de acordo com um CST estrangeiro, e já instaladas na aeronave, no momento da importação, podem ser aceitas pela ANAC (vide mais orientações na subseção 5.6 desta IS).
- 5.2.7 Para ser elegível para uso em uma aeronave com CA Padrão brasileiro, ou em motor e hélice operando no Brasil, a instalação de qualquer artigo TSO/ETSO (ou equivalente) ou componente, deve estar aprovada pela ANAC através de (vide mais informações nas subseções 5.7e 5.8 desta IS):
- a) um CT brasileiro; ou
  - b) um CT validado ou reconhecido no Brasil; ou
  - c) um CST brasileiro (veja a IS 21-004); ou
  - d) um CST estrangeiro validado (veja subseção 5.5 desta IS); ou
  - e) um CST estrangeiro, conforme a subseção 5.6 desta IS.

### **5.3 Procedimentos para validação de certificado de tipo para aeronaves importadas**

- 5.3.1 O fabricante estrangeiro da aeronave em questão deve preencher o formulário de requerimento F-300-11 (disponível em [www.anac.gov.br/certificacao](http://www.anac.gov.br/certificacao)), ou elaborar uma carta com as informações solicitadas em tal formulário, e encaminhar à ANAC através da autoridade do Estado de Projeto, juntamente com informações de engenharia suficientes para permitir que a ANAC tenha condições de se familiarizar com o projeto de tipo.
- 5.3.2 O texto da autoridade estrangeira de todas as condições especiais, níveis equivalentes de segurança e isenções de requisitos de aeronavegabilidade, ruído e emissões deve ser disponibilizado para a ANAC para sua análise e aprovação.
- 5.3.3 Uma lista de verificação de cumprimento (*compliance check list*) com a base de certificação, indicando para cada item do requisito como ele foi cumprido (por ensaio, análise, cálculo, etc.) e o título e número do documento de substanciação correspondente (relatório, desenho, especificação, etc.) deve ser colocada à disposição da ANAC para sua análise. Adicionalmente, tais documentos de substanciação devem ser apresentados, se assim exigido.
- 5.3.4 De acordo com o RBAC 21.41-I, as marcações e placares requeridos e instalados na cabine de passageiros ou nos compartimentos de carga, bagagem ou armazenamento e no exterior da aeronave, devem ser apresentados em português ou forma bilíngue (português e inglês).
- 5.3.5 O Manual de Voo da Aeronave (*Aircraft Flight Manual*) deve ser identificado como um Manual de Voo da Aeronave brasileiro e deve incluir uma declaração referente à sua aplicabilidade às aeronaves registradas no Brasil. Alterações eventualmente requeridas para se-rem incorporadas no Manual de Voo da Aeronave serão inclusas diretamente nas páginas afetadas do Manual de Voo da Aeronave brasileiro.

