

## **1. TÍTULO**

Vistoria Técnica de Aeronaves.

## **2. CANCELAMENTO**

Não aplicável.

## **3. REFERÊNCIAS**

Este documento detalha atividades do processo “Realizar Vistoria Técnica de Aeronaves” contido no MPR/SAR-145 intitulado “Certificação de Aeronavegabilidade de Produto Aeronáutico”.

## **4. OBJETIVO**

Detalhar as etapas e critérios necessários para realizar vistoria técnica de aeronave, tanto VTI quanto VTE.

## **5. APLICABILIDADE**

Este documento se aplica aos servidores quando executarem o processo de Vistoria Técnica segundo o RBHA 91, RBAC 121 e 135.

## **6. SIGLAS E DEFINIÇÕES**

### **6.1. Siglas**

ADD	Categoria de Registro Pública – Administração Direta do Distrito Federal
ADE	Categoria de Registro Pública – Administração Direta Estadual
ADF	Categoria de Registro Pública – Administração Direta Federal
ADM	Categoria de Registro Pública – Administração Direta Municipal
AGING	Programa de Manutenção para Aeronaves Geriátricas
AID	Categoria de Registro Privada – Administração Indireta do Distrito Federal
AIE	Categoria de Registro Privada – Administração Indireta Estadual
AIF	Categoria de Registro Privada – Administração Indireta Federal
AIM	Categoria de Registro Privada – Administração Indireta Municipal
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANATEL	Agência Nacional de Telecomunicações
CA	Certificado de Aeronavegabilidade
CAARF	Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves Recém-Fabricadas
CAE	Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação
CT	Certificado de Tipo

---

CBAer	Código Brasileiro de Aeronáutica
CPCP	<i>Corrosion Prevention and Control Program</i>
CST	Certificação Suplementar de Tipo
DA	Diretriz de Aeronavegabilidade
EA	Especificação de aeronave
EH	Especificação de hélice
EM	Especificação de motor
FIAM	Ficha de Inspeção Anual de Manutenção
FISTEL	Fundo de Fiscalização das Telecomunicações
GGAC	Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada
GGCP	Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico
GRU	Guia de Recolhimento da União
GTAR	Gerência Técnica de Aeronavegabilidade
GTRAB	Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro
IAC	Instrução de Aviação Civil
IAM	Inspeção Anual de Manutenção
ICA	Instrução do Comando da Aeronáutica
IS	Instrução Suplementar
MPR	Manual de Procedimentos
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
PC	Profissional Credenciado
PCA	Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade
PIN	Categoria de Registro Pública – Instrução
PRI	Categoria de Registro Provada – Instrução
RAB	Registro Aeronáutico Brasileiro
RBAC	Regulamento Brasileiros da Aviação Civil
RBHA	Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
RCA	Relatório de Condição de Aeronavegabilidade
RNC	Resumo de Não Conformidades
SAE	Categoria de Registro Serviço Aéreo Especializado
SAR	Superintendência de Aeronavegabilidade
SEI	Sistema Eletrônico Informatizado
SIAC	Sistema Informatizado de Aviação Civil
SSID	<i>Supplemental Structural Inspection Document</i>
SVA	Sistema de Vistoria de Aeronave
TCDS	<i>Type certificate data sheet</i>

TFAC	Taxa de Fiscalização da Aviação Civil
TPN	Categoria de Registro Serviço de Transporte Aéreo Público Não Regular, Doméstico ou Internacional
TPP	Categoria de Registro Serviços Aéreos Privados
TPR	Categoria de Registro Serviço de Transporte Aéreo Público Regular, Doméstico ou Internacional
TPX	Categoria de Registro Serviço de Transporte Público Não Regular – Táxi Aéreo
VTE	Vistoria técnica especial
VTI	Vistoria técnica inicial

## 6.2. Definições

Não aplicável.

## 7. DOCUMENTOS APLICÁVEIS

- MPR/SAR-145 – Certificação de Aeronavegabilidade de Produto Aeronáutico

## 8. DETALHAMENTO DAS INSTRUÇÕES

### 8.1. Informações gerais

**Vistoria conduzida por servidor designado ou Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade - PCA com o propósito básico de avaliar as condições de aeronavegabilidade de uma aeronave.** Esta avaliação se dá através da verificação da situação do histórico de sua manutenção, tanto através da inspeção física quanto pela conferência de toda sua documentação aplicável, e do cumprimento de todos os requisitos técnicos e legais previstos no CBAer, nos RBHA/RBAC e nas Instruções de Aviação Civil – IAC/Instruções Suplementares – IS aplicáveis à manutenção e à operação pretendida da aeronave.

Os servidores ou PCA designados para uma vistoria de aeronave apresentarão ao órgão responsável pela execução, após o seu término, os laudos pertinentes com parecer conclusivo e lavrado conforme os padrões estabelecidos neste documento, para que possam ser tomadas todas as medidas cabíveis, bem como ser providenciado o arquivamento de toda a documentação afeta.

Os servidores designados ou PCA, após a realização de uma vistoria de aeronave, emitirão, se aplicável, um Resumo de Não Conformidades – RNC, conforme o formulário F-100-36, para conhecimento da real situação técnica da aeronave por parte do operador. O RNC é um documento informal que, no caso de vistoria realizada por servidor designado, será ratificado ou retificado através de documento oficial emitido pelo órgão da ANAC responsável pela execução da vistoria. Para vistoria realizada por PCA, ver as Notas dos itens 8.7.8 e 8.8.8.

Uma vistoria atesta tão somente que os itens inspecionados estão em condições técnicas satisfatórias e em conformidade com a regulamentação em vigor no momento em que foram verificados e, portanto, não assegura o bom desempenho posterior dos mesmos.

Com o objetivo de cumprir o estabelecido no Documento no 9760 da OACI, nas vistorias para a obtenção do primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (VTI) ou para obtenção de novo Certificado de Aeronavegabilidade após cancelamento ou vencimento do anterior, é exigida a

comprovação do Voo de Teste (*Flight Test*) da aeronave, de modo a comprovar as suas reais condições de aeronavegabilidade.

Após uma análise técnica, caso os servidores designados ou PCA julguem necessário a realização do Voo de Teste (*Flight Test*) para os demais tipos de vistoria, este parecer deverá constar do laudo pertinente para que o órgão responsável pela vistoria informe ao operador através de documento oficial.

O Voo de Teste (*Flight Test*) deve ocorrer até 60 (sessenta) dias antes da realização da VTI ou da VTE. A responsabilidade pela realização deste voo é do operador da aeronave, podendo, se assim julgar necessário, solicitar o auxílio de empresas certificadas segundo o RBAC 145 para o acompanhamento e assessoramento quanto aos testes necessários.

