



## NOTA TÉCNICA Nº 26/2024/GTNO-SPL/SPL

### 1. ASSUNTO

- 1.1. Contabilização de Horas de Copiloto para Concessão de Licenças e Habilitações

### 2. REFERÊNCIAS

- 2.1. Processo 00058.019193/2023-10 - Revogação da IAC 3252, de 27 de fevereiro de 1997.  
2.2. Processo 00058.013691/2023-41 - Aprovação da revisão G da IS nº 61-001.  
2.3. Processo 00058.053093/2023-12 - Alteração das Portarias de Diário de Bordo.  
2.4. Processo 00058.032039/2020-82 - Aprovação da Emenda 14 ao RBAC nº 61.

### 3. SUMÁRIO EXECUTIVO

3.1. A presente nota técnica apresenta uma proposta de revisão completa da IS 61-001 hoje intitulada "Caderneta Individual de Voo Digital – CIV Digital".

3.2. A motivação inicial para mudança foi a necessidade de revogação da [IAC 3252, de 27 de fevereiro de 1997](#) tratada no processo 00058.019193/2023-10. Posteriormente percebeu-se a necessidade de inclusão de maiores detalhes acerca das diferentes funções a bordo. Em combinação com outras demandas de modificações pontuais, a Gerência Técnica de Normas (GTNO) está propondo uma revisão geral da IS.

3.3. A proposta muda o escopo hoje focado em apresentar o sistema e sua interface para apresentação dos conceitos de registro de horas de voo. Propõe-se o desenvolvimento em paralelo de uma guia em que informações acerca da interface com o sistema estejam disponíveis aos regulados.

3.4. Uma vez que a mudança proposta é significativa, recomenda-se a realização de consulta setorial para apreciação dos interessados.

### 4. DESENVOLVIMENTO

#### 4.1. Motivação

4.1.1. A origem da revisão proposta está no processo SEI 00058.019193/2023-10 em que foi proposta a revogação da [IAC 3252, de 27 de fevereiro de 1997](#), com título "Registro de horas de vôo de tripulantes". A avaliação inicial apresentada na Nota Técnica nº 26/2023/GTNO-SPL/SPL (SEI 8464283) indicava que o conteúdo desta IAC estaria superado pela IS 61-001G. Após reavaliação, observou-se que seria necessária rever a IS 61-001 em primeiro lugar pois em sua seção 5.1.5 ela indica que apenas a possibilidade e não obrigação do representante a empresa aérea de usar a CIV Digital. Além disso, é necessária a incorporação em novo normativo da Declaração de Horas de Voo uma vez que há interesse dos pilotos em um declaração física, por exemplo para comprovação de horas para outras empresas.

4.1.2. Em paralelo, o processo SEI 00058.053093/2023-12 desenvolveu uma alteração nas portarias [nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018](#), e [nº 3.220/SPO/SAR, de 15 de outubro de 2019](#), para padronizar as funções a bordo registradas no Diário de Bordo (DB) com aquelas utilizadas na CIV Digital. Conforme apresentado no Memorando nº 5/2023/SPL (SEI 8998270), o objetivo era promover a integração do DB Eletrônico com a CIV Digital para que o piloto deixasse de preencher dois documentos distintos. A publicação da [Portaria nº 14.096, de 14 de março de 2024](#), entretanto, gerou muitas dúvidas nos regulados acerca do preenchimento correto de tais funções. Uma vez que a própria portaria indica que tal detalhamento das funções é apresentado na IS 61-001, é necessário organizar tais informações nela.

4.1.3. Por fim, haviam outras demandas variadas acerca da IS 61-001 que foram colecionadas nesta proposta de revisão e são apresentadas em detalhes nas próximas seções. Como as mudanças são significativas, propõe-se o estabelecimento de consulta setorial para dar tempo de informar os regulados e colher suas sugestões.