- 5.3.6 As unidades de ajuste barométrico da indicação dos instrumentos de altitude, incluindo os altímetros de reserva e os indicadores de altitude da cabine devem ser apresentadas em “mbar” ou “hpa”. Todos os outros instrumentos devem mostrar unidades aceitas usual e tradicionalmente. Entretanto, as unidades usadas nos instrumentos devem ser consistentes com as apresentadas nos Manuais de Voo e Serviço. Para as marcações e placares requeridos em português, o Sistema Internacional de Unidades ou as unidades alternativas tradicionalmente aceitas (como psi, etc.) devem ser usadas.
- 5.3.7 Uma análise de engenharia do programa de certificação de tipo, conduzido pelo Estado de Projeto, será realizada pela ANAC, para identificar o cumprimento com os requisitos brasileiros e as condições especiais para aceitação do modelo de aeronave. Esta análise será conduzida por meio de reuniões, ou por correspondência com os representantes do fabricante e da autoridade do Estado de Projeto. Ao final do processo, a ANAC irá apresentar o relatório final de validação, listando os requisitos para aceitação do modelo de aeronave.
- 5.3.8 Os dados exigidos pela ANAC estarão listados no relatório de validação mencionado no parágrafo anterior e deverá incluir todos os documentos publicados (Manual de Voo da Aeronave, Manuais de Manutenção e Reparo, Catálogo de Peças Ilustrado, Diagramas elétricos, Manual de Peso e Balanceamento, Boletins de Serviço, etc.) e os documentos não publicados (relatórios de engenharia, desenhos, especificações do fabricante, etc.) considerados necessários para substanciar a aprovação brasileira e para dar suporte à aeronavegabilidade continuada das aeronaves no Brasil.
- 5.3.9 Os documentos publicados devem ser fornecidos em duplicata ao acervo técnico da ANAC, sendo uma cópia destinada ao Rio de Janeiro – RJ e a outra a São José dos Campos – SP. Ambos os endereços devem ser incluídos na lista de correspondências do fabricante para receber atualizações regulares de tais documentos. Os respectivos endereços para correspondência estão disponíveis na internet em [www.anac.gov.br/certificacao](http://www.anac.gov.br/certificacao).
- 5.3.10 Pelo menos os seguintes documentos também são requeridos para cada aeronave entregue:
- Relatório de Peso e Balanceamento;
  - Alterações na análise de carga elétrica (em relação ao modelo básico aprovado);
  - Lista de Diretrizes de Aeronavegabilidade – DA (ou documento equivalente) aplicáveis indicando a situação de cumprimento; e
  - Sumário das manutenções, reparos e alterações realizadas durante a vida da aeronave (somente para aeronaves usadas).
- 5.3.11 Para a aeronave operar, o cumprimento com os requisitos operacionais e especiais aplicáveis para as operações de voo pretendidas no Brasil deve ser estabelecido. Estes requisitos podem requerer a instalação de equipamento adicional. Tais instalações serão analisadas e aprovadas pela ANAC durante a análise de engenharia mencionada no parágrafo 5.3.7 acima.
- 5.3.12 Um CT brasileiro e a Especificação de Aeronave – EA correspondente serão emitidos com base no cumprimento de requisitos estabelecido no relatório de validação referido no

parágrafo 5.3.7 acima.

#### **5.4 Procedimentos para validação de certificado de tipo para motores ou hélices importados**

- 5.4.1 O fabricante estrangeiro do motor ou hélice de aeronave em questão deve preencher o formulário de requerimento F-300-11 (disponível em [www.anac.gov.br/certificacao](http://www.anac.gov.br/certificacao)), ou elaborar uma carta com as informações solicitadas em tal formulário, e encaminhá-lo à ANAC através da autoridade do Estado de Projeto, juntamente com informações de engenharia suficientes para permitir que a ANAC tenha condições de se familiarizar com o projeto de tipo.
- 5.4.2 O texto da autoridade do Estado de Projeto de todas as condições especiais, níveis equivalentes de segurança e isenções de requisitos de aeronavegabilidade, ruído e emissões deve ser disponibilizado para a ANAC para análise e aprovação.
- 5.4.3 Uma lista de verificação de cumprimento (*compliance check list*) com a base de certificação, indicando para cada item do requisito como ele foi cumprido (por ensaio, análise, cálculo, etc.) e o título e o número do documento de substanciação correspondente (relatório, desenho, especificação, etc.), deve ser disponibilizada para a ANAC para sua análise. Adicionalmente, tais documentos de substanciação devem ser apresentados, se assim exigido.
- 5.4.4 Uma análise de engenharia do programa de certificação de tipo, conduzido pelo Estado de Projeto será realizada pela ANAC, para identificar o cumprimento com os requisitos brasileiros e as condições especiais para aceitação do modelo de motor ou hélice de aeronave. Esta análise será conduzida por meio de reuniões, ou por correspondência com os representantes do fabricante e da autoridade do Estado de Projeto. Ao final do processo, a ANAC irá apresentar o relatório final de validação, listando os requisitos para aceitação do modelo de motor ou hélice de aeronave.
- 5.4.5 Os dados exigidos pela ANAC estarão listados no relatório de validação mencionado no parágrafo anterior e deverá incluir todos os documentos publicados (Manual de Instalação e Operação, Manual de Manutenção e Revisão, Catálogo de Peças Ilustrado, Boletins de Serviço, etc.) e os documentos não publicados (relatórios de engenharia, desenhos, especificações do fabricante, etc.) considerados necessários para substanciar a aprovação brasileira e para dar suporte à aeronavegabilidade continuada do motor ou hélice de aeronave no Brasil.
- 5.4.6 Os documentos publicados devem ser fornecidos em duplicata ao acervo técnico da ANAC, sendo uma cópia destinada ao Rio de Janeiro – RJ e a outra a São José dos Campos – SP. Ambos os endereços devem ser incluídos na lista de correspondências do fabricante para receber atualizações regulares de tais documentos. Os respectivos endereços para correspondência estão disponíveis na *internet* em [www.anac.gov.br/certificacao](http://www.anac.gov.br/certificacao).
- 5.4.7 Um CT brasileiro e a Especificação de Motor – EM ou Hélice – EH correspondente serão emitidos com base no cumprimento de requisitos estabelecido no relatório de validação referido no parágrafo 5.4.4 acima.

