



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC 90 – MINUTA – EMENDA nº 00

Título: AVIAÇÃO DE ESTADO (PÚBLICA): SERVIÇO DO
PODER PÚBLICO EM OPERAÇÕES AÉREAS
ESPECIAIS

Aprovação: Resolução ANAC nº xxx , de yyyy de zzzz de 2013. **Origem:** SSO

SUMÁRIO

SUBPARTE A – GERAL

- 90.1 - Aplicabilidade
- 90.3 – Definições e Conceitos
- 90.5 – Modalidade de Operações Aéreas Especiais
- 90.7 – Responsabilidade das Autoridades dos órgãos
- 90.9 – Responsabilidade e Autoridade do Piloto em Comando
- 90.11 - Documentação
- 90.13 - Manual de Operações (MOP)
- 90.15 – Aeronavegabilidade de Aeronave
- 90.17 – Requisitos para Manual de Voo, Marcas e Placares das Aeronaves
- 90.19 – Proibição e Interferência com os Tripulantes
- 90.21 – Lançamento de Objetos
- 90.23 – Substâncias Psicoativas – Proibições
- 90.25 – Produtos Controlados e Artigos Perigosos Embarcados
- 90.27 – Utilização de Aéreas Aeroportuárias

SUBPARTE B - REGRAS DE VOO

- 90.29 - Aplicabilidade
- 90.31 - Regras Gerais
- 90.33 - Atribuições de Pré-Voo
- 90.35 - Posto de Trabalho de Tripulantes de Voo
- 90.37 - Uso de Cintos de Segurança
- 90.39 - Operação Perto de Outra(s) Aeronave(s)
- 90.41 – Operação com Aeronave em Áreas de Pouso Eventual ou Restritas
- 90.43 – Operação com Aeronave em Locais não Homologados ou Registrados
- 90.45 – Limitações para Operações VFR – Requisitos de Condições Meteorológicas
- 90.47 – Atendimento às Autorizações e Instruções do órgão ATC
- 90.49 – Operação em Área de Desastre, Emergência, Calamidade Pública ou de Interesse da Segurança Pública.
- 90.51 – Voo nas Proximidades de Autoridades Governamentais
- 90.53 – Manobras Operacionais
- 90.55 - Operação de Helicóptero Sobre Extensões de Água

SUBPARTE C - REQUISITOS PARA OS AERONAVEGANTES

- 90.57 – Aplicabilidade

90.59 – Tripulações de Voo: Geral
90.61 – Requisitos para Mecânico de Manutenção Aeronáutica

90.63 – Experiência Operacional da Tripulação
90.65 – Documentação da Tripulação
90.67 – Registro das Horas de Voo
90.69 – Requisitos para Voo IFR
90.71 – Limitações de Tempo de Voo e Requisitos de Descanso
90.73 – Equipamentos de Proteção Individual e de Segurança

SUBPARTE D - TREINAMENTO

90.75 – Programa de Treinamento Operacional - Geral
90.77 – Formação dos Aeronavegantes
90.79 – Instrutores e Examinadores Credenciados
90.81 – Treinamento Periódico de Pilotos
90.83 - Programa de Treinamento Operacional: Currículo

SUBPARTE E - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS ESPECIAIS

90.85 - Aplicabilidade
90.87 - Transmissores Localizadores de Emergência (ELT)
90.89 - Luzes da Aeronave
90.91 – Equipamentos Operacionais Especiais

SUBPARTE F - SISTEMA DE IMAGEM DE VISÃO NOTURNA

90.93 - Aplicabilidade
90.95 - Requisitos para Operação SIVN
90.97 - Requisitos de Manutenção
90.99 - Procedimentos Operacionais SIVN
90.101 - Treinamento da Tripulação

SUBPARTE G - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS

90.103 – Aplicabilidade
90.105 – Requisitos de Manutenção e Operações Fora de Sede

SUBPARTE H - ATIVIDADES DE PARAQUEDISMO DOS ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

90.107 – Aplicabilidade
90.109 – Conceituação
90.111 – Aeronaves e Tripulações Autorizadas
90.113 – Geral
90.115 – Requisitos Operacionais
90.117 - Responsabilidades das Autoridades de Segurança Pública
90.119 – Responsabilidade do Piloto em Comando

SUBPARTE I – SOBREVIVÊNCIA DE AERONAVES E DE SEUS OCUPANTES

90.121 – Aplicabilidade
90.123 – Conceituação
90.125 – Características
90.127 – Requisitos Especiais