## 8.2. Objetivos da vistoria técnica de aeronave

Verificação das condições de aeronavegabilidade da aeronave no momento da sua realização.

Verificação de toda a documentação técnica e legal da aeronave, conforme previsto na legislação pertinente (CBAer, RBHA/RBAC, IAC/IS, etc.).

Avaliação, através de uma inspeção física, do estado geral da aeronave, seus sistemas, equipamentos e instrumentos instalados.

Comparação do estado geral da aeronave, seus sistemas e equipamentos com os registros de operação e de manutenção apresentados.

Quando tecnicamente julgado necessário pelos servidores designados ou PCA, verificação do funcionamento do grupo motopropulsor, confirmando o seu bom funcionamento pela indicação dos instrumentos de bordo.

Verificação do funcionamento dos sistemas de comunicação e de navegação da aeronave quanto à clareza, indicação, sensibilidade e precisão.

Quando tecnicamente julgado necessário pelos servidores designados ou PCA, verificação de qualquer outro sistema, equipamento ou instrumento instalado na aeronave.

Constatação da conformidade da aeronave, do motor e da hélice com suas especificações aprovadas (Especificação de Aeronave – EA, de Motor – EM e de Hélice – EH, *Type Certificate Data Sheet* – TCDS ou documentação equivalente).

Verificação quanto à incorporação de todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis à aeronave, ao motor, à hélice e aos componentes.

Verificação quanto ao cumprimento do Programa de Manutenção da aeronave, do motor, da hélice e dos componentes, bem como de todos os Programas Especiais de Manutenção: *Corrosion Prevention and Control Program* – CPCP, Programa de manutenção de aeronaves geriátricas – AGING, *Supplemental Structural Inspection Document* – SSID, etc.

Verificação quanto à rastreabilidade de todos os componentes controlados da aeronave, do motor e da hélice.

Verificação quanto à validade e atualização da pesagem da aeronave e aprovação de sua configuração interna.

Comprovação quanto à aplicabilidade e aprovação de todas as modificações e reparos incorporados à aeronave, ao motor, à hélice e aos componentes.

Verificação da placa de identificação da aeronave, do motor, da hélice e dos componentes quanto ao cumprimento dos requisitos do RBAC 45.

Verificação da pintura das marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave quanto ao cumprimento dos requisitos do RBAC 45.

Verificação quanto à existência da placa com as marcas de nacionalidade e matrícula, que deve ser construída em material à prova de fogo, conforme previsto na seção 45.30 do RBAC 45.

Verificação quanto à existência da placa com o indicativo de chamada da aeronave (marcas de nacionalidade e matrícula) no painel frontal aos assentos dos pilotos, visando ao cumprimento da ICA 100-12 do DECEA.

Verificação do Relatório do Voo de Teste (Flight Test), de acordo com o previsto no item 8.1.

Conferência de toda a documentação obrigatória da aeronave, de acordo com a legislação em vigor.

Preenchimento do Laudo de Vistoria de Aeronave.

Com o objetivo de facilitar a compreensão dos procedimentos necessários e auxiliá-lo na preparação da aeronave para a realização de uma vistoria técnica, o operador deve consultar a Lista de Verificação de Vistoria de Aeronave (F-100-34), disponível na página da ANAC na internet.

### **8.3. Tipos de Vistoria Técnica de Aeronave**

Informações complementares sobre os tipos de vistoria poderão ser consultadas nos itens 8.7 e 8.8.

#### **8.3.1. Vistoria Técnica Inicial – VTI**

É aquela realizada em uma aeronave antes da concessão do primeiro Certificado de Aeronavegabilidade, de acordo com a Subparte H do RBAC 21. Pode ter origem nas seguintes situações:

- a) Aeronave nova fabricada no Brasil;
- b) Aeronave importada para o Brasil; e
- c) Aeronave oriunda das Forças Armadas.

#### **8.3.2. Vistoria Técnica Especial – VTE**

É aquela realizada em uma aeronave em decorrência de fatos aleatórios ou não, mas suficientemente importantes para determinarem sua realização. Poderá ter origem nas seguintes situações:

- a) Revalidação de CA, por vencimento do anterior, para aeronaves operadas no RBAC 121 e RBAC 135 TPR conforme IS 21.181-001B se aplicável;
- b) Mudança ou inclusão de categoria de registro, se aplicável;
- c) Mudança de operador, para aeronave que opere segundo o RBAC 121 ou o RBAC 135 (ver 8.8.2 c));
- d) Mudança de marcas de nacionalidade e matrícula;
- e) Reidentificação de aeronave, motor ou hélice;

- f) Mudança de configuração interna e/ou incorporação de grandes modificações (CST, SEGV00 001 (F-400-04));
- g) Determinação judicial;
- h) Solicitação da Polícia Federal, da Receita Federal ou da Autoridade Sanitária;
- i) Denúncia devidamente analisada;
- j) Informações consistentes de servidor designado ou PCA; e
- k) Necessidade de verificação das condições de aeronavegabilidade da aeronave, de acordo com a prerrogativa contida no parágrafo 21.181(b) do RBAC 21.

#### **8.4. Apoio técnico para realização de vistoria de aeronave**

Para execução de uma vistoria de aeronave, o operador deve fornecer aos servidores designados ou PCA todas as facilidades técnicas necessárias e irrestrito acesso à aeronave, a toda documentação relacionada à sua manutenção, aos manuais técnicos dos fabricantes e aos registros requeridos pelas seções 91.417, 135.439 e 121.380 dos RBHA/RBAC 91, 135 e 121, respectivamente, conforme aplicável.

Todo o material correspondente deve ser adequado à aeronave vistoriada, bem como estar em bom estado de conservação e legibilidade, a fim de evitar dúvidas do seu conteúdo e forma.

A vistoria é realizada, em princípio, em empresa certificada para o modelo da aeronave.

A aeronave importada que necessite ser submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, reparo ou modificação, inclusive montagem (no caso de ter sido importada desmontada), não pode ser vistoriada caso não tenha tido os necessários serviços registrados em caderneta por empresa certificada no Brasil.