## **5.5 Procedimentos para validação de certificado suplementar de tipo para aeronave, motor ou hélice importados**

- 5.5.1 O detentor estrangeiro do CST deve preencher o formulário de requerimento F-300-11 (disponível em [www.anac.gov.br/certificacao](http://www.anac.gov.br/certificacao)), ou elaborar uma carta com as informações solicitadas em tal formulário, e encaminhar à ANAC através da autoridade do Estado de Projeto, juntamente com informações de engenharia suficientes para permitir que a ANAC tenha condições de se familiarizar com a modificação introduzida no projeto de tipo.
- 5.5.2 Uma cópia do CST e seus adendos juntamente com o texto de todas as condições especiais, níveis equivalentes de segurança e isenções de requisitos de aeronavegabilidade, ruído e emissões devem ser disponibilizadas para a ANAC para análise e aprovação.
- 5.5.3 Uma lista de verificação de cumprimento (*compliance check list*), ou documento similar, mostrando o cumprimento com os requisitos afetados pela modificação, indicando para cada item do requisito como ele foi cumprido (por ensaio, análise, cálculo, etc.) e o título e número do documento de substanciação correspondente (relatório, desenho, especificação, etc.), devem ser disponibilizados para a ANAC para análise. Adicionalmente, tais documentos de substanciação devem ser apresentados, se assim exigido.
- 5.5.4 As marcações e placares requeridos e instalados na cabine de passageiros ou nos compartimentos de carga, bagagem ou armazenamento e no exterior da aeronave, devem ser apresentados em português ou forma bilíngue (português e inglês), a menos que de outra forma prescrito pela ANAC.
- 5.5.5 O Suplemento ao Manual de Voo da Aeronave (*Aircraft Flight Manual Supplement*) deve ser identificado como um Suplemento ao Manual de Voo da Aeronave brasileiro e deve incluir uma declaração referente à sua aplicabilidade às aeronaves registradas no Brasil, a menos que de outra forma prescrito pela ANAC (o Suplemento ao Manual de Voo da Aeronave original, aprovado pela autoridade do Estado de Projeto, pode ser aceito pela ANAC).
- 5.5.6 Uma análise de engenharia do programa de certificação suplementar de tipo, conduzido pelo Estado de Projeto, será realizada pela ANAC, para identificar o cumprimento com os requisitos brasileiros e as condições especiais para aceitação da modificação. Esta análise será conduzida por meio de reuniões, ou por correspondência com os representantes do detentor do certificado e da autoridade do Estado de Projeto. Ao final do processo, a ANAC irá apresentar o relatório final de validação, listando os requisitos para aceitação da modificação da aeronave, motor ou hélice.
- 5.5.7 Os dados exigidos pela ANAC estarão listados no relatório de validação mencionado no parágrafo anterior e deverá incluir todos os documentos publicados (Manual de Voo da Aeronave, Manuais de Manutenção e Reparo, Catálogo de Peças Ilustrado, Diagramas Elétricos, Manual de Peso e Balanceamento, Boletins de Serviço, etc.) e os documentos não publicados (relatórios de engenharia, desenhos, especificações do fabricante, etc.) desenvolvidos pelo detentor do CST considerados necessários para substanciar a aprovação brasileira e para dar suporte à aeronavegabilidade continuada das aeronaves modificadas, registradas no Brasil.
- 5.5.8 As alterações dos documentos publicados devem ser fornecidas para a ANAC. A ANAC deve ser incluída na lista de correspondências do CST para receber atualizações regulares