- 90.129 – Aspectos Individuais
- 90.131 – Sobrevivência dos Ocupantes em Caso de Acidente
- 90.133 – Ameaças das Operações
- 90.135 – Conversão de Aeronaves
- 90.137 – Permissão Especial

SUBPARTE J - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

- 90.139 – Requisitos Gerais
- 90.141 – Política e Objetivos de Segurança Operacional
- 90.143 - Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional
- 90.145 – Garantia de Segurança Operacional.
- 90.147 – Promoção da Segurança Operacional
- 90.149 – Relatórios
- 90.151 - Coordenação do Plano de Resposta a Emergências

SUBPARTE K - ESTRUTURA DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA – PGRF

- 90.153 – Aplicabilidade
- 90.155 – Requisitos Gerais

SUBPARTE L - OPERAÇÃO DE VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS

- 90.157 – Aplicabilidade
- 90.159 – Conceituação
- 90.161 – Classificação
- 90.163 – Fabricação, Montagem e Manutenção
- 90.165 – Regras de Voo e Equipamentos Essenciais
- 90.167 – Qualificação do Operador
- 90.169 – Responsabilidade do Órgão e do Piloto
- 90.171 – Registro de Horas de Voo
- 90.173 – Treinamento
- 90.175 – Requisitos Operacionais
- 90.177 – Notificação sobre Operação
- 90.179 – Permissão Especial

APÊNDICE A - ELABORAÇÃO DO MANUAL DE OPERAÇÕES (MOP)

APÊNDICE B - ELABORAÇÃO DO MANUAL DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (MGSO)

APÊNDICE C - ELABORAÇÃO DO PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL (PTO)

APÊNDICE D - SOLICITAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO

SUBPARTE A

GERAL

90.1 – APLICABILIDADE

(a) Este regulamento estabelece procedimentos e orientações à Aviação de Estado (Pública), realizada por aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, inclusive as requisitadas na forma da lei, dentro do território brasileiro.

(1) este regulamento não se aplica às operadoras ou exploradoras de serviços aéreos públicos contratadas pelo Estado, as quais deverão cumprir os regulamentos da ANAC, específicos às suas operações.

(2) considerando o interesse público todos os assuntos relacionados às aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público, bem como às licenças e habilitações de suas tripulações e outros relacionados à operacionalidade dos órgãos, cumpridas as exigências legais e regulamentares, serão tratados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) de forma a não interromper ou descontinuar os serviços realizados pelo Estado.

(b) Para os propósitos deste regulamento, Aviação de Estado (Pública), observada a seção 90.5 deste regulamento, compreende:

(1) operação aérea especial de segurança pública, destinada à preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil, realizada pelos seguintes órgãos:

- (i) polícia federal;
- (ii) polícia rodoviária federal;
- (iii) polícias civis;
- (iv) polícias militares, e
- (v) corpos de bombeiros militares.

(2) operação aérea especial fazendária, destinada a resguardar os interesses da fazenda nacional, bem como, o controle e a fiscalização do comércio exterior, através de atividades de fiscalização federal, tributária e aduaneira, realizada pelo seguinte órgão:

- (i) secretaria da receita federal do Brasil, subordinada ao ministério da fazenda.

(c) As operações aéreas especiais de segurança pública que compreendem as atividades destinadas ao monitoramento, fiscalização e controle do trânsito urbano descritas no subparágrafo 90.5, (a), (11) e (12), realizadas, mediante previsão legal, por departamentos de trânsito da administração pública, deverão cumprir esse regulamento.

(d) As operações aéreas especiais de segurança pública realizadas, mediante previsão legal, pela secretaria nacional de segurança pública, através do departamento da força nacional de segurança pública, deverão cumprir esse regulamento.

(e) A menos que se especifique de outra forma, este regulamento aplica-se às tripulações de uma aeronave que seja utilizada ou empregada segundo a presente norma.

(f) Os requisitos deste regulamento previstos para as aeronaves têm aplicação geral e será explicitado no texto quando a aplicabilidade for específica para aviões ou para helicópteros.

(g) Os requisitos deste regulamento previstos para as operações têm aplicação geral e será explicitado no texto quando a aplicabilidade for específica à determinada modalidade de operação aérea especial.