#### 4.2. Título e Reorganização do Conteúdo

4.2.1. A IS 61-001 hoje em sua revisão G é intitulada "Caderneta Individual de Voo Digital – CIV Digital" e seu conteúdo se refere, em grande parte, aos procedimentos de como os tripulantes devem usar o sistema da ANAC para realizar o lançamento de suas horas de voo. A explicação sobre os diferentes conceitos necessários para o correto preenchimento do sistema encontra-se no meio de explicações de como o usuário deve inserir informações em cada campo apresentado.

4.2.2. É importante que o usuário tenha um guia detalhado de como usar os sistemas da Agência, mas considera-se que tais informações não devem estar em uma Instrução Suplementar e sim em um guia de utilização. Um guia tem aprovação mais simples e formato menos rígido permitindo atualizações mais frequentes e uso de recursos até como vídeos. Entretanto, é sim necessário um normativo da Agência que explique os conceitos relacionados ao registro (o quê) e contabilização de horas de voo (como). Assim, propõe-se uma revisão geral da IS 61-001 focando em tais explicações e a produção em paralelo de um guia para utilização do sistema da CIV Digital para o aproveitamento das informações removidas da IS e maior detalhamento.

#### 4.3. Introdução e Responsabilidade sobre os Lançamentos

4.3.1. Estas novas seções não apresentam nenhuma informação nova, mas explicitam de forma mais clara quem são os responsáveis pelo registro em cada uma das situações. A IS 61-001G em sua seção 5.1 lista as diferentes opções sem explicitar quem deve fazer quando. Uma das consequências desta falta de informação clara foram lançamentos duplicados de pilotos de operadores 135, um feito pelo piloto e outro feito pela empresa aérea.

4.3.2. A seção 5.1.6 foi escrita especialmente para relacionar a CIV Digital com os meios internos de controle de horas de tripulantes de operadores aéreos. A [IAC 3252, de 27 de fevereiro de 1997](#), disciplinava, principalmente, como os operadores aéreos deveriam manter tais controles de forma prescritiva no nível de citar como as folhas deveriam ser formatadas. Há muito tempo a Agência não exige mais tal controle desta forma uma vez que grande parte é realizada em sistemas informatizados e a vigilância é exercida pela Superintendência de Padrões Operacionais. Entretanto, para fins de concessão de licenças e manutenção da vigência de habilitações é necessária a interface de tais sistemas com a CIV Digital e tal ponto é trazido para a IS 61-001.

#### 4.4. Atualização da CIV Digital

4.4.1. A discussão acerca de um tempo limite para cadastro de voos na CIV Digital vem do processo SEI 00058.032039/2020-82. O texto atual do RBAC 61.31(d) prevê:

**61.31 CIV e CIV Digital**

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.

(...)

4.4.2. A Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) tentou disciplinar este assunto nas últimas etapas regulatórias da revisão nº 14 do RBAC nº 61 conforme quadro comparativo SEI 8181817 propondo um prazo de 10 (dez) dias para a atualização da CIV Digital após os voos. Esta proposta acabou aprovada com a Resolução nº 705, de 9 de fevereiro de 2023 (SEI 8239168) sem prévia consulta pública.

4.4.3. Imediatamente houve questionamentos da sociedade com relação a tal prazo, o mais relevante foi da Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros (ABRAPHE) através da carta SEI 8349868. Em resposta a tais questionamentos a SPL propôs a revogação de tal item conforme Despacho SEI 8438530. Tal revogação foi aprovada através da Resolução nº 711, de 31 de março de 2023 (SEI 8239168).

4.4.4. No mesmo Despacho SEI 8438530, a SPL indicou que estaria promovendo um processo normativo para alteração do citado requisito observando as diretrizes de qualidade normativa já bem estabelecidas institucionalmente. O diretor presidente, em sua Decisão SEI 8440591 determinou à SPL a tomada das ações necessárias para a consecução do delineado em tal Despacho.

4.4.5. Após avaliação interna, propõe-se que a manutenção do RBCA 61.31(d), mas que o nível de vigilância da Agência com relação aos lançamentos na CIV Digital dependa do tempo tomado pelo piloto para lançamento em sua CIV. Assim, lançamentos de voos até 90 (noventa) dias após sua execução poderão ser registrados sem comprovações adicionais como hoje é feito. Para voos acima deste prazo, o piloto deverá adicionar comprovantes de tais voos que serão revisados de acordo com um processo a ser estabelecido pela SPL.