de tais documentos. O respectivo endereço para correspondência está disponível na *internet* em [www.anac.gov.br/certificacao](http://www.anac.gov.br/certificacao).

- 5.5.9 Pelo menos os seguintes documentos também são requeridos para cada aeronave entregue:
- Relatório de Peso e Balanceamento atualizado;
  - Alterações na análise de carga elétrica (em relação ao modelo básico aprovado);
  - Lista de DA (ou documento equivalente) aplicáveis indicando a situação de cumprimento (para o modelo básico de tipo e para o modelo alterado pela certificação suplementar de tipo); e
  - Sumário das manutenções, reparos e alterações realizadas durante a vida da aeronave (somente para aeronaves usadas).
- 5.5.10 Um CST brasileiro e a Folha de Continuação (*Continuation Sheet*) correspondente serão emitidos com base no cumprimento de requisitos estabelecido no relatório de validação referido no parágrafo 5.5.6 acima.
- 5.5.11 Se o requerente for o fabricante da aeronave, motor ou hélice, as averiguações da análise do programa de CST podem ser adicionadas ao relatório de validação referido nos parágrafos 5.3.7 ou 5.4.4, e a aceitação correspondente da ANAC incluída na Especificação da Aeronave – veja parágrafos 5.5.12 e 5.4.7, como aplicável. Neste caso, não há emissão de CST.
- 5.5.12 Todos os artigos para instalação em aeronaves registradas no Brasil ou em motores e hélices operando no Brasil, como parte de uma certificação suplementar de tipo validada, devem ser artigos considerados aprovados de acordo com esta IS.

## **5.6 Aceitação de grande modificação já instalada na aeronave no momento da importação**

- 5.6.1 Uma grande modificação com aprovação estrangeira através de CST pode ter sua instalação considerada como aceita pela ANAC, de acordo com a fundamentação apresentada no parágrafo 3.3 desta IS, sem necessidade de validação brasileira, nos seguintes casos (exceto aqueles descritos no parágrafo 5.6.2 desta IS):
- aeronave isenta de certificação de tipo no Brasil (vide parágrafo 5.2.3 desta IS);
  - aeronave com CT brasileiro, com uma grande modificação aprovada através de CST dos Estados Unidos, do Canadá ou da União Europeia, desde que os registros demonstrem que essa modificação tenha sido incorporada, na aeronave em questão, há mais de:
    - 6.000 horas de voo, se helicóptero com Peso Máximo de Decolagem – PMD acima de 7.000 lb (3175 kg) ou avião com PMD acima de 12.500 lb (5670 kg); ou
    - 600 horas de voo, para as outras aeronaves.
- 5.6.2 O critério descrito no parágrafo 5.6.1 não se aplica aos casos em que o CST for referente à troca de tipo de combustível ou à troca por motores e/ou hélices que não possuem CT brasileiro ou não estão isentos de certificação de tipo no Brasil. Nestes casos, deverá haver

validação do CT da hélice e do motor e consequente validação do CST.

- 5.6.3 É importante destacar que a aceitação descrita no parágrafo 5.6.1 se limita à aeronave na qual a grande modificação está instalada. A mesma grande modificação instalada (ou a ser instalada) em outras situações não descritas no critério acima deverá ser validada no Brasil.
- 5.6.4 As demais modificações realizadas com aprovação estrangeira, usando dados técnicos aprovados ou aceitáveis, não cobertas pelos parágrafos 5.2.5 ou 5.6.1, podem ser aceitas durante a Vistoria Técnica Inicial – VTI, a menos que, dentro do conhecimento da ANAC, se identifique algo que contrarie as regras de segurança de voo.