(h) Suplementarmente, quando aplicável, serão utilizadas as regras estabelecidas na RBHA 91, ou outra que vier a substituí-la.

(i) Os órgãos de Estado descritos neste regulamento não estão sujeitos ao pagamento das tarifas da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária (Lei N° 6009, de 26 de dezembro de 1973), bem

como das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC, administradas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), bem como outros emolumentos que venham a incidir sobre as atividades executadas por esses órgãos.

(j) Os aeronavegantes descritos na seção 90.57 deste regulamento, não estão sujeitos ao recolhimento das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC, administradas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), desde que a atividade desenvolvida por esse aeronavegante esteja vinculada ao serviço do Poder Público, em operação aérea especial.

90.3 - DEFINIÇÕES E CONCEITOS.

(a) Para os propósitos deste RBAC, são válidas as definições do RBAC 01, acrescentando-se os seguintes significados para os termos abaixo:

(1) Aeronave: para os propósitos deste regulamento, são considerados os aviões, os planadores, os motoplanadores, os helicópteros, as aeronaves de decolagem vertical e outros veículos, usados para voar na atmosfera e destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais;

(2) Aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público: são as aeronaves operadas pelos respectivos órgãos da Administração Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal, em operações aéreas especiais, cumpridas as exigências estabelecidas pelo RBHA 47, ou outro que vier a substituí-lo;

(3) Aeronavegante: são agentes públicos que exercem funções relacionadas ao voo nas operações aéreas especiais, a serviço do Poder Público, ou seja, os tripulantes, os mecânicos de manutenção aeronáutica e os técnicos de apoio de solo;

(4) Aeródromo e Heliponto incluem respectivamente, aeroporto e heliponto;

(i) Aeródromo, quando aplicável, inclui também heliponto;

(5) Agente Público: é aquele que exerce, por nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, cargo, emprego ou função pública nos órgãos da Administração Pública;

(6) Área de pouso eventual: A área destinada para ser utilizada como pouso eventual ou ocasional no desenvolvimento de uma operação aérea especial;

(7) Artigo Perigoso: significa artigo ou substância que, quando transportada por via aérea, pode constituir risco à saúde, à segurança, à propriedade e ao meio ambiente, conforme definição do RBAC 175.

(8) Aviação de Estado ou Aviação Pública: é o ramo da aviação realizado pelo Poder Público, titular do serviço e o seu executor, através de órgãos da Administração Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal, que desempenham atividade estatal permanente e essencial, dentro de suas especificidades, respeitadas as suas atribuições legais;

(i) Exclui-se deste conceito a Aviação Militar.

(9) Ciclo Circadiano: refere-se ao ciclo biológico, processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais de seres vivos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados em aproximadamente 24 horas (fonte: Handbook of Aviation Human Factors);

(10) Consequência: resultado potencial de um perigo;

(11) Defesa Civil: é o conjunto de ações preventivas, de socorro, assistenciais e recuperativas, destinadas a evitar desastres, minimizar seus impactos para a população e restabelecer a normalidade social;

(12) Dia Calendário: Período de tempo, considerando-se tempo local ou UTC (Coordinated Universal Time), que se inicia à meia-noite e se encerra 24 horas depois, à meia-noite seguinte;

(13) Fadiga: estado fisiológico de redução da capacidade de desempenho mental ou físico, resultante da falta de sono, vigília estendida e/ou atividade física, e que pode prejudicar o estado de alerta e a habilidade de utilizar, com segurança, uma aeronave ou desempenhar tarefas relativas à segurança (fonte: ICAO);

(14) Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional: processo contínuo de identificação de perigos, análise e tratamento dos riscos que ameaçam as capacidades de uma organização da aviação civil, posicionando-os em um nível aceitável;

(15) Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional (IDSO): representam uma medição quantitativa do desempenho de segurança operacional de um PSAC, expressos em termos quantificáveis, associados aos resultados de uma dada atividade realizada pelo órgão;

(16) Inspetor de Aviação Civil – INSPAC: Pessoa credenciada pela autoridade de aviação civil que está, como seu representante, autorizada a realizar as atividades de fiscalização da aviação civil;

(17) Metas de Desempenho da Segurança Operacional: representam uma referência de nível de desempenho de segurança operacional desejado para um PSAC, em um prazo definido, devendo ser expresso em termos numéricos e deve ser acordado com a ANAC;