4.4.6. Entende-se que tal opção mitiga o problema atual de fraudes principalmente com registro de voos realizados há muitos anos, algumas vezes em aeronaves destruídas em acidentes o que dificulta ou impossibilita uma verificação por parte da ANAC. Ao mesmo tempo, não exige o lançamento em um determinado espaço de tempo fixo. Considera-se que 90 (noventa) dias é um prazo suficiente para o lançamento mesmo no caso de operações em áreas remotas.

4.4.7. Importante destacar que tal prazo não se aplica a operadores sob égide do RBAC nº 135 ou 121 que foi outra preocupação levantada pela ABRAPHE em sua carta SEI 8349868. Tais operadores já devem manter um controle de horas próprio. Assim, propõe-se que eles apenas tenham de realizar o lançamento em CIV Digital quando o tripulante solicitar, quando mude de habilitação/função e quando seja desligado da empresa. Propõe-se que a emissão da Declaração de Horas de Voo deve ser feita quando solicitada pelo piloto ou quando este seja desligado da empresa.

#### 4.5. Status do Cadastro de Voo e sua Contabilização

4.5.1. Esta é mais uma seção que não apresenta qualquer informação nova, mas detalha as diferentes situações que um lançamento pode ter no sistema.

4.5.2. No caso de horas de voo em aeronave estrangeira o sistema da CIV Digital ainda não coloca tais horas com status de SOB ANÁLISE, mas pretende-se modificá-lo para evitar contabilização automática de tais horas sem verificação.

#### 4.6. Tipos de Aeronave, Habilitação e Contagem de Horas

4.6.1. Esta seção é novidade desta IS e visa esclarecer dúvidas sobre a relação do tipo de aeronave com a contabilização de horas de voo.

4.6.2. Hoje, aeronaves experimentais e aerodesportivas tem a habilitação requerida no RAB diferente das demais aeronaves. Tal fato decorria da ideia de que aeronaves experimentais e aerodesportivas poderiam ser operadas com um certificado de piloto aerodesportista (CPA) enquanto as demais necessitariam de uma licença, como por exemplo, piloto privado. O apêndice C da IS 61-004 apresenta a equivalência entre tais habilitações, por exemplo, de AAFT com MNTE, e indica que o detentor de uma habilitação MNTE pode operar qualquer aeronave cuja habilitação requerida no RAB seja AAFT.

4.6.3. Tal fato, combinado com a restrição de contagem de horas em aeronaves experimentais para obtenção de licenças prevista no RBAC 61.29(i), resultou no entendimento geral que horas de voo em aeronaves AAFT não valem para fins de concessão de licenças.

4.6.4. O advento das Aeronaves Leves Esportivas (ALE) Especiais veio questionar tal entendimento uma vez que são aeronaves "esportivas" e sua habilitação no RAB foi listada como AAFT, ainda que suas horas de voo devessem contar para fins de concessão de licença. É necessário, portanto, revisar o conceito anteriormente difundido e que está incorreto.

4.6.5. Para fins de concessão de licenças e habilitações o que importa é se aeronave é experimental ou não. Horas de voo em aeronaves experimentais não contam para obtenção de licenças de acordo com o RBAC 61.29(j). A [Portaria nº 4711/CRG, de 5 de abril de 2021](#), aprovou a Diretriz Procedimental denominada DGCEP 0017 - "Crédito de experiência de voo em aeronaves experimentais" que permite o crédito de horas de voo em aeronaves experimentais para concessão de habilitações de instrutor de voo,

piloto agrícola e voo por instrumentos. Propõe-se a revogação de tal diretriz interpretando-se que tais horas não contam também para a concessão de quaisquer habilitações.