## **5.7 Procedimentos para marcação de OTP ou aprovação da ANAC para projeto de artigos TSO/ETSO (ou documento equivalente)**

- 5.7.1 Uma carta de aprovação de projeto (*Design Approval Letter* – DAL) pode ser emitida quando:
- o fabricante estrangeiro pretender marcar seu artigo como OTP (vide RBAC 21.617 (c)); ou
  - a aprovação de projeto da ANAC for solicitada, para produtos considerados críticos ou complexos durante o processo de validação ou certificação de tipo ou suplementar de tipo (vide RBAC 21.617 (d)-I).
- 5.7.2 A carta de aprovação de projeto pode ser emitida se existir um acordo de importação/exportação para estes artigos entre o Brasil e a autoridade do detentor da autorização da TSO/ETSO (ou documento equivalente) ou, caso não haja tal acordo, se a ANAC considerar que os requisitos utilizados nesse país se equivalem ou superem os requisitos de desempenho estabelecidos na OTP aplicável, e ainda que o artigo seja produzido segundo requisitos de controle da qualidade similares aos estabelecidos no RBAC 21.143.
- 5.7.3 O fabricante deve preencher o formulário de requerimento F-300-11(disponível em [www.anac.gov.br/certificacao](http://www.anac.gov.br/certificacao)), ou elaborar uma carta com as informações solicitadas em tal formulário, e encaminhar à ANAC através da autoridade do Estado de Projeto. O formulário ou a carta deve incluir as seguintes informações:
- Todos os dados/documentos técnicos requeridos pertinentes à instalação adequada, desempenho, operação e manutenção do artigo TSO/ETSO (ou documento equivalente);
  - Outros dados técnicos específicos necessários para demonstrar cumprimento com um padrão TSO/ETSO (ou documento equivalente);
  - Evidências de aprovação de todos os desvios propostos; e
  - Uma declaração do requerente através de sua autoridade do Estado de Projeto, com certificação pela autoridade do Estado de Projeto, de que o desempenho do artigo cumpre com o TSO/ETSO (ou documento equivalente) aplicável ou com outro padrão aceito pela ANAC como provendo um nível equivalente de segurança.



5.7.4 A validação de um artigo TSO/ETSO (ou equivalente) não constitui aprovação automática da instalação do mesmo. A instalação do artigo deve ser aprovada pela ANAC de acordo com o que provê o parágrafo 5.2.7 desta IS.

5.7.5 Os artigos TSO/ETSO (ou equivalente) importados devem estar acompanhados de uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação (EASA Form 1, FAA Form 8130-3 ou equivalente).

## **5.8 Componentes de aeronave, motor ou hélice**

5.8.1 Componentes de fabricação estrangeira de aeronave, motor ou hélice, com aprovação emitida por uma autoridade estrangeira (tais como *Parts Manufacturer Approval* – PMA, etc.), não necessitam de aprovação brasileira específica. Entretanto, estes produtos são elegíveis para a instalação em aeronaves com CA Padrão brasileiro ou em motores e hélices de aeronaves operados no Brasil somente quando:

- a) suas aprovações são emitidas por uma autoridade estrangeira que tem um acordo de importação/exportação com a autoridade brasileira; e
- b) o produto estiver acompanhado de uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação (EASA Form 1, FAA Form 8130-3 ou equivalentes).

5.8.2 O uso de um componente em aeronave com CA Padrão brasileiro, ou em motor e hélice operando no Brasil, deve ter uma aprovação de instalação (veja parágrafo 5.2.7 desta IS).

## **5.9 Aeronavegabilidade continuada**

O fabricante estrangeiro de um produto, que recebeu uma aprovação de projeto brasileira de acordo com as subseções 5.3 a 5.7, deve ser responsável por manter a ANAC atualizada de todas as informações relevantes referentes à aeronavegabilidade continuada de seu produto no Brasil. Esta deve incluir a retransmissão imediata para a ANAC de todas as informações referentes a dificuldades em serviço, correções de projeto, precauções operacionais e DA (ou documentos equivalentes).