(18) Modelo Biomatemático: sistema de equações utilizado para modelar processos biológicos, com o objetivo de aplicar a ciência do sono na predição do desempenho humano, baseando-se no histórico de sono/vigília e fase do ritmo do ciclo circadiano (fonte: ICAO);

(19) Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO): é uma referência mensurável para medir o desempenho de segurança operacional de um provedor de serviços de aviação civil (PSAC), proposto em seu SGSO, como parte de seus objetivos de segurança operacional e que deve ser aceito pela ANAC;

(20) Operação Aérea Especial: É toda e qualquer operação aérea realizada por órgão da Administração Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal, dentro de suas especificidades, respeitadas as suas atribuições legais, conforme seção 90.5 deste regulamento;

(21) Órgão: é a organização, unidade, divisão, departamento, centro integrado, coordenadoria, seção, etc, ou seja, setor de aviação pertencente à Administração Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal, descritos no parágrafo 90.1 (b) deste regulamento;

(22) Perigo: condição, objeto ou atividade que potencialmente pode causar lesões às pessoas, danos a bens (equipamentos ou estruturas) ou redução da habilidade para desempenhar uma função determinada;

(23) Probabilidade: a possibilidade de que uma consequência possa ocorrer;

(24) Produto Controlado: produto que, devido ao seu poder de destruição ou outra propriedade, deva ter seu uso restrito a pessoas físicas e jurídicas legalmente habilitadas, capacitadas técnica, moral e psicologicamente, de modo a garantir a segurança social e militar do país (Decreto Nº 3.665, de 20 de Novembro de 2000, R-105);

(25) Programa Brasileiro para a Segurança da Aviação Civil (PSO-BR): documento que orienta a elaboração e contém os Programas de Segurança Operacional Específicos – PSOE para as duas autoridades brasileiras, alinhados com os compromissos assumidos pelo País em Acordos Internacionais;

(26) Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC): Documento que apresenta os requisitos para a atuação da ANAC, como órgão regulador, nas áreas de sua competência legal: Anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional, conforme estabelecido no PSO-BR, além das diretrizes e requisitos da ANAC para orientar a implantação e desenvolvimento dos SGSO por parte de seus entes regulados (PSAC) e dos órgãos da Administração Pública, conforme este regulamento;

(27) Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana (PGRF): programa incluído no SGSO praticado pelo órgão, em prol da segurança operacional, no que se refere à fadiga humana, durante o trabalho cotidiano e nas operações de voo, devendo ser descrito no MGSO;

(28) Provedores de Serviços de Aviação Civil (PSAC): são as organizações que prestam serviços de aviação civil, definidas no PSOE-ANAC, bem como os órgãos que compõe a Aviação de Estado (Pública) e que devem desenvolver, implantar, manter e adotar a melhoria contínua de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional aceito pela ANAC, visando garantir a segurança operacional em suas atividades;

(29) Requisitos de Segurança Operacional (ReqSO): são os meios e ferramentas a serem utilizados para o alcance das metas acordadas com a ANAC;

(30) Risco: a avaliação das consequências de um perigo, expressa em termos de probabilidade e severidade (gravidade);

(31) Segurança Operacional: é o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduzem e se mantêm em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos;

(32) Serviço Público: é toda atividade material que a lei atribui ao Estado (Poder Público) para que exerça diretamente, com o objetivo de satisfazer, concretamente, as necessidades da coletividade ou simples conveniências do Estado;

(33) Severidade (Gravidade): impacto estimado, em termos de perdas e danos, caso uma consequência venha a ocorrer;

(34) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO): é um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de maneira a apoiar as decisões que devem ser tomadas por um provedor de serviços da aviação civil (PSAC), bem como por um órgão que compõe a Aviação de Estado (Pública), com relação ao risco relativo às suas atividades diárias;

(35) Sede Operacional: é o local definido por um órgão onde fica centralizada a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional, localizada ou não em um aeródromo;

(i) Base Operacional: é o local definido por um órgão a ser utilizado como ponto de apoio para o desenvolvimento de operações aéreas especiais.

(36) Tripulante: quando não especificado no regulamento, são considerados os pilotos, os mecânicos de voo, os médicos e os enfermeiros de bordo, além dos tripulantes operacionais que exercem função a bordo de aeronave a serviço do Poder Público, nas operações aéreas especiais, e

(37) Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT): é um veículo não tripulado, capaz de voar na atmosfera, fora do efeito solo, controlado remotamente ou com capacidade de voo autônomo, usando asas fixas ou rotativas e empregado para realizar operações aéreas especiais.

