



INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 00-004

Revisão A

Aprovação: Portaria nº 388/SPO, de 24 de fevereiro de 2016.

Assunto: Diretrizes Interpretativas aplicáveis às normas de âmbito da Superintendência de Padrões Operacionais. **Origem:** SPO/GNOS

1. OBJETIVO

Fixar interpretações de requisitos dos regulamentos de âmbito da Superintendência de Padrões Operacionais, a fim de dirimir dúvidas e padronizar a atuação da ANAC e do público regulado.

2. REVOGAÇÃO – N/A

3. FUNDAMENTOS

3.1 A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, institui em seu art. 14, a Instrução Suplementar – IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC ou RBHA.

3.2 O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC ou RBHA, poderá:

- a) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou
- b) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC.

3.3 O meio ou procedimento alternativo mencionado na alínea 3.2(b) desta IS deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado em IS.

3.4 A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.

4. DEFINIÇÕES – N/A

5. EDIÇÃO DE DIRETRIZES INTERPRETATIVAS

5.1 A fim de orientar o público externo e interno quanto à interpretação e aplicabilidade dos requisitos normativos pertinentes às atividades de sua competência, a Superintendência

de Padrões Operacionais (SPO) institui as Diretrizes Interpretativas (DI-SPO).

- 5.2 A SPO editará as DI-SPO por motivação de ofício ou em resposta a consultas de origem interna ou externa, nos casos em que entenda necessário pacificar interpretações normativas divergentes.
- 5.3 As DI-SPO aprovadas serão publicadas no Apêndice A desta Instrução Suplementar e, salvo expressamente indicado em seu texto, não retroagem para desfazer os atos administrativos já realizados anteriormente sob interpretação diversa.

6. APÊNDICES

APÊNDICE A – ÍNDICE DAS DI-SPO VIGENTES

APÊNDICE B – DI-SPO VIGENTES

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos omissos serão dirimidos pela SPO.

Esta IS entra em vigor na data de sua publicação.

APÊNDICE A - ÍNDICE DAS DI-SPO VIGENTES

RBAC 61

61.81 [DI-SPO 0001 Abatimento de horas para a Licença de Piloto Privado](#)

APÊNDICE B - DI-SPO VIGENTES

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Abatimento de horas para a Licença de Piloto Privado		
Código: DI-SPO 0001	Rev: A	Aprovada originalmente em: 26/02/2016 Revisada em: N/A
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A)	
QUESTÃO		
<p>Os parágrafos 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A) do RBAC 61 preveem a possibilidade de que um piloto obtenha a licença de Piloto Privado com um total de 25 horas de voo na categoria, caso já possua licença em categoria de aeronave distinta da pretendida.</p> <p>Nesse caso, qual o cronograma de instrução a ser seguido para o treinamento com 25 horas de voo? As horas de voo devem ser abatidas da fase de instrução em duplo comando, solo, navegação, voo noturno ou qualquer uma delas?</p>		
INTERPRETAÇÃO		
<p>A origem da dúvida vem do fato de que, apesar de os parágrafos acima possibilitarem a redução das horas totais de voo para 25h, ao somar-se os tempos mínimos de instrução em duplo comando, voo solo e voo noturno previstos (parágrafos 61.81(a)(1) para PP Avião, 61.81(a)(2) para PP Helicóptero e 61.81(a)(3) para PP Aeronave de Sustentação por Potência), obtém-se um mínimo de 33 horas, e não há indicação de quais delas podem ser reduzidas para se chegar às 25h totais.</p> <p>Para sanar essa dúvida, é importante destacar o que prevê o Anexo 1 da OACI. Conforme indicado abaixo aquele regulamento prevê também a possibilidade de redução (a critério da autoridade de cada país). O texto foi esquematizado em tabela para facilitar a compreensão:</p>		
ANEXO 1 ICAO 2.3 Private pilot licence		
	COLUNA 1 Total de horas de voo	COLUNA 2 Possibilidade de Abatimento
Avião	<p>2.3.3 Specific requirements for the issue of the aeroplane category rating</p> <p>2.3.3.1 Experience</p> <p>2.3.3.1.1 The applicant shall have completed not less than 40 hours of flight time, or 35 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of aeroplanes appropriate to the class rating sought. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours or 35 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 5 hours.</p> <p>2.3.3.1.2 The applicant shall have completed in aeroplanes not less than 10 hours of solo flight time appropriate to the class rating sought, under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 270 km (150 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made.</p>	<p>2.3.3.1.1.1 When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.3.1.1 can be reduced accordingly.</p>