## **5.10 Aprovações de aeronavegabilidade para exportação**

5.10.1 De acordo com as seções 21.183, 21.500 e 21.502 do RBAC 21, cada produto exportado para o Brasil deve ser acompanhado de uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação (certificado de aeronavegabilidade para exportação, certificado de liberação autorizada ou documentos equivalentes como o EASA Form 1 e o FAA Form 8130-3), emitido pela autoridade estrangeira conforme suas regras, atestando a conformidade com o projeto aprovado brasileiro (no que concerne aos requisitos de aeronavegabilidade, de ruído e de emissões de gases) e com quaisquer outros requisitos especiais.

5.10.2 São considerados requisitos especiais brasileiros:

- a) aqueles estabelecidos no relatório final de validação ou outro documento;
- b) os requisitos operacionais relativos ao tipo de operação pretendida, tais como os RBAC 91, 121 e 135; e
- c) os requisitos operacionais relacionados com o ruído.

- 5.10.3 Certas não conformidades com os requisitos brasileiros podem ser aceitas pela ANAC, mediante solicitação. Caso sejam aceitas, essas não conformidades devem constar da (ou estar anexadas à) aprovação de aeronavegabilidade para exportação.

## **6. APÊNDICES**

Apêndice A – Lista de Reduções.

Apêndice B – Lista de regulamentos e documentos relacionados.

## **7. DISPOSIÇÕES FINAIS**

- 7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.
- 7.2 O conteúdo desta IS pode não se aplicar completamente nas situações em que o mesmo assunto é abordado em acordos firmados entre o Brasil e outros países e entre a ANAC e outra Autoridade de Aviação Civil, sendo que nestas situações deve ser seguido o estabelecido no respectivo acordo.
- 7.3 Esta IS entra em vigor na data de sua publicação.

**APÊNDICE A- LISTA DE REDUÇÕES**

## A1. LISTA DE SIGLAS

- a) AN *Army/Navy Specifications*
- b) ANAC Agência Nacional de Aviação Civil
- c) CA Certificado de Aeronavegabilidade
- d) CST Certificado Suplementar de Tipo
- e) CT Certificado de Tipo
- f) DA Diretriz de Aeronavegabilidade
- g) DAL *Design Approval Letter*
- h) EASA *European Aviation Safety Agency*
- i) FAA *Federal Aviation Administration*
- j) ETSO *European Technical Standard Order*
- k) IS Instrução Suplementar
- l) GGCP Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico
- m) GTPN Gerência Técnica de Processo Normativo
- n) OTP Ordem Técnica Padrão
- o) PMA *Part Manufacturer Approval`*
- p) PMD Peso Máximo de Decolagem
- q) RBAC Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
- r) RBHA Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
- s) SAR Superintendência de Aeronavegabilidade
- t) TSO Technical Standard Order
- u) VTI Vistoria Técnica Inicial

## A2. LISTA DE ABREVIATURAS

- a) mbar Milibar
- b) hPa Hectopascal
- c) lb Libras
- d) kg Kilograma

---

**APÊNDICE B – LISTA DE REGULAMENTOS E DOCUMENTOS RELACIONADOS****B1. LISTA DE REGULAMENTOS RELACIONADOS.**

- a) RBAC 01 – Definições, regras de redação e unidades de medida.
- b) RBAC 21 – Certificação de Produto Aeronáutico.
- c) RBHA 91 – Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis.
- d) RBAC 121 – Requisitos Operacionais: Operações Domésticas, de Bandeira e Suplementares.
- e) RBAC 135 – Requisitos Operacionais: Operações Complementares e por Demanda.

**B2. LISTA DE DOCUMENTOS RELACIONADOS.**

- a) MPR-900 volume 04 – Manual do Inspetor – Equipamentos de Aeronave e Autorizações Operacionais.