#### **8.5. Padronização para registro de vistoria em caderneta**

Após a aprovação de uma aeronave durante a VTI ou VTE, é obrigatório o registro da vistoria na respectiva Caderneta de Célula, que tem por objetivo fazer constar, de forma perene, a vistoria realizada na documentação da aeronave, podendo ser feito através dos seguintes meios alternativos:

- a) Etiqueta adesiva. Poderá ser utilizado o texto padronizado impresso em etiqueta adesiva, através de processo computadorizado ou convencional, devendo obedecer ao modelo padronizado constante no F-100-40. Os servidores designados ou PC devem assinar nos campos previstos e rubricar na parte lateral da etiqueta, abrangendo também a caderneta.
- b) Carimbo. Poderá ser utilizado o texto padronizado por meio de carimbo, devendo o seu conteúdo obedecer ao modelo padronizado constante no F-100-40.
- c) Manuscrito. Na impossibilidade da utilização de etiqueta adesiva ou de carimbo, poderá ser utilizado o processo manuscrito, devendo ser copiado o texto padronizado constante no F-100-40, em letras de imprensa, com caneta esferográfica na cor azul.
- d) Via documental. Na impossibilidade de ser efetuado o registro da aprovação da aeronave no ato da vistoria, em razão da existência de não conformidades, e a aeronave venha a ser posteriormente considerada APROVADA, através de Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, é encaminhado um ofício ou fax informando da aprovação ao operador, conforme o modelo constante no F-100-41. Após o recebimento do ofício ou fax, o operador deve providenciar o lançamento do resultado da vistoria na respectiva Caderneta de Célula, devendo o referido documento ser mantido para comprovações futuras.

Caso o operador de uma aeronave seja isento de possuir Caderneta de Célula, de acordo com a regulamentação em vigor, o registro da vistoria pode ser efetuado no respectivo Diário de Bordo.

Para as aeronaves vistoriadas pela Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico – GGCP para emissão do respectivo CAARF, além do registro na Caderneta de Célula, é obrigatório o registro da vistoria nas respectivas cadernetas de motor e de hélice, conforme aplicável, devendo obedecer ao modelo padronizado constante no F-100-42.

## 8.6. Resultado de vistoria de aeronave

O Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39) é elaborado pelos servidores designados ou pelo PC no dia de conclusão da VTI ou VTE, conforme aplicável, refletindo a real situação técnica da aeronave, AERONAVEGÁVEL ou NÃO AERONAVEGÁVEL.

O órgão que realizou a VTI ou VTE informa ao operador, através de documento oficial, o resultado da vistoria realizada na aeronave, APROVADA ou NÃO APROVADA, conforme tenha sido considerada aeronavegável ou não aeronavegável, respectivamente, e todas as não conformidades constatadas com seus respectivos prazos de correção, se aplicável.

Para aeronave que tenha sido considerada APROVADA, é providenciada, imediatamente, a atualização das telas do SIAC, do Sistema de Vistoria de Aeronave – SVA e da documentação no Sistema SEI.

Para aeronave que tenha sido considerada NÃO APROVADA e as correções das não conformidades constatadas sejam passíveis de comprovações documentais, não sendo necessária a realização de nova vistoria física, é providenciada imediatamente a atualização das telas do SIAC, do SVA e da documentação no Sistema SEI. O operador tem um prazo de até 90 (noventa) dias, contados da data de conclusão da vistoria, para comprovação de correção das respectivas não conformidades. A não comprovação de correção das mesmas dentro do prazo estabelecido implica, necessariamente, a realização de uma nova vistoria.

Quando da remessa dos documentos de comprovação de correção das não conformidades constatadas na vistoria o operador deve anexar a esta documentação uma declaração da empresa certificada que realizou os referidos serviços informando que, da data da vistoria até a data da remessa dos documentos, não ocorreu o vencimento:

- a) de nenhuma Diretriz de Aeronavegabilidade;
- b) de nenhuma tarefa do Programa de Manutenção;
- c) de nenhum componente com vida limite ou controlado; e
- d) de qualquer outra exigência de aspecto técnico, operacional ou regulamentar.

Caso a análise da documentação apresentada tenha obtido parecer favorável dos vistoriadores, é elaborado um Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave (F-100-38), considerando a aeronave AERONAVEGÁVEL, e providenciada, imediatamente, a atualização das telas do SIAC, SVA e da documentação no Sistema SEI. Para esta aeronave, a data do Laudo Complementar de Vistoria de aeronave é a data referencial para a validade da IAM ou Relatório de Condição de Aeronavegabilidade – RCA e do CA.

A aeronave que tenha sido considerada NÃO APROVADA na vistoria e não aeronavegável no laudo complementar tem o respectivo processo encerrado. Caso tenha interesse na realização de uma nova vistoria, o operador deverá apresentar um novo pedido de vistoria e efetuar o pagamento de uma nova taxa de serviço.

Para aeronave que tenha sido considerada NÃO APROVADA e as correções das não conformidades constatadas não sejam passíveis de comprovações documentais, sendo necessária a realização de nova vistoria física, o órgão que realizou a vistoria atualiza, imediatamente, as telas aplicáveis do SIAC, do SVA e da documentação no Sistema SEI, para que a situação técnica irregular da aeronave seja de conhecimento geral dos demais órgãos da ANAC. Neste caso, após a correção de todas as não conformidades, o operador deve apresentar um novo pedido de vistoria e efetuar o pagamento de uma nova taxa de serviço.

## 8.7. Vistoria Técnica Inicial – VTI

### 8.7.1. Procedimentos Gerais

O proprietário ou operador deve requerer ao RAB uma reserva de Marcas para a aeronave, com o objetivo de preparação desta para a realização da VTI.

Os operadores de aeronaves devem solicitar a VTI através do Painel de Vistorias, disponível na Internet em <https://sistemas.anac.gov.br/saci/sva/agendamentoVistoria/index.asp>. As informações sobre a aeronave, assim como da vistoria e o comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil correspondente, se aplicável, são lançadas no próprio Painel de Vistorias.

As vistorias das aeronaves que serão operadas de acordo com o RBAC 135 ou 121 estão inseridas na fase 4, de acordo com a IS 119-001. Portanto, para que a vistoria seja agendada é necessário que a fase 3 (avaliação de documentos) esteja concluída.

Nos casos em que o agendamento pelo Painel de Vistorias não for aplicável, conforme Passo a Passo de instruções constante do mesmo, a VTI deve ser solicitada pelo envio do formulário F-100-37 para o endereço eletrônico [vistorias@anac.gov.br](mailto:vistorias@anac.gov.br).

O operador deve agendar a vistoria em data na qual a aeronave realmente estará disponível para vistoria e em condição aeronavegável. Toda a documentação técnica deve estar em ordem e em dia.

Após a realização de VTI em uma aeronave, o órgão executor atualiza as telas do SACI aplicáveis. Consequentemente, para a aeronave que tenha sido considerada APROVADA, o operador deve solicitar ao RAB a emissão dos Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade, conforme aplicável. Para a aeronave que tenha sido considerada NÃO APROVADA, o operador poderá solicitar ao RAB somente o registro em livro próprio para fins exclusivamente de garantia de propriedade, desde que cumpra todos os requisitos legais previstos em regulamento.

