

	<p align="center">INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS IS N° 61-001 Revisão H</p>	
Aprovação:	Portaria nº [REDACTED]/SPL, de [REDACTED] de [REDACTED] de 2024	
Assunto:	Registro e Contabilização de Horas de Voo	Origem: SPL
Data de Emissão:	[REDACTED].[REDACTED].2024	
Data de Vigência:	[REDACTED].[REDACTED].2024	

1. OBJETIVOS

- 1.1. Oferecer aos pilotos procedimentos para registro de horas de voo, para fins de atendimento ao estabelecido no RBAC nº 61 e no RBAC nº 91.
- 1.2. Oferecer ao representante legal de uma entidade jurídica, regida pelo RBAC nº 121 ou RBAC nº 135, procedimentos para declarar horas de experiência de voo de seus tripulantes ou ex-tripulantes, por meio da CIV Digital.

2. REVOGAÇÃO

- 2.1. Esta IS substitui a revisão G da IS nº 61-001.

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.
- 3.2. O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC, 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 no parágrafo 3.2b 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 requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.

4. DEFINIÇÕES

- 4.1. Não aplicável.

5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

5.1. Introdução

- 5.1.1. CIV Digital é o nome dado ao sistema, mantido pela Agência, em que usuários devem registrar a experiência de voo dos pilotos.
- 5.1.2. A CIV Digital tem por finalidade comprovação de experiência de voo. Dentre os usos de tal comprovação está a obtenção de licenças, habilitações e certificados emitidos pela Agência.
- 5.1.3. É vedado o registro de voo em desconformidade ou sem correspondente registro no Diário de Bordo (DB) da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário.
- 5.1.4. Os lançamentos na CIV Digital são, como regra geral, feitos com um registro para cada linha do DB. Existem apenas dois casos em que o registro é realizado por blocos habilitação/função a bordo:
 - Aeronaves com Matrícula Estrangeira;
 - Operações sob Égide dos RBAC nº 135 ou 121;
- 5.1.5. No primeiro caso, devem ser lançadas apenas as horas de voo realizadas em centros de treinamento ou centros de instrução ou em empresas de transporte aéreo certificados pela autoridade de aviação civil do respectivo país, que seja contratante

da Convenção de Aviação Civil Internacional, de acordo com o RBAC 61.29(j).

5.1.6. No segundo caso, operadores aéreos em geral tem seu próprio sistema de controle de horas de voo devido à outros requisitos presentes tanto nos RBAC nº 135 ou 121 quanto no RBAC nº 117. Desta forma, não há necessidade de lançamento de horas por linha do DB na CIV Digital, mas é necessário que o operador seja capaz de realizar lançamentos em bloco na CIV Digital com todas as informações necessárias e na periodicidade definida nesta IS.

5.2. Responsabilidade Sobre os Lançamentos

5.2.1. A inserção de dados na CIV Digital é feita no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), sistema *online* próprio da ANAC, por meio de login e senha **individual**.

5.2.2. A obtenção do acesso ao sistema é disciplinada pela [IS nº 00-008](#).

5.2.3. É de inteira responsabilidade da pessoa que possua acesso ao sistema a guarda e sigilo da sua senha, sendo responsável por todas as informações inseridas no sistema por meio do seu login.

5.2.4. Os registros de voos em CIV Digital devem ser realizados:

- pelo instrutor de voo no caso de voos de instrução;
- pelo próprio piloto no caso de voos realizados sob regras estabelecidas pelo RBAC nº 91 ou 90;
- pelo preposto de operadores aéreos no caso de voos realizados sob regras estabelecidas pelos RBAC nº 135 ou 121;

5.2.5. O lançamento em CIV Digital de informações ou dados inexatos ou adulterados ficam sujeitas à anulação das horas e eventuais licenças e habilitações com elas obtidas. Além disso, os responsáveis ficam sujeitos às providências administrativas sancionadoras aplicáveis.