90.5 - MODALIDADES DE OPERAÇÕES AÉREAS ESPECIAIS

(a) As operações aéreas especiais realizadas pelos órgãos, a que se refere esse regulamento, estarão adstritas às operações e/ou atividades estabelecidas em seus instrumentos normativos de organização e emprego, observadas as suas respectivas atribuições legais, conforme segue:

(1) As operações aéreas especiais de segurança pública compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, realizadas pelos órgãos descritos no subparágrafo 90.1, (b), (1), tais como:

- (i) policiamento ostensivo e investigativo;
- (ii) inteligência policial;
- (iii) apoio ao cumprimento de mandado judicial;
- (iv) controle de tumultos, distúrbios e motins;

- (v) escoltas e transporte de dignitários;
- (vi) escoltas e transporte de presos;
- (vii) escoltas e transporte de valores e cargas;
- (viii) atendimento pré-hospitalar, resgate aeromédico, remoção e/ou transporte de enfermos;
- (ix) transporte de órgãos humanos;
- (x) busca e salvamento terrestres ou aquáticos;
- (xi) controle, monitoramento e fiscalização de trânsito urbano e rodoviário;
- (xii) atividades de engenharia e de educação de trânsito;
- (xiii) prevenção e combate a incêndios urbanos ou florestais;
- (xiv) patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras;
- (xv) preservação, fiscalização, monitoramento e controle ambiental;
- (xvi) ações de Defesa Civil;
- (xvii) garantia do exercício do poder de polícia dos órgãos e entidades públicas; e
- (xviii) outras de interesse da Administração Pública;

(2) As operações aéreas especiais fazendárias compreendem as atividades fiscais de prevenção e repressão aos ilícitos com repercussão tributária e/ou de comércio exterior, tais como: sonegação fiscal, lavagem de dinheiro, contrabando, descaminho e outras infrações aduaneiras, crimes contra a propriedade intelectual e tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, realizada pelo órgão descrito no subparágrafo 90.1, (b), (2), tais como:

- (i) vigilância e repressão aduaneiras;
- (ii) inteligência fiscal: pesquisa e investigação fiscal;
- (iii) apoio ao cumprimento de mandado judicial;
- (iv) acompanhamento fiscal e interdição de veículos terrestres e/ou aquáticos;
- (v) produção de imagens para instrução de procedimentos fiscais e/ou judiciais, bem como aqueles destinados às atividades de correição do próprio órgão; e
- (vi) outras de interesse da Administração Pública.

90.7 - RESPONSABILIDADES DAS AUTORIDADES DOS ÓRGÃOS

(a) Além das responsabilidades citadas neste regulamento, o órgão envolvido em uma operação aérea especial deverá:

(1) assegurar-se de que cada aeronave permanença informado sobre seus deveres e responsabilidades na condução das operações aéreas especiais;

(2) possuir um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados, segundo os preceitos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) e do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana (PGRF) constantes, respectivamente, nas Subpartes J e K deste regulamento, com o objetivo de apoiar o planejamento de voo, bem como as decisões a serem tomadas pelo órgão em relação ao risco de suas atividades operacionais;

(3) viabilizar acordos operacionais junto aos órgãos de Controle de Tráfego Aéreo com atribuição sobre a área de operação, a fim de regularizar, coordenar e facilitar os serviços prestados por ambas as partes;

(b) No caso de operação aérea especial de caráter sigiloso, principalmente nas relacionadas à segurança pública, o órgão e/ou o comandante da aeronave deverá(ao), observando o grau de sigilo da operação, manter contato com o órgão de Controle de Tráfego Aéreo respectivo, a fim de coordenar o emprego da(s) aeronave(s) nessas situações.

(c) Cumprir e fazer cumprir as normas deste regulamento.

90.9 - RESPONSABILIDADE E AUTORIDADE DO PILOTO EM COMANDO

- (a) O piloto em comando de uma aeronave, membro da tripulação, designado pelo órgão, é diretamente responsável pela operação aérea especial realizada e tem a autoridade final para tanto.
- (b) No caso de emprego de mais de uma aeronave na operação, os pilotos em comando deverão garantir a coordenação entre as mesmas.
- (c) O piloto em comando deverá, antes e depois de cada operação, promover o respectivo *briefing* e *debriefing* com a tripulação acerca da operação e procedimentos.