4.6.6. Por outro lado, a diferença entre uma aeronave com registro no RAB com habilitação requerida do grupo de aerodesportivas e outra com habilitação de grupo de habilitações de aviões e/ou helicópteros registradas na IS 61-004, se refere ao certificado ou licença mínima necessária para operá-las. Assim, aeronaves registradas com habilitação AAFT podem ser operadas por um detentor de CPA enquanto que aeronaves com registro de habilitação MNTE necessitam de uma licença de piloto privado para sua operação.

4.6.7. O CPA permite, de acordo com o RBAC 61.2(a)(7), a operação de aeronaves aerodesportiva, isto é, aeronaves cujo propósito principal é o desporto e lazer, com peso máximo de decolagem até 750kg. Assim, toda aeronave que se encaixe neste critério deve ter como habilitação requerida registrada no RAB uma habilitação associada à licença aerodesportiva.

4.6.8. Conforme já dito hoje, isso não é a prática atual. Como exemplos ilustrativos podemos usar o Piper J3 e o Cessna 150. Ambos tem certificado de aeronavegabilidade padrão no Brasil (apesar de isentos) e hoje tem habilitação registrada no RAB como MNTE. Isso impede que um detentor de CPA possa operá-los. No caso do Piper J3 o peso máximo de decolagem é inferior a 600kg e mesmo nos Estados Unidos ele é classificado como leve esportivo para fins de licença de operação (ver [lista aqui](#)). No caso do Cessna 150, seu peso é superior a 600kg e inferior a 750kg. A proposta é permitir que um detentor de CPA possa operá-lo uma vez que este mesmo piloto já pode operar um RV-9 de peso máximo similar. As limitações aplicáveis à CPA como apenas voo diurno e sem fins lucrativos continuam mantidas. Ainda que um RV-9 tenha operações restritas por ser experimental pelo RBCA 91.319, não se considera que o risco de operações de um Cessna 150 por um detentor de CPA sejam significativamente superiores para limitar tal operação.

4.6.9. Se tal proposta for aprovada após consulta setorial, será necessário revisar os registros no RAB de acordo com esta filosofia. Os registros na CIV Digital relacionados à aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade Especial ALE serão corrigidos retroativamente.

#### 4.7. Funções a Bordo e Contagem de Horas

4.7.1. Conforme já descrito no item 4.1, um dos principais motivadores para a presente proposta de revisão foi a necessidade de melhor explicar as diferentes funções a bordo (o quê) e correlacionar o previsto nas portarias de DB e na IS de CIV Digital (como).

4.7.2. Com relação à função de piloto em comando foi incluída explicação sobre a diferença entre a figura de um comandante segundo o Título V, Capítulo III da [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#) e o acúmulo de horas em comando para fins de licenças e habilitações. Esse era um ponto de dúvida entre regulados. Também deixou-se claro que apenas voos com tripulação composta ou de revezamento podem ter mais de um tripulante desempenhando a função de piloto em comando uma vez que há relatos de registros em DB de apenas dois pilotos a bordo, ambos na função de P1, pois ambos eram qualificados para operação como piloto em comando.

4.7.3. O caso de tripulações compostas e de revezamento também foi explicado em detalhes já que foi objeto de dúvidas recebidas pela SPL. Observa-se que recentemente a SPO aprovou a [Portaria nº 15.103, de 24 de julho de 2024](#), prevendo o código P2 dedicado a tais situações.

4.7.4. Uma novidade da proposta é a clarificação de que todo o tempo de voo pode ser contabilizado por todos os tripulantes a bordo de aeronaves com tripulação composta ou de revezamento. Este era um tema que não estava claro nos regulamentos e a orientação anterior da SPL seria contabilizar apenas o tempo em que cada tripulante ocupava uma posição de pilotagem. Após consultas verificou-se que o registro destes intervalos é inviável na prática e que a prática entre operadores 121 já é a de contabilização do tempo total de voo.

4.7.5. Com relação à função de copiloto e seus três diferentes tipos, a proposta traz detalhes de cada um a fim de evitar o alto número de questionamentos realizados sobre o assunto. Um dos pontos esclarecidos são todas as condições em que o requisito operacional requer um copiloto para as diferentes regras de operação.