5.3. Atualização da CIV Digital

5.3.1. Voos sob Égide do RBAC nº 135 ou RBAC nº 121

5.3.1.1. Operadores aéreos devem lançar as horas de seus pilotos na respectiva CIV Digital sempre que pedido pelo piloto ou que sua habilitação/função for alterada incluindo o término de seu contrato de trabalho.

5.3.1.2. Além disso, sempre que pedido pelo piloto e ao término de seu contrato de trabalho, os operadores aéreos devem emitir ao piloto Declaração de Horas de Voo de acordo com o item 5.8 da presente IS.

5.3.2. Outros Voos

5.3.2.1. A CIV Digital permite o registro de voos realizados até 90 (noventa) dias anteriores à data de lançamento sem necessidade de documentação adicional.

5.3.2.2. Para lançamentos de voos anteriores à 90 (noventa) dias, as horas não serão contabilizadas automaticamente e seu status após lançamento será mostrado como "SOB ANÁLISE". O piloto deverá entrar com processo no sistema de Protocolo Eletrônico da ANAC - SEI utilizando o tipo de processo Pessoal da Aviação Civil: Comprovação de Horas na CIV" preenchendo o formulário correspondente e anexando as evidências comprobatórias de tais horas de voo.

5.3.2.3. Neste caso, a Agência, após avaliar a documentação apresentada, irá converter as horas lançadas para o status "CADASTRADO" e elas serão somadas nas totalizações.

5.4. Status do Cadastro de Voo e sua Contabilização

5.4.1. Introdução

5.4.1.1. Todo lançamento na CIV Digital apresenta um status.

5.4.1.2. Apenas horas de voo com o status de "CADASTRADO" são contabilizadas para fins de concessão de licença e habilitações.

5.4.1.3. Qualquer tipo de lançamento na CIV Digital, primeiramente aparece com o status de "RASCUNHO". As horas de voo com tal status não são contabilizadas para o piloto e não geram nenhum direito ou obrigação perante a Anac. É necessária uma confirmação para modificação de tal status conforme melhor discutido a seguir.

5.4.2. Cadastros Realizados por Aeronautas em Aeronave de Matrícula Brasileira

5.4.2.1. O cadastro na CIV Digital realizado por aeronauta é feito por linha do DB.

5.4.2.2. Após conferir a informação inserida, o piloto pode escolher por confirmá-la em sua CIV Digital. Se o voo foi realizado a menos de 90 (noventa) dias de sua confirmação, seu status passará para "CADASTRADO", caso contrário passará para o status de "SOB ANÁLISE".

5.4.2.3. Na maioria dos casos, a confirmação é realizada pelo próprio aeronauta que fez o cadastro. Existem duas exceções:

- No caso de voo de instrução o cadastro é realizado pelo instrutor e a confirmação pelo aluno.
- No caso de voo durante curso aprovado de piloto comercial com instrutor-observador a bordo, o cadastro é feito pelo aluno e confirmado pelo instrutor.

5.4.2.4. Horas de voo com o status de "SOB ANÁLISE" serão analisadas pela Agência através de procedimento próprio após o interessado submeter informações adicionais de acordo com a seção 5.3.2 da presente IS. Após tal análise os voos passarão ao status de "CADASTRADO" ou "EXCLUÍDO".

5.4.2.5. O piloto pode solicitar exclusão de uma hora cadastrada erroneamente. Neste caso o status da hora de voo passa a ser "EXCLUSÃO SOLICITADA" e tais horas não serão mais contabilizadas pela Anac. O registro entretanto é mantido.

5.4.2.6. O status de "EXCLUÍDO" é utilizado quando a Anac excluiu as horas do aeronauta após respectivo processo administrativo.

5.4.3. Cadastros Realizados por Aeronautas em Aeronave de Matrícula Estrangeira

5.4.3.1. Diferentemente do caso de aeronave com matrícula brasileira, a experiência em voo em aeronaves de matrícula estrangeira deve ser lançada na CIV Digital combinando-se toda a experiência adquirida entre determinadas datas em uma mesma habilitação e função a bordo.