90.11 – DOCUMENTAÇÃO

- (a) O órgão deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo durante as operações aéreas especiais:
 - (1) Certificado de Matrícula;
 - (2) Certificado de Aeronavegabilidade;
 - (3) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM;
 - (4) Manual de Operações (MOP), conforme Apêndice A deste regulamento;
 - (5) Publicação do COMAER sobre os Procedimentos para a Notificação e Confirmação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos e de Ocorrências de Solo;
 - (6) Publicação do COMAER sobre as Responsabilidades dos Operadores de Aeronaves em Caso de Acidente e Incidente Aeronáutico e de Ocorrência de Solo;
 - (7) Apólice de seguro;
 - (8) Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), conforme Subpartes J e K deste regulamento, e
 - (10) Este regulamento.
- (b) Deverão estar a bordo da aeronave durante as operações aéreas especiais, os seguintes documentos:
 - (1) Ficha de peso e balanceamento, e
 - (2) Manual de Voo da aeronave;

90.13 - MANUAL DE OPERAÇÕES (MOP)

- (a) O órgão que possuir mais de duas aeronaves deverá elaborar um Manual de Operações (MOP), conforme as operações aéreas que executa.
 - (1) cada órgão deverá estar com seu MOP implantado até junho de 2014.
- (b) O Manual de Operações, conforme Apêndice A deste regulamento, será uma ferramenta administrativa para controlar e dirigir as atividades do pessoal envolvido nas operações aéreas especiais e deve refletir os procedimentos, as políticas e os sistemas adotados.
- (c) A elaboração do Manual de Operações deverá ser conduzida, orientada e supervisionada pelo Chefe de Operações do Órgão.
- (d) Cada órgão deverá manter o manual atualizado, contendo instruções e orientações necessárias para todas as categorias de pessoal de voo e de solo, conduzindo operações aéreas especiais.

90.15 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE

- (a) Nenhum órgão pode empregar uma aeronave em uma operação aérea especial, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis ou possua uma permissão especial, conforme seção 90.137 deste regulamento.

(b) O órgão e o piloto em comando de uma aeronave são responsáveis pela verificação das condições da aeronave quanto à segurança operacional. O piloto em comando deve descontinuar o voo quando ocorrerem problemas de manutenção ou estruturais, degradando a aeronavegabilidade da aeronave.

(1) os órgãos poderão possuir uma **MEL** (Minimum Equipment List - Lista de Equipamentos Mínimos), baseada em sua respectiva **MMEL** (Master Minimum Equipment List - Lista Mestre de Equipamentos Mínimos), conforme instrução apropriada e colocada à disposição da ANAC, quando solicitado.

(c) As operações aéreas especiais só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras, conseqüentemente, exceto como explicitamente previsto na Subparte I deste regulamento, tais aeronaves devem atender aos RBAC aplicáveis, a saber:

(1) devem ser certificadas conforme o RBAC 21;

(2) devem cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBHA 22, ou o que vier substituí-lo, RBAC 23, RBAC 25, RBAC 26, RBAC 27 ou RBAC 29, quando aplicável à aeronave;

(3) devem ser identificadas como previsto no RBHA 45, ou o que vier substituí-lo, e

(4) devem ser registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), conforme disposto no RBHA 47, ou o que vier a substituí-lo;

(d) Qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando adequá-la a uma operação aérea especial, deve ser verificado:

(1) certificação do equipamento para o tipo de aeronave envolvida;

(2) instalação do equipamento de acordo com as instruções do fabricante da aeronave, e

(3) aprovação do procedimento pela autoridade de aviação civil.

90.17 - REQUISITOS PARA MANUAL DE VOO, MARCAS E PLACARES DAS AERONAVES

Exceto como previsto na seção 90.53 deste regulamento, bem como na seção 91.9 do RBHA 91, ou o que vier a substituí-lo, nenhum órgão pode empregar uma aeronave em uma operação aérea especial sem cumprir as limitações operacionais especificadas no manual de voo da aeronave e nas marcas e placares nela afixadas, de acordo com o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave.

90.19 - PROIBIÇÃO DE INTERFERÊNCIA COM OS TRIPULANTES

Ninguém pode ameaçar, intimidar ou interferir na atuação de um tripulante que estiver executando suas atribuições a bordo de uma aeronave em operação aérea especial, de interesse da Administração Pública, de modo que afete, de qualquer forma, a segurança operacional.