Caso a aeronave se encontre aeronavegável e sem restrições junto ao RAB, o proprietário ou operador pode solicitar ao órgão que vistoriou a aeronave (ou solicitou vistoria a ser realizada por credenciado) a emissão de um Certificado de Aeronavegabilidade com validade de 60 (sessenta) dias, desde que o RAB tenha emitido o Certificado de Matrícula Provisório ou o Certificado de Nacionalidade e Matrícula definitivo. Nesse período, o operador deve providenciar junto ao RAB a regularização definitiva da aeronave e, consequentemente, receber o Certificado de Aeronavegabilidade definitivo.

### 8.7.2. Tipos de Vistoria Técnica Inicial

- a) Emissão de CAARF – aeronave nova fabricada no Brasil. Procedimentos detalhados para emissão de CAARF estão descritos na ITD que trata do assunto, quando aplicável.
- b) “Nacionalização” - aeronave importada para o Brasil. Para os processos de nacionalização adicionalmente cumprem-se os seguintes procedimentos:



Após o cumprimento das exigências legais junto ao RAB, de acordo com o § 1o do art. 109 do CBAer, o operador deverá solicitar a VTI da aeronave à ANAC, de acordo com os critérios estabelecidos no item 8.7.1. Recomenda-se que o operador realize simultaneamente os procedimentos para a inspeção da aeronave na Receita Federal, se aplicável, para atender as exigências da Autoridade Fazendária e permitir a emissão do certificado de aeronavegabilidade definitivo.

De acordo com a seção 21.183 do RBAC 21, toda aeronave a ser importada para o Brasil deve vir acompanhada de um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação (ou documento equivalente), emitida pela Autoridade de Aviação Civil do país exportador. Este certificado deve atestar a conformidade com o projeto de tipo brasileiro (vide IS 21-010).

As aeronaves usadas e que sejam afetadas pelos programas CPCP, AGING, SSID e outros de concepção geriátrica, bem como as aeronaves enquadradas nas restrições de ruído do RBAC 36, realizam, preferencialmente, a VTI no exterior. Esta vistoria deve ser solicitada à Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR/GGAC de acordo com o estabelecido em 8.7.5, e tem como objetivo principal evitar a exportação para o Brasil de aeronaves sem condições de aeronavegabilidade e de difícil regularização técnica.

No caso de aeronaves operando segundo o RBAC 121, após o agendamento no Painel de Vistorias, cópia do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação – CAE da aeronave, conforme aplicável, deve ser enviada à GGAC, preferencialmente para o endereço eletrônico [vistorias121@anac.gov.br](mailto:vistorias121@anac.gov.br). A apresentação do CAE deverá ser através do e-mail [vistorias121@anac.gov.br](mailto:vistorias121@anac.gov.br), até a sexta-feira da semana anterior à vistoria.

Para realização de VTI de aeronave no exterior, de acordo com os critérios estabelecidos em 8.7.5, o operador deve encaminhar o pedido de vistoria diretamente à GGAC.

c) “Civilização” - Conversão de aeronave oriunda das Forças Armadas para a aviação civil. Para os processos de civilização adicionalmente cumprem-se os seguintes procedimentos:

A aeronave oriunda das Forças Armadas, para que possa operar na aviação civil brasileira, deve passar por um processo de “civilização” e posteriormente realizar uma VTI. A VTI deverá ser realizada por equipe conjunta da GGCP e GGAC.

A aeronave cujo modelo ou número de série não seja certificado ou não seja isento de certificação no Brasil deve obter um Certificado de Tipo – CT junto à GGCP.

A aeronave cujo modelo seja certificado ou isento de certificação no Brasil deve ser apresentado pelo fabricante e/ou pela organização militar, conforme o caso, um “Relatório de Diferenças Técnicas para Civilização de Aeronave” que permita identificar as diferenças operacionais, diferenças de configuração da aeronave, diferenças na manutenção a que ela foi submetida, em relação ao que é requerido para as aeronaves de mesmo tipo que operam na aviação civil brasileira.

Um Relatório de Diferenças Técnicas para Civilização de Aeronave deve listar:

- Diferenças Operacionais além dos limites operacionais ou envelope de voo aprovados, como pesos máximos de decolagem e pouso, acelerações máximas durante manobras, etc;
- Modificações incorporadas que não são previstas pelo fabricante e não são aprovadas pela ANAC;
- Componentes ou partes instaladas que não são previstos pelo fabricante ou aprovados pela ANAC;
- Reparos incorporados que não são previstos pelo fabricante e não são aprovados pela ANAC;

- Lista de boletins de serviço (ou documentos equivalentes que podem auxiliar na verificação do cumprimento de DA) incorporados, se aplicável; e
- Conteúdo (descrição de cada tarefa de manutenção) dos últimos cheques de manutenção realizados; caso seja necessário para o comprador demonstrar algum item específico de manutenção requerida com base nesta documentação, se aplicável.

NOTA: Este “Relatório de Diferenças Técnicas para Civilização de Aeronave” pode conter adicionalmente outros dados, que seriam necessários somente no caso de não ser possível a verificação na documentação (cadernetas, ordens de serviço, etc) entregue ao comprador.

NOTA 2: Se algum destes seis itens listados acima não estiverem suficientemente detalhados no referido relatório, este pode ser complementado por avaliação/serviços de oficina de manutenção, conforme seja aplicável, de forma que a aeronavegabilidade da aeronave possa ser verificada.

Após a emissão do “Relatório de Diferenças Técnicas para Civilização de Aeronave”, será necessário o operador juntamente com a oficina de manutenção de aeronaves, com um engenheiro aeronáutico ou com o fabricante, conforme o caso; apresente uma proposta de adequação de alguns itens. Esta “Proposta de Adequação” (serviços de retrofit, prazos, serviços pendentes, impacto nos níveis de segurança dos sistemas do projeto original eventualmente provocado pelos quatro primeiros itens da lista acima, análise do risco associado, etc), juntamente com o “Relatório de Diferenças Técnicas para Civilização de Aeronave” devem ser analisados e aceitos pela GGCP.

O operador que pretenda operar na aviação civil com uma aeronave oriunda das Forças Armadas deverá requerer a Reserva de Marcas junto ao RAB, com o objetivo de preparação da aeronave para o processo de civilização e a realização da VTI.

Após o cumprimento de todas as correções necessárias em função do “Relatório de Diferenças Técnicas para Civilização de Aeronave” e da “Proposta de Adequação” e, ainda, de todos os procedimentos preparatórios para a VTI, o preteso operador deve encaminhar o Pedido de Vistoria (F-100-37) à ANAC através do e-mail [vistorias@anac.gov.br](mailto:vistorias@anac.gov.br).