5.4.3.2. Conforme o RBAC 61.29(j), tais horas devem ter sido realizadas em centros de treinamento ou centros de instrução ou em empresas de transporte aéreo certificados pela autoridade de aviação civil do respectivo país, que seja contratante da Convenção de Aviação Civil Internacional, e sejam declaradas por aquela autoridade.

5.4.3.3. Assim, além do lançamento, é necessário que o aeronauta inclua no sistema comprovantes das horas de acordo de forma a demonstrar não apenas o tempo de voo, mas também as demais condições estabelecidas no RBAC 61.29(j).

5.4.3.4. Os lançamentos realizados desta forma, após confirmados, recebem o status de "SOB ANÁLISE" e, depois de avaliados pela Anac, são convertidos para o status de "CADASTRADO".

5.4.4. Cadastros Realizados por Operadores Aéreos

5.4.4.1. Operadores aéreos sob égide do RBAC nº 135 ou 121 cadastram as horas de voo se seus tripulantes na CIV Digital também em blocos agrupando toda a experiência do tripulante em uma mesma habilitação e função a bordo entre duas datas inseridas pelo usuário.

5.4.4.2. Os lançamentos realizados desta forma recebem o status de "CADASTRADO" após confirmação pelo preposto da empresa.

5.5. **Tipos de Aeronave, Habilitação e Contagem de Horas**

5.5.1. Veículo Ultraleve e Balões Livres sem Certificado de Aeronavegabilidade - RBAC 103

5.5.1.1. Voos sob égide do RBAC nº 103 não são registrados na CIV Digital pois não são considerados para emissão de licenças, habilitações e certificados.

5.5.1.2. Uma vez que tais aeronaves não têm matrícula, o sistema não permite tais registro.

5.5.2. Aeronaves Experimentais

5.5.2.1. Aeronaves experimentais são aquelas que operam com um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) emitido conforme o RBAC 21.191.

5.5.2.2. De acordo com o RBAC 61.29(i), as horas de voo nestas aeronaves não podem ser consideradas para concessão de licença de piloto ou elevação de graduação da licença de piloto.

5.5.2.3. Sendo o Certificado de Piloto Aerodesportista (CPA) um certificado e não uma licença, todas as horas em aeronaves experimentais podem ser levadas em conta para sua concessão. Entretanto, horas de voo em aeronaves experimentais não são contabilizadas para concessão de qualquer tipo de licença: piloto privado, comercial ou linha aérea.

5.5.2.4. Da mesma forma, horas em aeronaves experimentais não podem ser utilizadas para requisitos de experiência para concessão de habilitações adicionais.

5.5.3. Aeronaves Leves Esportivas

5.5.3.1. Aeronaves Leves Esportivas (ALE) são definidas no RBAC 1.1 e existem dois tipos: as que operam com CAVE e as que operam com Certificado de Aeronavegabilidade Especial para Aeronave Leve Esportiva (CAE-ALE).

5.5.3.2. As ALE que operam com CAVE são aeronaves experimentais e o disposto na seção 5.5.2 se aplica a elas.

5.5.3.3. As ALE com CAE-ALE, por sua vez, são equivalentes a aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade Padrão (CA-Padrão) para fins de contagem de experiência para concessão de licenças, habilitações e certificados.

5.5.4. Habilitação Requerida e Contagem de Horas

5.5.4.1. Todas as aeronaves registradas no RAB têm uma habilitação requerida associada, seguindo as listas de habilitações presente na IS 61-004. Essa mesma IS 61-004 traz uma relação entre as habilitações aerodesportivas e habilitações de aviões e/ou helicópteros.

5.5.4.2. A diferença, por exemplo, entre aeronaves com registro no RAB com habilitação requerida AAFT e MNTE, 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.

5.5.4.3. 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.