4.7.6. A maior novidade proposta quanto à contabilização de horas de copiloto encontra-se na função de "Copiloto *Single-Pilot* por Questão Regulamentar". Em primeiro lugar, define-se que, se um

operador certificado estabelecer, em seu manual geral de operações, que determinada operação será sempre com copiloto, ainda que este não seja exigido pelos RBAC, então este copiloto pode contabilizar as horas de voo para fins de licença e habilitação. Essa postura já é adotada pela União Europeia, enquanto que nos Estados Unidos é necessária uma aprovação específica do operador (ver [14 CFR 61.159\(c\)](#)). A Agência considera que o uso de um copiloto devidamente treinado e habilitado é de interesse à segurança de voo e não creditar tais horas é hoje um desincentivo a tais operações. Tal crédito não pode ser estendido para operadores sem certificação, dentre outros motivos, pois não há garantia de treinamento específico para divisão de trabalho a bordo.

4.7.7. Outra novidade é que as horas de voo na função de "Copiloto *Single-Pilot* por Questão Regulamentar" passarão a contar em sua totalidade para fins de licenças e habilitações. O RBAC 61.31(f) fala sobre o crédito de 50%, mas o RBAC 61.31(g) permite o crédito total se a aeronave for equipada para operação com segundo em comando. Não foi possível identificar aeronave hoje em operação que opere com um segundo em comando sem ser equipada para isso, ou seja, todas podem ser operadas do segundo posto de pilotagem ainda que alguma função seja apenas disponível para o piloto em comando, assim não há razão para não tornar o padrão a contabilização como 100% do tempo nesta função. Interessante observar que o Canadá fez este movimento, de passar o crédito nesta função de 50% para 100% em 2014 ([ver aqui](#)).

4.7.8. As seções relativa às funções de "Instrutor de Voo", "Instrutor de Voo em Solo", "Instrutor-Observador" e "Piloto em Instrução" não contém novidades significativas, apenas consolidam informações que já estavam na IS anterior ou em respostas anteriormente fornecidas pela Anac à dúvidas de usuários. Uma exceção é a seção 5.7.9 incluída especificamente para evitar a repetição de casos em que um operador lançou sucessivas horas de instrução IFR para um copiloto a fim de contabilização de tais horas em voos em que eram de aeronave *Single Pilot* sem necessidade de copiloto.

4.7.9. Outra mudança significativa da IS se refere a parte à função de "Piloto em Instrução para Comando".

4.7.10. Esta função está diretamente ligada ao RBAC 61.2(a)(16), mas não há normativo claro que a explique. Com exceção de licenças de piloto para dirigíveis, horas de piloto em comando sob supervisão aparecem no RBAC nº 61 apenas como requisito para a obtenção da licença de piloto de linha aérea no RBAC 61.141(a).

4.7.11. Além disso, os RBAC nº 135 e 121 contém a figura do treinamento para elevação de nível, definido no RBAC 121.400(c)(3), por exemplo:

RBAC 121.400 Aplicabilidade e termos usados

(...)

(c) Para os propósitos desta subparte são aplicáveis os seguintes termos e definições:

(...)

(3) treinamento requerido para pilotos que tenham sido qualificados e trabalhado como segundo em comando em um particular tipo de avião antes deles trabalharem como piloto em comando no mesmo tipo de avião;

(...)

4.7.12. Historicamente, a Anac considera horas de piloto em supervisão as horas realizadas durante o período de treinamento de elevação de nível e de experiência operacional previstos nos RBAC nº 135 e 121.

4.7.13. Propõe-se nesta revisão que a Anac aceite horas de voo realizadas por um copiloto antes de ingressar no programa de elevação de nível se estas forem realizadas com um instrutor ocupando a posição usual de piloto em comando e avaliando tal copiloto atuando como piloto em comando. Isso seria permitido apenas para operadores 121 com um programa dedicado a organizar como estas horas seriam obtidas. Os critérios propostos na IS são adaptados do padrão [421.11](#) da autoridade canadense. Interessante observar que a autoridade europeia permite o acúmulo de horas de piloto sob supervisão mesmo sem que haja um instrutor a bordo, com uma simples declaração do piloto em comando. No caso dos Estados Unidos, o requisito para concessão de PLA claramente indica que as 250 (duzentas e cinquenta) horas em comando podem ser substituídas por horas em segundo em comando sob supervisão de um piloto em comando.