90.21 – LANÇAMENTO DE OBJETOS

(a) Para o lançamento de objetos em voo, deverão ser cumpridos os seguintes requisitos:

(1) o lançamento poderá ocorrer somente nas operações aéreas especiais de segurança pública, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil, observadas as Subpartes D, H e seção 90.25 deste regulamento;

(2) deverá ser autorizado pelo órgão ou pelo piloto em comando, conforme o caso, e

(3) deverão ser adotados procedimentos para gerenciamento do risco.

90.23 – SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS - PROIBIÇÕES

(a) É vedado a qualquer tripulante de uma aeronave:

(1) o uso de substâncias psicoativas durante o exercício de suas atividades, e

(2) o exercício de suas atividades enquanto estiver sob o efeito de qualquer substância psicoativa.

(b) Exceto nos casos de resgates, remoções aeromédicas e transporte de enfermos, o piloto em comando deve impedir o embarque de pessoa que demonstre estar sob influência de substâncias psicoativas.

(c) Sempre que houver base razoável para acreditar que um tripulante violou os requisitos do parágrafo (a) desta seção, o órgão deverá tomar as providências administrativas decorrentes.

90.25 – PRODUTOS CONTROLADOS E ARTIGOS PERIGOSOS EMBARCADOS

(a) Os órgãos que, em razão de suas atribuições legais, utilizarem e/ou transportarem produtos controlados em aeronaves, conforme legislação específica (Decreto Nº 3.665, de 20 de Novembro de 2000, R-105), como: armas de fogo, blindagem, granadas de queima e explosivas, munição, explosivos iniciadores e de carga, ou outros produtos controlados necessários para a operação aérea especial, além dos artigos perigosos previstos no parágrafo 175.9 do RBAC 175, deverão:

(1) possuir procedimento para instalação e manuseio, regras de segurança, além de outros procedimentos necessários para o transporte e utilização desses produtos controlados e/ou artigos perigosos, além de fazer parte dos programas de treinamento requeridos na Subparte D deste regulamento;

(2) acondicionar separadamente os explosivos iniciadores dos explosivos de carga, de forma que não se movimentem involuntariamente, e

(3) os produtos controlados e/ou os artigos perigosos estejam acompanhados por pessoa qualificada para utilizá-los ou manuseá-los.

(b) a tripulação da aeronave deverá ter ciência do que será transportado e acompanhar o acondicionamento dos mesmos, bem como avisar o comandante da aeronave quando se intencionar utilizá-los.

90.27 - UTILIZAÇÃO DE ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

(a) Em razão do princípio da supremacia do interesse público, os órgãos, a que se refere este regulamento, que utilizarem áreas aeroportuárias para sua administração, serão considerados nos termos do artigo 4º da Resolução ANAC Nº 113, de 22 de setembro de 2009 e, mediante cessão de uso, os órgãos poderão, além da utilização de áreas administrativas, utilizar áreas para abrigo de aeronaves, manutenção, treinamento, formação, etc, destinadas às suas operações.

(1) para os termos desse regulamento cessão de uso é a transferência gratuita da posse de um bem público de uma entidade ou órgão para outro, a fim de que o cessionário o utilize nas condições estabelecidas no respectivo termo, por tempo certo ou indeterminado.

(2) a localização e o tamanho apropriados das áreas a serem utilizadas pelo órgão serão tratados entre o operador do aeródromo e o órgão interessado.

SUBPARTE B

REGRAS DE VOO

90.29 – APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece regras de voo e orientações referentes às operações aéreas especiais aplicáveis às aeronaves públicas destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei, dentro do espaço aéreo brasileiro.

90.31 - REGRAS GERAIS

(a) Nenhum órgão pode utilizar uma aeronave dentro do Brasil, a menos que a operação seja conduzida, no que couber, de acordo com este regulamento e conforme as regras de tráfego aéreo expedidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

(b) Ninguém pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave ou taxia-la, a menos que essa pessoa seja um piloto habilitado na aeronave, além de adequadamente treinada e autorizada pelo órgão.