5.5.4.4. Desta forma, qualquer avião monomotor de asa fixa que se enquadre nesta definição, independentemente se é experimental ou não, deve ter no RAB a habilitação requerida AAFT. Isso porque um portador de CPA pode, legalmente, operá-la. Por outro lado, aviões monomotores de asa fixa acima deste peso devem ter habilitação requerida cadastrada no RAB como MNTE, novamente de forma independente se a aeronave é experimental ou não. O mesmo vale para outras categorias de aeronaves como de asa rotativa. A exceção seriam aeronaves que requerem habilitação de tipo, obviamente.

5.5.4.5. Portanto, horas tanto em aeronaves AAFT como MNTE podem ser contadas para as horas mínimas de voo requeridas para concessão de licenças como piloto privado, comercial ou de linha aérea e habilitações desde que não sejam experimentais.

5.6. Funções a Bordo e Contagem de Horas

5.6.1. Piloto em Comando - P1

5.6.1.1. É fundamental distinguir a função de comandante de pilotos que podem registrar horas de voo como piloto em comando para fins de licenças ou habilitações.

5.6.1.2. Todo voo precisa e só pode ter um comandante responsável pelo voo de acordo com o Título V, Capítulo III da [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#). Esse é o piloto de deve ser identificado com a função P1 no DB.

5.6.1.3. Na maioria dos casos o comandante é o único que exerce a função de piloto em comando e, portanto, pode acumular horas de voo nesta função. Não importa se, em determinado voo, os dois ocupantes da cabine são habilitados para a função de piloto em comando. O operador deve designar um comandante entre eles que desempenhará a função P1 e o outro registra suas horas como segundo em comando O1, O2 ou O3 conforme o caso (ver mais detalhes abaixo).

5.6.1.4. Os únicos voos que não tem no DB um tripulante listado como P1 são os voos de instrução duplo comando. Nestes casos, o instrutor é o comandante mas identificado no DB com a função V1 e acumula horas como piloto em comando. O aluno estará no DB com a função I1.

5.6.1.5. Existe um caso especial de instrução que são os voos em comando realizados durante um curso prático de piloto comercial aprovado pela ANAC com instrutor de voo a bordo. Neste caso, o aluno é o comandante, contabilizando horas como piloto em comando. Nesse caso, o instrutor, exercendo a função de instrutor-observador, também contabilizará tais horas como piloto em comando, ainda que ele não seja o comandante da aeronave. Para estas operações, no DB o aluno lança na função de P1 e o instrutor na função V3.

5.6.2. Piloto em Comando Adicional - P2

5.6.2.1. A função de piloto em comando pode ser realizada por mais de um tripulante no caso de tripulações compostas ou de revezamento conforme previsto nos art. 16 e 17 da [Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017](#).

5.6.2.2. Importante lembrar que conforme a mesma lei, tais tripulações só podem ocorrer em voos internacionais.

5.6.2.3. No caso da tripulação composta há 2 (dois) tripulantes exercendo a função de piloto em comando (ainda que um seja o comandante) e um exercendo a atividade de segundo em comando. Assim, no DB os tripulantes devem ser listados nas funções P1, P2 e O3.

5.6.2.4. No caso da tripulação de revezamento há 2 (dois) tripulantes exercendo cada função: piloto em comando e segundo em comando. Assim, no DB os tripulantes devem ser listados nas funções P1, P2 e dois deles como O3.

5.6.2.5. Na CIV Digital, independente da função P1 ou P2 no DB, as horas serão lançadas na função "Piloto em Comando".

5.6.2.6. É permitido aos tripulantes considerar todo o período do voo para fins de licenças e habilitações independente do tempo em que realmente estava em um posto de pilotagem. Tripulantes com função P1 ou P2 contam todo o tempo como horas em comando.

5.6.3. Copiloto *Dual Pilot* - O3

5.6.3.1. Esta opção deve ser selecionada somente no caso de um piloto, titular de uma licença e habilitação, que esteja atuando como segundo em comando em uma aeronave que requeira tripulação mínima de 2 (dois) pilotos por certificação.