A VTI de aeronave oriunda das Forças Armadas será em conformidade com os procedimentos estabelecidos em 8.7.3, conforme aplicável, bem como de acordo com as exigências constantes do respectivo “Relatório de Diferenças Técnicas para Civilização de Aeronave” e “Proposta de Adequação”.

#### 8.7.3. Documentação e procedimentos necessários

##### a) Documentação técnica disponível no ato da VTI

Para a realização de VTI em uma aeronave, o operador deve disponibilizar a seguinte documentação para apresentação aos servidores designados ou PC:

Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação – CAE, se aplicável, emitido pelo país exportador da aeronave, ou declaração da Autoridade de Aviação Civil competente informando que não emite, de forma sistemática, o referido documento. O original do CAE deve ser encaminhado pelo operador ao RAB;

NOTA: Observar a aplicabilidade da interpretação para Matrícula brasileira de aeronave estrangeira, adquirida mediante hasta pública.

Manual de Voo e/ou Manual de Operação aprovado da aeronave, bem como sua respectiva Lista de Verificação (Check List), quando aplicável;

Registros adequados de manutenção da aeronave e de seus componentes, controlados ou não, escriturados diretamente nas cadernetas apropriadas, ou conforme procedimento aceito de acordo com o RBHA/RBAC sob o qual a aeronave opera;

Registros primários e secundários de cumprimento de todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade emitidas pela ANAC e documentos equivalentes emitidos pela Autoridade de Aviação Civil do país de origem da aeronave e de seus componentes, de acordo com o estabelecido na IS 39-001. Quando existirem somente registros secundários emitidos por fabricantes de aeronaves, motores e hélices, quando da fabricação dos mesmos, estes podem ser aceitos como registros primários;

Registros primários de cumprimento dos programas de manutenção aprovados ou aceitos, conforme aplicável, em suas versões mais atualizadas;

Ficha de Peso e Balanceamento, conforme RBHA/RBAC aplicável, referente à última pesagem real da aeronave, acompanhada da planta baixa da configuração na qual foi efetivamente realizada a pesagem. Em caso de recálculo, a respectiva ficha deve ser anexada à ficha de Peso e Balanceamento;

Relatório de Voo de Teste (*Flight Test*), de acordo com o descrito no item 8.1. Caso o Voo de Teste não tenha sido realizado até o momento da VTI, o operador deve solicitar, ao órgão responsável pela realização da vistoria, uma Autorização de Voo de Experiência.

Registros primários de cumprimento dos programas especiais de manutenção, tais como CPCP, AGING, SSID etc., conforme aplicável, em suas versões mais atualizadas;

Lista contendo todas as Grandes Modificações e Grandes Reparos incorporados à aeronave, ou uma declaração da inexistência deles; e

Qualquer outra documentação técnica necessária à comprovação de atendimento ao previsto nos RBHA/RBAC e IAC/IS, conforme aplicável.

b) Outros documentos: seguro e taxa de serviço

Apólice de Seguro ou Certificado Individual de Seguro da aeronave. Caso o documento apresentado seja o certificado, o mesmo deve estar acompanhado do comprovante de pagamento do prêmio ou declaração da seguradora de que o prêmio se encontra em dia. Quando, na apólice ou no certificado, constar o parcelamento de pagamento do prêmio, o documento deve estar acompanhado dos comprovantes de pagamento das quotas vencidas até a data da vistoria da aeronave.

Guia de Recolhimento da União – GRU referente à correspondente taxa de serviço (TFAC), conforme tabela de serviços indenizáveis da ANAC, disponível na página da ANAC na internet.

#### 8.7.4. Licença de estação de aeronave

O proprietário ou operador da aeronave tem um prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de expedição do Certificado de Aeronavegabilidade, que enseje a obtenção ou alteração de uma Licença de Estação, para a obtenção junto à ANATEL da Licença de Estação.

#### 8.7.5. Vistoria Técnica Inicial de aeronave no exterior

A Vistoria Técnica Inicial – VTI de uma aeronave nova de fábrica, realizada no exterior, não será executada pelos inspetores da ANAC, podendo esta solicitar a realização da vistoria por seus Profissionais Credenciados – PC a referida VTI.

No caso de aeronave usada afetada pelos programas CPCP, AGING, SSID e outros de concepção geriátrica, como também de aeronave usada enquadrada nas restrições de ruído do RBAC 36, a VTI deve ser realizada preferencialmente no exterior.

No caso de aeronave usada que não se enquadra na descrição acima, a VTI deve preferencialmente ser realizada no Brasil.

A critério exclusivo da SAR/GGAC, a VTI poderá ser realizada no Brasil ou no exterior independente das condições aqui descritas.

#### 8.7.6. Validade da IAM, do RCA e do CA de uma aeronave após a realização da VTI

A validade da IAM de aeronave que opera segundo o RBHA/RBAC 91 ou RBAC 135, não registrada na categoria Serviço de Transporte Aéreo Público Regular, Doméstico ou Internacional – TPR, é de 1 (um) ano a contar da data de aprovação da aeronave na VTI, conforme estabelecido no parágrafo 91.403(e) do RBHA/RBAC 91.

A validade do RCA de aeronave que opera segundo o RBAC 121 ou RBAC 135, registrada na categoria TPR, é de 3 (três) anos a contar da data de aprovação da aeronave na VTI, conforme estabelecido no parágrafo 91.403(d) do RBHA/RBAC 91.

A validade do CA de uma aeronave após a realização da VTI obedece aos critérios estabelecidos no RBAC 21 e na IS 21.181-001.

#### 8.7.7. Laudo de vistoria de aeronave

O Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39) é o documento preenchido pelo servidor designado ou pelo Profissional Credenciado durante a realização da Vistoria Técnica Inicial – VTI, de acordo com os dados existentes nas placas de identificação e nas informações técnicas aplicáveis e com as horas escrituradas nos registros de manutenção, depois de avaliada a fidelidade dos lançamentos feitos, com o objetivo de determinar se a aeronave está em conformidade com o projeto de tipo aprovado e em condições de operação segura no momento da vistoria técnica.

Quando houver necessidade de emissão do Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave (F-100-38), este é anexado ao laudo de VTI da aeronave.

A data de conclusão da VTI é a data referencial para efeito de validade da IAM ou RCA e do CA, de acordo com o estabelecido em 8.7.6.

Quando uma aeronave for considerada NÃO APROVADA após a realização da VTI e vier a ser considerada APROVADA posteriormente, através da emissão de Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, a data referencial é a data de conclusão da análise que ensejou a emissão do respectivo Laudo Complementar.