Helicóptero	<p>2.3.4 Specific requirements for the issue of the helicopter category rating</p> <p>2.3.4.1 Experience</p> <p>2.3.4.1.1 The applicant shall have completed not less than 40 hours of flight time, or 35 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of helicopters. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours or 35 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 5 hours.</p> <p>2.3.4.1.2 The applicant shall have completed in helicopters not less than 10 hours of solo flight time under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 180 km (100 NM) in the course of which landings at two different points shall be made.</p>	<p>2.3.4.1.1.1 When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.4.1.1 can be reduced accordingly.</p>
Aeronave de Sustentação por Potência	<p>2.3.5 Specific requirements for the issue of the powered-lift category rating</p> <p>2.3.5.1 Experience</p> <p>2.3.5.1.1 Recommendation.— The applicant should have completed not less than 40 hours of flight time as a pilot of powered-lifts. The Licensing Authority should determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours.</p> <p>2.3.5.1.3 Recommendation.— The applicant should have completed in powered-lifts not less than 10 hours of solo flight time under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 270 km (150 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made.</p>	<p>2.3.5.1.2 Recommendation.— When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority should determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.5.1.1 could be reduced accordingly.</p>

Note-se que a possibilidade de redução de horas abrange expressamente apenas os parágrafos 2.3.3.1.1, 2.3.4.1.1 e 2.3.5.1.1, e não abrange as horas de voo solo e navegação previstas nos parágrafos 2.3.3.1.2, 2.3.4.1.2 e 2.3.5.1.3.

Isso nos auxilia na interpretação do RBAC 61, pois já podemos concluir que os requisitos de voo solo e navegação não podem ser objeto do abatimento de horas, já que isso permitiria a formação de Pilotos Privados com mínimos inferiores aos ditados pela ICAO.

Quanto às horas de voo noturno, tecnicamente interpretamos que também não são passíveis de redução. Isso ocorre porque um dos principais objetivos da instrução de voo noturno é adaptar o aluno às operações de pouso e decolagem em cenário de baixa luminosidade. À noite, as percepções visuais de distância do solo e velocidade em relação ao solo são alteradas, de modo que um piloto não instruído pode julgar mal tais dados e causar pouso brusco ou a colisão da aeronave com o solo.

Em virtude das claras diferenças entre os procedimentos de aproximação e pouso em cada categoria de aeronave, é razoável afirmar que a instrução de pousos e decolagens no período noturno em uma categoria não pode ser considerada suficiente para adaptar o piloto a realizar tais operações em outra categoria diversa.

Dessa forma, concluímos **o piloto que faça jus à redução de horas de voo prevista nos parágrafos 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A) do RBAC 61 pode abater horas somente da fase de instrução em duplo comando, devendo realizar integralmente os mínimos previstos para voo solo, voo em navegação e voo noturno.**

Adicionalmente, vale lembrar que o regulamento prevê apenas os parâmetros mínimos requeridos pela ANAC para a formação de um piloto. É responsabilidade do instrutor de voo garantir que o aluno somente prossiga para as próximas fases da instrução e para o exame de proficiência quando estiver realmente apto a fazê-lo com segurança, ainda que isso implique em aumento do tempo total de instrução.

PALAVRAS-CHAVE

ABATIMENTO DE HORAS; 61.81; PILOTO PRIVADO; PP; PPH; PPA.