5.6.3.2. A forma correta de verificar se uma aeronave requer 2 (dois) pilotos por certificação é a seção de limitações do Manual de Voo aprovado. Importante notar que em alguns casos o manual de voo aprovado é o mesmo documento que o "*pilot's operating handbook*" (POH) e tal informação deve estar na capa da publicação.

5.6.3.3. Em geral, helicópteros têm as situações mais complexas como, por exemplo, o AW189 que indica várias opções, conforme extrato de sua [especificação de tipo](#) apresentada a seguir. Note que tipo de operação, equipamentos da aeronave e mesmo posição do piloto monitorando os comandos definem a tripulação mínima para o voo. Optou-se, nesta IS, por se apresentar a especificação de tipo pois é um documento público. O local correto para verificação é sempre a seção de limitações do Manual de Voo.

MINIMUM CREW	AW189 with GE CT7-2E1 Engines: One (1) for VFR day and two (2) for VFR night and IFR.
--------------	--

Single pilot VFR night and IFR operations are allowed under conditions and limitations included in the Supplement 3 of the RFM.

For Category A operations, two (2) pilots are required if take-off and landing is to be carried out from the left seat.

For NVIS operations, two (2) pilots or one (1) pilot and one (1) crew member required. Both pilot and crew member must be equipped with NVGs (see Note 15).

5.6.3.4. De acordo com o RBAC 61.29(c) todas as horas lançadas nesta função são consideradas integralmente para concessão de licenças e habilitações da ANAC.

5.6.4. Copiloto *Single-Pilot* por Questão Regulamentar - O2

5.6.4.1. Ainda que o manual de voo não exija a operação com um segundo em comando, há uma série de requisitos operacionais que podem exigir tal profissional a bordo. A tabela a seguir os apresenta:

RBAC	Operação	Tipo de Voo	Configuração para Passageiros Aprovada	Observação
91.5(b)(2)(ii)	91	IFR	9 ou menos	Não necessita de SIC se tiver Piloto Automático (PA)
91.5(b)(3)	91	IFR	10 ou mais	Sempre necessita do copiloto
91.1049(d)(2)	91K	Qualquer	10 ou mais	Sempre necessita do copiloto
91.1049(d)(3)	91K	IFR	Se houver passageiros a bordo	Pode ser expressamente autorizada sem SIC se tiver PA
135.99(b)	135	Qualquer	10 ou mais	Sempre necessita do copiloto
135.101	135	IFR	Se houver passageiros a bordo	Pode ser expressamente autorizada sem SIC se tiver PA

5.6.4.2. Além das operações listadas acima, pousos categoria II exigem um segundo em comando de acordo com os RBAC 91.1117(f) e 135.111.

5.6.4.3. Por fim, o RBAC 121.385(d) exige o segundo em comando para todas as operações sob a égide do RBAC nº 121.

5.6.4.4. Existe ainda o caso de operadores certificados que optam por voar com um segundo em comando ainda que não seja obrigatório pelo requisito. Neste caso, se tal operação está clara no manual geral do operador, a Agência considera que a função também pode ser considerada como copiloto *single-pilot* por razão regulamentar.

5.6.4.5. Todas as horas nessa função são consideradas integralmente como horas de voo para concessão de licenças e habilitações da ANAC. A Agência considera que todos os casos se encaixam na previsão do RBAC 61.29(e).

5.6.5. Copiloto *Single Pilot* - O1

5.6.5.1. Esta função é desempenhada por um segundo em comando nos casos que não se enquadram no item 5.6.3 ou 5.6.4.

5.6.5.2. As horas de voo realizadas nesta função não são contadas para concessão de licenças e habilitações, mas são registradas em CIV para demonstração de experiência.