4.7.14. Esta demanda de contabilização de horas de piloto em comando foi recebida de diversos atores, mas especialmente da LATAM através do processo SEI 00066.007683/2024-47. Pilotos da mesma empresa já tinham entrado em contato com a Agência pelo mesmo motivo conforme visto no processo SEI 00058.028299/2024-87. Considera-se a proposta incluída na minuta de IS superior a situação atual em que copilotos com milhares de horas de experiência em aeronaves empregadas por operadores 121 são obrigados a retornar para aeroclubes e voar como pilotos em comando em aeronaves muito simples.

#### 4.8. Tipos de Horas de Voo e sua Contabilização

4.8.1. De forma similar a outras partes da IS proposta, esta seção contém poucas inovações, mas organiza informações sobre as contagens das diferentes horas de voo. Aproveita-se para esclarecer dois pontos que geram dúvidas: o fato do DB não conter necessariamente a informação de tempo bloco-a-bloco e o fato da definição de noite no RBAC 01 não ser o intervalo entre pôr e nascer do sol. Nos dois casos determina-se a interpretação mais favorável aos pilotos.

4.8.2. Com relação às horas de navegação e IFR, a proposta, além de incluir mais informações sobre tais itens, retroage a previsão da revisão F da IS 61-001 permitindo que o tempo de taxi seja considerado para cômputo de tais horas. Esta modificação na IS 61-001 foi incluída na revisão G, mas não foi justificada de forma clara no processo de aprovação de tal revisão SEI 00058.013691/2023-41.

4.8.3. Posteriormente, a SPL recebeu a carta SEI 9136351 do Aeroclube Pará de Minas questionando tal alteração quanto aos voos de navegação. Segundo eles, a mudança não contribuiria para a segurança. A então Gerência Técnica de Organizações de Formação, através do Despacho SEI 9148426 concordou com tal posição solicitando a regressão ao texto anterior da IS.

4.8.4. Após pesquisa por parte desta Gerência Técnica de Normas, não se encontrou uma informação clara da interpretação de outras autoridades de aviação acerca de tal detalhe em contabilização de horas de voo. O mesmo item é causa de um [tópico de discussão](#) no portal da EASA. Assim, propõe-se o retorno à previsão anterior da IS acerca de tal assunto.

4.8.5. Com relação às horas em simulador há uma observação a mais de que o sistema de CIV Digital apenas permite o lançamento de tais horas por parte dos pilotos.

#### 4.9. Declaração de Horas de Voo

4.9.1. Por fim, esta seção é adaptada da seção III da atual [IAC 3252, de 27 de fevereiro de 1997](#), e traz o mesmo exemplo hoje apresentado nela. Conforme já apresentado, mantém-se a situação atual e permite-se a revogação de tal IAC.

### 5. **DOCUMENTOS RELACIONADOS**

5.1. Minuta de IS nº 61-001, revisão H (SEI nº 10187041).

5.2. Proposta de Portaria (SEI nº 10392346).

5.3. Aviso de Consulta Setorial (SEI nº 10392082).

5.4. Justificativa (SEI nº 10393171).

### 6. **CONCLUSÃO**

6.1. A presente Nota Técnica introduz proposta de revisão significativa da IS 61-001 focando-se em explicar os conceitos associados ao registro e créditos de horas de voo para fins de licenças e habilitações.

6.2. Sendo uma proposta de modificação significativa, sugere-se a instalação de consulta setorial para obter comentários dos interessados.



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Fernando Almeida Di Donato, Gerente Técnico de Normas**, em 07/08/2024, às 14:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **10227551** e o código CRC **E9F0BB53**.

---