Após as atualizações das respectivas telas do SIAC, conforme aplicável, os laudos são arquivados no órgão que vistoriou a aeronave. Tal atualização deverá ocorrer o mais breve possível, com vistas a evitar inconsistência nos dados disponíveis no sistema.

#### 8.7.8. Documentos a serem arquivados após VTI

Com o objetivo de cumprir o estabelecido no Documento no 9760 da OACI, os seguintes documentos são arquivados, obrigatoriamente, na pasta da aeronave junto ao órgão que efetuou a respectiva VTI:

- Cópia do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação da aeronave, ou declaração do país exportador de que não emite o referido documento;
- Lista de Verificação de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-34;
- Laudo de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-39;
- Cópia de documento que comprove a data de fabricação da aeronave;
- Resumo de Não Conformidades – RNC, conforme F-100-36, se aplicável;

NOTA: No caso de VTI realizada por PCA (Profissional Credenciado de Aeronavegabilidade) é sempre emitida uma RNC, indicando que não houve Não Conformidade ou relacionando as Não Conformidades que foram solucionadas durante a vistoria.

- Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-38, se aplicável;
- Cópia do Relatório de Voo de Teste (*Flight Test*);

- Cópia da Ficha de Peso e Balanceamento e da planta baixa de configuração;
- Cópia da Apólice ou do Certificado de Seguro;
- Cópia da lista de grandes modificações e reparos incorporados à aeronave ou uma declaração da inexistência deles.
- Cópia do mapa de controle de diretrizes de aeronavegabilidade (quando a vistoria for realizada por profissional credenciado); e
- Cópia do mapa de controle de componentes e inspeções (quando a vistoria for realizada por profissional credenciado).

NOTA 2: Caso a aeronave vistoriada represente a primeira aeronave do modelo registrada no Brasil, no campo X- INFORMAÇÕES ADICIONAIS do Laudo de Vistoria deverá constar que a autoridade de aviação civil do país detentor do certificado de tipo deverá ser comunicada sobre a operação em nosso país.

## **8.8. VISTORIA TÉCNICA ESPECIAL – VTE**

### **8.8.1. Procedimentos Gerais**

Os operadores de aeronaves devem agendar a VTE através do Painel de Vistorias, disponível na Internet em <https://sistemas.anac.gov.br/saci/sva/agendamentoVistoria/index.asp>. As informações sobre a aeronave, assim como da e o comprovante de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil são lançados pelo usuário no próprio Painel de Vistorias.

As vistorias das aeronaves que serão operadas de acordo com o RBAC 135 ou 121 estão inseridas na fase 4, de acordo com a IS 119-001. Portanto, para que a vistoria seja agendada, é necessário que a fase 3 (avaliação de documentos) esteja concluída.

Nos casos em que o agendamento pelo Painel de Vistorias não for aplicável, conforme Passo a Passo de instruções constante do mesmo, a VTE deve ser solicitada pelo envio do formulário F-100-37 para o endereço eletrônico [vistorias@anac.gov.br](mailto:vistorias@anac.gov.br).

O operador deve agendar a vistoria em data na qual a aeronave realmente estará disponível para vistoria e em condição aeronavegável. Toda a sua documentação técnica deve estar em ordem e em dia.

A não realização da vistoria no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, por força de ação ou omissão do requerente, contados a partir do cadastramento do Pedido no Painel de Vistorias online, ou do recebimento do Pedido de, conforme aplicável, implica no cancelamento do Pedido de Vistoria. O cancelamento do processo de vistoria implica na necessidade de novo pedido, incluindo o pagamento de novas taxas.

Após a realização de VTE em uma aeronave, o órgão executor atualiza as telas do SACI aplicáveis. Consequentemente, para a aeronave que tenha sido considerada APROVADA, o operador deve solicitar ao RAB a emissão dos Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade, conforme aplicável. Para a aeronave que tenha sido considerada NÃO APROVADA, o operador pode solicitar ao RAB somente a emissão do Certificado de Matrícula, desde que cumpra todos os requisitos legais previstos para a sua emissão.

Caso a aeronave se encontre aeronavegável e sem restrições junto ao RAB, o proprietário ou operador pode solicitar ao órgão que vistoriou a aeronave a emissão de um CA com validade de 60 (sessenta) dias. Este CA permite a operação da aeronave por um período máximo de 60 (sessenta)

dias. Nesse período, o operador deverá providenciar junto ao RAB a regularização definitiva da aeronave e, conseqüentemente, receber o Certificado de Aeronavegabilidade definitivo.

#### 8.8.2. Tipos de Vistoria Técnica Especial

a) Revalidação de CA – aeronave com CA vencido ou a vencer. Considerando a data de validade, constante no próprio CA, recomenda-se o cumprimento dos seguintes procedimentos:

A empresa operadora de aeronave segundo o RBAC 121 ou 135, registrada na categoria TPR, deve solicitar a realização de VTE para revalidação do CA de modo a coincidir com a data provável de conclusão de qualquer tarefa do programa de manutenção da aeronave ou da IAM; entretanto, a VTE deve ser, necessariamente, solicitada com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência da data de vencimento do CA, para que o RAB possa emitir o CA em tempo hábil.

O operador de aeronave segundo o RBHA/RBAC 91 ou 135 não registrada na categoria TPR deve apresentar o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade – RCA (formulário F-100-33) preenchido para efeito de revalidação do CA, conforme o parágrafo 91.403(f) do RBHA/RBAC 91 e a IS 21.181-001. No entanto, de acordo com critérios estabelecidos, a ANAC pode executar a vistoria na aeronave para verificar se a mesma cumpre os requisitos regulamentares. A realização de VTE pode coincidir com a data provável de conclusão de qualquer tarefa do programa de manutenção da aeronave ou da IAM;

O operador deve solicitar a VTE da aeronave, de acordo com o estabelecido em 8.8.1.

Os critérios para revalidação de CA das aeronaves civis brasileiras estão estabelecidos na IS 21.181-001.

A inspeção simplificada mencionada na IS 21.181-001 tem o escopo de uma VTE, a menos da TFAC, cujo recolhimento não se aplica.