5.6.5.3. Importante notar que pilotos em curso de piloto comercial podem acumular horas em tal função sem impacto sobre o crédito de horas de voo previsto para tais cursos. Ou seja, ainda que um aluno opere em tal função durante o curso, ele ainda pode requerer a licença de piloto comercial com apenas 150 (cento e cinquenta) horas de voo se estas cumprirem os demais requisitos do RBAC 61.101(a).

5.6.6. Instrutor de Voo - V1

5.6.6.1. Como o nome indica, essa função é desempenhada por um instrutor devidamente habilitado e qualificado provendo instrução.

5.6.6.2. Na maioria dos casos "devidamente habilitado" significa com habilitação da aeronave e operação vigente além da habilitação INVA, INVH, INVD, INVP, INPL ou INVB vigente, conforme categoria de aeronave aplicável (ver [IS 61-004](#)).

5.6.6.3. Entretanto, a função também pode ser desempenhada por detentores de licenças de piloto comercial ou de linha aérea quando ministrando instrução para habilitação de tipo conforme previsto na Subparte K do RBAC nº 61. Outra opção são pilotos qualificados em modelo específico de aeronave classe provendo treinamento para endosso em tal modelo conforme RBAC 61.199(b)(1).

5.6.6.4. Conforme já descrito na seção 5.6.1.4, quem exerce tal função tem contabilizadas as horas de voo como horas de piloto em comando para fins de concessão de licença e habilitações.

5.6.6.5. Ao fazer o lançamento na CIV Digital, o instrutor deverá indicar o CANAC do aluno. Este terá as horas de instrução contabilizadas como horas de voo para concessão de licenças, habilitações e certificados.

5.6.6.6. Também na CIV Digital é recomendável que o campo de "observações" seja preenchido com a informação da instrução ministrada.

5.6.6.7. O DB deve ser preenchido, em tais voos, com as funções de V1 para o instrutor e I1 para o aluno.

5.6.6.8. Importante observar que, conforme RBAC 61.3(l), voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros ou cargas, ou a realização de outros serviços aéreos durante a instrução.

5.6.6.9. O lançamento de voos como voos de instrução com o único objetivo de contabilizar horas para o copiloto em aeronave *single-pilot* não é aceitável.

5.6.7. Instrutor de Voo em Solo - V2

5.6.7.1. Esta função se aplica apenas para o instrutor de voo devidamente habilitado pela ANAC ministrando instrução prática de voo posicionado em solo, isto é, fora da aeronave. As horas são lançadas pelo instrutor que indicará o CANAC do aluno.

5.6.7.2. As horas de voo nesta função não são consideradas para concessão de quaisquer licenças ou habilitações.

5.6.7.3. O principal objetivo desta função é permitir, na CIV Digital, o cômputo das horas de voo solo dos alunos dos cursos de piloto privado.

5.6.7.4. Esta função também deve ser utilizada no caso de instrução de voo em aeronaves que não dispõem de dois assentos, em especial as agrícolas.

5.6.7.5. Em quaisquer destes casos, o DB deve ser preenchido com as funções P1 para o aluno e V2 para o instrutor. O nome do instrutor que pode ser anotado no campo de observações do DB uma vez que ele não é um tripulante.

5.6.7.6. Na CIV Digital do aluno, tais horas serão registradas como "Piloto em Instrução Solo" e são contabilizadas como horas de piloto em comando.

5.6.8. Instrutor-Observador - V3

5.6.8.1. Esta função se aplica apenas para o instrutor de um curso prático de piloto comercial aprovado quando acompanhando um aluno desempenhando a função de comandante do voo.

5.6.8.2. Neste caso específico, o responsável pelo registro na CIV Digital é o aluno que indicará o CANAC de seu instrutor.

5.6.8.3. Conforme indicado na seção 5.6.1.4, as horas de voo neste caso contam como horas em comando para ambos, aluno e instrutor para obtenção de licenças e habilitações.