Após a aprovação da aeronave, o RAB envia, automaticamente, o respectivo CA diretamente para o endereço do operador cadastrado na ANAC e constante do último Certificado de Matrícula. Caso o endereço tenha sido modificado, o operador deve providenciar, o mais breve possível, sua atualização junto ao RAB, de acordo com os procedimentos previstos por aquele Registro.

b) Mudança ou inclusão de categoria de registro, conforme aplicável. O operador deve solicitar a VTE da aeronave, de acordo com os critérios estabelecidos em 8.8.1. As situações em que a realização da VTE não é necessária estão descritas em 8.8.5.

c) Mudança de operador – aeronave operada segundo o RBAC 121 ou 135. O operador deve solicitar a VTE da aeronave, de acordo com os critérios descritos em 8.8.1. Em situações em que o CA da aeronave está em situação normal, o operador não está em processo de certificação inicial e já operou aquele modelo de aeronave, pode não ser necessária a VTE para a mudança do operador.

d) Mudança de Marcas de Nacionalidade e de Matrícula. O operador deve solicitar a VTE, de acordo com os critérios descritos em 8.8.1.

e) Reidentificação de aeronave, motor ou hélice. O operador deve solicitar a VTE da aeronave, de acordo com os critérios descritos em 8.8.1.

f) Mudança de configuração interna.

1. O operador deve solicitar a VTE da aeronave, de acordo com os critérios descritos em 8.8.1.
2. Antes da solicitação deste tipo de VTE, o operador deve consultar a GGAC, a respeito da necessidade de realização da vistoria.

g) Incorporação de grandes modificações.

1. O operador deve solicitar a VTE da aeronave, de acordo com os critérios descritos em 8.8.1.

2. Antes da solicitação deste tipo de VTE, o operador deve consultar a GGAC, a respeito da necessidade de realização da vistoria.

### 8.8.3. Documentação e procedimentos necessários

#### a) Documentação técnica disponível no ato da VTE

Para a realização de VTE em uma aeronave, o operador deve disponibilizar a seguinte documentação para apresentação aos servidores designados:

- Certificado de Matrícula e Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave;
- Manual de Voo e/ou Manual de Operação aprovado da aeronave, bem como sua respectiva Lista de Verificações (Check List);
- Registros adequados de manutenção da aeronave e de seus componentes, controlados ou não, escriturados diretamente nas cadernetas apropriadas, ou conforme procedimento aceito de acordo com o RBHA/RBAC sob o qual opera a aeronave;
- Registros primários e secundários de cumprimento de todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade emitidas pela ANAC e documentos equivalentes emitidos pela Autoridade de Aviação Civil do país de origem da aeronave e de seus componentes, de acordo com o estabelecido na IS 39-001. Quando existirem somente registros secundários emitidos por fabricantes de aeronaves, motores e hélices, quando da fabricação dos mesmos, estes podem ser aceitos como registros primários;
- Registros primários de cumprimento dos programas de manutenção aprovados ou aceitos, conforme aplicável, em suas versões mais atualizadas;
- Ficha de Peso e Balanceamento, conforme RBHA/RBAC aplicáveis, referente à última pesagem real, acompanhada da planta baixa da configuração da aeronave na qual foi efetivamente realizada a pesagem. Em caso de recálculo, a respectiva ficha deve ser anexada à ficha de Peso e Balanceamento;
- Relatório de Voo de Teste (*Flight Test*), de acordo com o definido em 8.1. Caso o Voo de Teste não tenha sido realizado até o momento da VTE e a aeronave se encontre com o CA em situação irregular, o operador deve solicitar ao órgão responsável pela realização da vistoria uma Autorização de Voo de Experiência. A aeronave somente será aprovada na vistoria após a apresentação do Relatório de Voo de Teste;
- Registros primários de cumprimento dos programas especiais de manutenção, tais como CPCP, AGING, SSID etc, conforme aplicável, em suas versões mais atualizadas;
- A última Ficha de Inspeção Anual de Manutenção – FIAM ou RCA, conforme aplicável de acordo com a categoria de registro da aeronave;
- Para aeronave que se encontre com o CA suspenso ou cancelado pelo código 1 (incidente ou acidente), haverá necessidade de apresentação do Apêndice B da IS 43.13-004 e do formulário F-400-04, previsto pelo RBAC 43 e pela IS 43.9-001, conforme aplicável;
- Lista contendo todas as Grandes Modificações e Grandes Reparos incorporados à aeronave, ou uma declaração da inexistência deles; e
- Qualquer outra documentação técnica necessária à comprovação de atendimento ao previsto nos RBHA/RBAC e IAC/IS, conforme aplicável.

#### b) Outros documentos: seguro, taxa de serviço e taxa FISTEL

Apólice de Seguro ou Certificado Individual de Seguro da aeronave. Caso o documento apresentado seja o certificado, o mesmo deve estar acompanhado do comprovante de pagamento do prêmio ou declaração da seguradora de que o pagamento do prêmio se encontra em dia. Quando, na apólice ou no certificado, constar o parcelamento de pagamento do prêmio, o documento deve estar acompanhado dos comprovantes de pagamento das quotas vencidas até a data da vistoria da aeronave.

Comprovante de pagamento do Fundo de Fiscalização das Telecomunicações – FISTEL, com exceção das aeronaves pertencentes à Agência Nacional de Telecomunicações, à Polícia Federal, às Polícias Militares, à Polícia Rodoviária Federal, às Polícias Civis e aos Corpos de Bombeiros Militares, que são isentas de pagamento, de acordo com a Lei no 5.070, de 7 de julho de 1966 (art. 13 com redação dada pela Lei no 9.472, de 16 de julho de 1997).

#### 8.8.4. Licença de estação de aeronave

O proprietário ou operador da aeronave tem um prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de expedição do Certificado de Aeronavegabilidade, que enseje a obtenção ou alteração de uma Licença de Estação, para a obtenção junto à ANATEL da Licença de Estação.

#### 8.8.5. Mudança de categoria de registro

Em algumas situações, considerando a categoria atual e a pretendida, a Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro – GTRAB pode alterar a categoria de registro sem o parecer da área técnica.

a) Procedimento para aeronaves novas fabricadas no Brasil. As aeronaves detentoras de CAARF não necessitam de nova vistoria para emissão do CA, para o registro nas seguintes categorias:

- TPP;
- ADF, ADE, ADM, ADD, AIF, AIE, AIM, AID, PIN e PRI:
  1. A GTRAB fará a alteração da categoria de registro no SACI.
  2. Para as categorias PIN ou PRI, o requerente deve também informar à GTRAB que cumpriu com os requisitos do parágrafo 45.12 (c) do RBAC 45 (placar) e a seção 91.109 do RBHA/RBAC 91 (instrução). A GTRAB verificará junto à GGAC a veracidade destas informações.
- SAE, TPR, TPN, TPX.

NOTA: Desde que existam as notas no CAARF, a GTRAB faz a alteração da categoria de registro no SACI.

b) Procedimentos para aeronaves usadas.