5.6.8.4. Nestes casos, o DB deve ser preenchido com as funções de V3 para o instrutor e P1 para o aluno.

5.6.9. Piloto em Instrução - I1

5.6.9.1. Esta função é dedicada ao aluno em instrução duplo comando. O responsável pelo lançamento na CIV Digital é o instrutor devidamente habilitado e qualificado.

5.6.9.2. O DB deve ser preenchido com as funções de V1 para o instrutor e I1 para o aluno.

5.6.10. Piloto em Instrução para Comando - I2

5.6.10.1. Esta função se refere ao piloto em comando sob supervisão de acordo com o RBAC 61.2(a)(16), ou seja, o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.

5.6.10.2. Para registro em DB de voos desta natureza, o instrutor deve anotar sua função como V1 e o aluno como I2.

5.6.10.3. Na CIV Digital tais horas só podem ser lançadas por operadores aéreos e são contabilizadas como horas em comando para fins de concessão de licenças e habilitações.

5.6.10.4. Operadores sob a égide do RBAC nº 121 podem implementar programas que permitam o acúmulo de horas de piloto em comando sob supervisão antes do piloto entrar no programa de elevação de nível.

5.6.10.5. Tais horas podem ser acumuladas com o piloto em questão ocupando o assento usual do segundo em comando com um instrutor ocupando o posto usual do primeiro em comando desde que o piloto sob supervisão execute:

- com exceção do taxi, todas as funções de um piloto em comando incluindo planejamento de voo, decolagem, voo em rota, aproximação e pouso; e
- pelo menos uma decolagem e um pouso a cada 10 (dez) horas de voo.

5.6.10.6. A implementação de tal programa não deve implicar em redução do treinamento já aprovado como parte do programa de elevação de nível da empresa.

5.7. **Tipos de Horas de Voo e sua Contabilização**

5.7.1. Horas de Voo Totais

5.7.1.1. A definição de horas de voo do RBAC 01.1 apresenta algumas variações. Em breve síntese, para aviões a previsão é o tempo bloco-a-bloco enquanto que para helicóptero é o intervalo de tempo em que as pás do rotor estão em movimento. Por fim, para planador é o seu tempo em movimento do início do reboque até a parada.

5.7.1.2. Entretanto, é notório que o DB apenas requer o registro do tempo decorrido entre partida e corte de motores não havendo, necessariamente, as horas de bloco-a-bloco. Desta forma, é aceitável o uso do intervalo entre partida e corte de motor também para o lançamento na CIV Digital desde que estes sejam usuais e mínimos. Tal permissão não deve ser utilizada quando o

tempo bloco a bloco está disponível ou para acúmulo de horas de forma deliberada em situações anormais ou indevidas.

5.7.2. Horas de Voo Noturna

5.7.2.1. Ainda que a definição de noite do RBAC 01.1 seja o período entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino, é comum o entendimento, no Brasil, de que o período noturno é definido entre o nascer e o pôr-do-sol. Isso está explícito até mesmo em regulamentos do DECEA como a ICA 100-3. Além disso, a obtenção do horário oficial de nascer e pôr do sol é muito mais acessível do que o do crepúsculo civil o que facilita seu uso pelos aeronautas.

5.7.2.2. Assim, enquanto não há uma padronização, a Agência aceita o cômputo das horas entre nascer e pôr-do-sol como voo noturno.

5.7.2.3. Importante notar que o sistema de CIV Digital contabiliza como horas totais o somatório de horas de voo diurnas e noturnas. Independente da interpretação adotada para o noturno, não pode haver sobreposição entre tais horas.

5.7.3. Horas e Milhas de Voo de Navegação

5.7.3.1. Voos de navegação são aqueles entre um ponto de partida e chegada seguindo uma rota pré-determinada usando procedimentos de navegação padrões. De outra forma, é todo voo em que não é possível ir da origem ao destino pois eles são tão próximos que após a decolagem já é possível avistar o destino.

5.7.3.2. O tempo total de voo pode ser considerado como horas de voo de navegação a não ser que tal tempo inclua uma parte de voo local como por exemplo ir do aeroporto A para o B e depois fazer toque e arremetidas no aeroporto B até o pouso final. O tempo de navegação será apenas até o primeiro toque no aeroporto B neste caso.

5.7.3.3. Observe que é sim possível um voo de navegação que tenha decolagem e o pouso em um mesmo aeródromo. O que é necessário para definição de navegação é que a aeronave tenha se deslocado até um ponto pré-determinado para o qual foi necessária navegação e retornado. Neste caso, é necessário registrar no campo de observações da CIV Digital qual foi este ponto usado como origem/destino da navegação.

5.7.4. Horas de Voo Por Instrumento (Real e Simulado)

5.7.4.1. Tanto o DB quanto a CIV Digital tem um campo para registro das horas de voo sob regras de voo por instrumento (IFR) real e simulado.

5.7.4.2. As horas de voo IFR real são aquelas sob regras de voo por instrumento. Importante notar que é irrelevante em quais condições meteorológicas tais voos foram realizados.

5.7.4.3. As horas de voo IFR simulado (antigamente denominado sob capota) são horas de voo sob regras de voo visuais realizadas simulando-se regras de voo por instrumento.

5.7.4.4. O tempo total de voo pode ser considerado como horas de voo por instrumento (real ou simulado) se realizado inteiramente sob regras ou simulando regras de voo por instrumento.

5.7.5. Horas de Simulador

5.7.5.1. As horas de voo em dispositivos de treinamento para simulação de voo (*Flight Simulator Training Device - FSTD*) são contabilizadas de forma separada na CIV Digital.

5.7.5.2. No caso de uso de dispositivo para treinamento para as habilitações de voo por instrumento a habilitação a ser inserida deve ser IFRA ou IFRH conforme aplicável e não a do modelo em si do simulador.

5.7.5.3. Também é necessário que o registro na CIV Digital especifique o FSTD utilizado assim como a instituição detentora dele no campo de "observações".

5.7.5.4. O lançamento de horas em simulador é sempre realizado pelos pilotos mesmo aqueles envolvidos em operações sob égide do RBAC nº 135 ou 121.

5.8. **Declaração de Horas de Voo**

5.8.1. Conforme já discutido na seção 5.3.1, os operadores aéreos devem emitir, sempre que solicitado pelo aeronauta ou no final de sua vinculação de trabalho, uma Declaração de Horas de Voo com as mesmas informações que seriam lançadas na CIV Digital, como por exemplo:

NOME DO TRIPULANTE: Beltrano de Tal
Período voador: 01 jan 24 a 31 mar 24
Equipamento: B-727
Função a Bordo: CO-PILOTO Total: 65.6
Tipo de Vôo: NOTURNO Total: 16.8
DIURNO Total: 48.8
VFR Total: 30.2
IFR Total: 35.4
Total Geral 65.6

(Sessenta e cinco horas e seis décimos)

6. APÊNDICES

Apêndice A – Lista de reduções

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1. Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.

APÊNDICE A - LISTA DE REDUÇÕES

A1. SIGLAS

AAFT - Habilitação de Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Terrestre

CAVE - Certificado de Autorização de Voo Experimental

CAE-ALE - Certificado de Aeronavegabilidade Especial para Aeronave Leve Esportiva

CIV Digital - Caderneta Individual de Voo Digital

CPA - Certificado de Piloto Aerodesportista

DB - Diário de Bordo

FSTD - *Flight Simulator Training Device*

IFR - Regras de voo por instrumento

IS - Instrução Suplementar

MNTE - Habilitação de Aeronave Monomotor Terrestre

PA - Piloto Automático

POH - *Pilot's Operating Handbook*

RAB - Registro Aeronáutico Brasileiro

RBAC - Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

SACI - Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Fernando Almeida Di Donato, Gerente Técnico de Normas**, em 07/08/2024, às 14:43, 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 **10187041** e o código CRC **4E8673A0**.