1. As mudanças de categorias de registro entre as categorias TPP, ADF, ADE, ADM, ADD, AIF, AIE, AIM, AID, PIN e PRI podem ser feitas sem a necessidade de vistoria. A GTRAB faz a alteração da categoria de registro no SACI. Nas mudanças de categoria para PIN ou PRI, o requerente deve também informar a GTRAB, através do formulário F-100-83, que cumpriu com os requisitos do parágrafo 45.12(c) do RBAC 45 (placar), podendo ser instalação ou remoção, no caso inverso, e a seção 91.109 do RBHA/RBAC 91 (instrução).
2. As mudanças de categorias de registro de TPR, TPN, TPX e SAE para TPP, ADF, ADE, ADM, ADD, AIF, AIE, AIM, AID, PIN e PRI podem ser feitas sem a necessidade de vistoria. A GTRAB fará a alteração da categoria de registro e, quando aplicável, a alteração dos dados para observação no Certificado de



Aeronavegabilidade no SACI. Nas mudanças de categoria de TPX, o requerente deve declarar que removeu o placar requerido no parágrafo 45.12(a) do RBAC 45 e solicitou a remoção da aeronave das Especificações Operativas. Nas mudanças de categoria para PIN ou PRI, o requerente deve também informar a GTRAB que cumpriu com os requisitos do parágrafo 45.12(c) do RBAC 45 (placar) e cumpriu a seção 91.109 do RBHA/RBAC 91 (instrução). Nas mudanças de categoria de SAE, o requerente deve declarar que removeu o placar requerido no parágrafo 45.12(b) do RBAC 45 (placar). As declarações aplicáveis devem ser feitas através do formulário F-100-83, no qual o requerente declara as condições de aeronavegabilidade aplicáveis.

3. As mudanças, ou inclusão de categoria para SAE, solicitadas pelo requerente, dependem de parecer das GTAR. A solicitação deve ser feita pelo formulário F-100-84, que deve ser preenchido pelo requerente e enviado à GTAR da área de sua jurisdição junto à ANAC. Após análise, o requerente é informado se é possível a mudança de categoria de registro sem a necessidade de vistoria. Nos casos positivos, o parecer favorável é lançado pela GTAR no SACI, cabendo ao requerente apresentar a documentação necessária para a mudança de categoria de registro diretamente à GTRAB. Nos casos negativos, o requerente deve agendar a vistoria de acordo com os procedimentos descritos em 8.1.

NOTA: Nas mudanças de categoria de registro para SAE, não é utilizado o formulário F-100-83.

4. As demais mudanças de categoria de registro dependem de Vistoria Técnica Especial.

#### 8.8.6. Validade da IAM, do RCA e do CA de uma aeronave após a realização da VTE

A validade da IAM de aeronave que opera segundo o RBHA/RBAC 91 ou 135, não registrada na categoria TPR, é de 1 (um) ano a contar da data de aprovação da aeronave na VTE, conforme estabelecido no parágrafo 91.403(e) do RBHA/RBAC 91, exceto no caso das inspeções simplificadas decorrentes de seleção no sistema de amostragem, quando permanece como referência a data da RCA.

A validade do RCA de aeronave que opera segundo o RBAC 121 ou 135, registrada na categoria TPR, é de 3 (três) anos a contar da data de aprovação da aeronave na VTE, conforme estabelecido no parágrafo 91.403(d) do RBHA/RBAC 91.

A validade do CA de uma aeronave, após a realização da VTE, obedece aos critérios estabelecidos no RBAC 21 e na IS 21.181-001.

#### 8.8.7. Laudo de Vistoria de Aeronave

O Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39) é o documento preenchido pelo servidor designado ou pelo Profissional Credenciado durante a realização da VTE, de acordo com os dados existentes nas placas de identificação e nas informações técnicas aplicáveis e com as horas escrituradas nos registros de manutenção, depois de avaliada a fidelidade dos lançamentos feitos, com o objetivo de determinar se a aeronave está em conformidade com o projeto de tipo aprovado e em condições de operação segura no momento da vistoria técnica.

Quando houver necessidade de emissão do Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave (F-100-38), este será anexado ao laudo de VTE da aeronave.

A data de conclusão da VTE é a data referencial para efeito de validade da IAM ou RCA e do CA, de acordo com o estabelecido em 8.8.6. No caso das inspeções simplificadas decorrentes de seleção no sistema de amostragem, os prazos de validade da IAM e do CA têm como referência a data de validade da RCA.

Quando uma aeronave for considerada NÃO APROVADA, após a realização da VTE, e vier a ser considerada APROVADA posteriormente, através da emissão de Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, a data referencial é a data de conclusão da análise que ensejou a emissão do respectivo laudo complementar. No caso das inspeções simplificadas decorrentes de seleção no sistema de amostragem, mesmo quando a aprovação se der por meio de Laudo Complementar, permanece a data de validade da RCA como referência para os prazos de validade da IAM e do CA.

Após as atualizações das respectivas telas do SIAC, conforme aplicável, os laudos são arquivados no órgão que vistoriou a aeronave. Tal atualização ocorre o mais breve possível, com vistas a evitar inconsistência nos dados disponíveis no sistema.

#### 8.8.8. Documentos a serem arquivados após VTE

Com o objetivo de cumprir o estabelecido no Documento no 9760 da OACI, os seguintes documentos são arquivados, obrigatoriamente, na pasta da aeronave junto ao órgão que efetuou a respectiva VTE:

- Lista de Verificação de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-34;
- Laudo de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-39;
- Resumo de Não Conformidades – RNC, conforme F-100-36, se aplicável;

NOTA: No caso de VTE realizada por PCA (Profissional Credenciado de Aeronavegabilidade) é sempre emitida uma RNC, devidamente preenchida e com as assinaturas do PCA e do operador, indicando que não houve Não Conformidade ou relacionando as Não Conformidades que foram solucionadas durante a vistoria.

- Laudo Complementar de Vistoria de Aeronave, conforme F-100-38, se aplicável;
- Cópia do Relatório de Voo de Teste (*Flight Test*), se aplicável;
- Cópia da Ficha de Peso e Balanceamento e da planta baixa de configuração;
- Cópia da Apólice ou do Certificado de Seguro;
- Cópia da lista de grandes modificações e reparos incorporados na aeronave ou uma declaração da inexistência deles,
- Cópia do apêndice B da IS 43.13-004, se aplicável;
- Cópia da Licença de Estação de Aeronave, se aplicável;
- Cópia do mapa de controle de diretrizes de aeronavegabilidade (quando a vistoria for realizada por profissional credenciado); e
- Cópia do mapa de controle de componentes e inspeções (quando a vistoria for realizada por profissional credenciado)

26 de junho de 2017

Eduardo Américo Campos Filho  
Gerente de Engenharia de Manutenção