(1) nenhuma aeronave poderá permanecer com um ou mais motores em funcionamento, no solo, mesmo em marcha lenta, sem que pelo menos um dos postos de pilotagem esteja ocupado por um piloto habilitado na aeronave, em condições de monitorar o perímetro e a movimentação de pessoas e veículos em torno da aeronave;

(c) As aeronaves em operações aéreas especiais, sob responsabilidade do respectivo órgão e do piloto em comando, podem utilizar um aeródromo, mesmo que ele não seja registrado ou homologado, além de áreas de pouso eventual, desde que sejam apropriados ao tipo de aeronave envolvida, sejam adequados para a operação proposta e atendam o interesse público.

(d) Nenhum piloto em comando pode permitir que passageiros embarquem ou desembarquem da aeronave sob seu comando com o(s) motor(es) da mesma em funcionamento, a menos que:

(1) para um avião, a geometria do mesmo permita que os passageiros possam utilizar uma porta normal de embarque e desembarque sem passar à frente ou atrás de motor(es) em funcionamento;

(2) para um helicóptero a altura do plano mais baixo do rotor principal seja suficiente para permitir, com margem de segurança, o embarque e desembarque dos passageiros sob as pás, e sem passar à frente ou próximo ao rotor de cauda da aeronave, e

(3) o piloto em comando assuma a responsabilidade da operação e tome as providências cabíveis para assegurar a segurança de todo o procedimento.

(e) As aeronaves em operações aéreas especiais poderão ser abastecidas ou reabastecidas com os motores em funcionamento, inclusive em aeroportos, desde que sejam avaliados os riscos dessa operação e sejam adotados os procedimentos descritos abaixo:

(1) haja um procedimento aprovado pelo respectivo órgão e um tripulante, mecânico ou pessoal de apoio de solo, supervisionando esse procedimento;

(2) seja cumprido o manual de voo da aeronave, se possuir procedimento específico para tal.

(3) exista um número adequado de pessoas treinadas para dirigir uma evacuação de emergência e os meios para tal estejam disponíveis;

(4) o piloto em comando esteja no posto de pilotagem, assim como permaneçam desligados os equipamentos elétricos e eletrônicos desnecessários à operação, devendo permanecer nesta condição até o término total do mesmo;

(5) seja possível algum tipo de comunicação entre o pessoal de solo e o piloto na cabine, e

(6) os equipamentos de combate a incêndio estejam disponíveis para pronto emprego, se necessário.

90.33 - ATRIBUIÇÕES DE PRÉ-VOO

Cada piloto em comando deve, antes do início da operação, familiarizar-se com todas as informações disponíveis concernentes ao voo. Tais informações devem incluir:

(a) para um voo IFR ou fora das vizinhanças de um aeródromo: informações e previsões meteorológicas; requisitos de combustível; aeródromos de alternativa disponíveis, caso o voo planejado não possa ser completado; e qualquer condição conhecida de tráfego aéreo sobre a qual o piloto em comando deva tomar conhecimento junto ao órgão de controle de tráfego aéreo da localidade de saída;

(b) para qualquer voo, comprimento das pistas e situação dos aeródromos a serem usados e as seguintes informações sobre distâncias de pouso e de decolagem:

(1) para uma aeronave para a qual é requerido que o Manual de Voo da Aeronave contenha dados de distância de decolagem e de pouso, os dados de distâncias de decolagem e de pouso nele contidos, e

(2) para uma aeronave não enquadrada no parágrafo (b) (1) desta seção, outras informações confiáveis, apropriadas à aeronave, relacionadas com seu desempenho conforme os valores conhecidos de altitude do local de pouso, gradiente das pistas, peso bruto da aeronave, vento e temperatura.

90.35 - POSTO DE TRABALHO DE TRIPULANTES DE VOO

(a) Durante decolagens, pousos e enquanto em voo, cada tripulante requerido deve:

(1) estar em seu posto de trabalho, com o cinto e suspensório de segurança devidamente colocado e ajustado, a menos que, sua ausência seja necessária para o desempenho de atribuições ligadas aos procedimentos inerentes à aeronave e à operação aérea especial;

(2) utilizar, enquanto em seu posto de trabalho, os equipamentos de segurança respectivos para o voo ou operação aérea especial, tais como: capacetes de voo, luvas, óculos de proteção, dentre outros, conforme a situação e a função exigir, observada a seção 90.73 deste regulamento, e

(3) utilizar, quando requerido, talabarte de ancoragem ou similar, devidamente certificado ou homologado para o tipo de operação.

(b) O comandante da aeronave deverá permanecer em seu posto de trabalho durante toda a operação da aeronave com o cinto de segurança devidamente colocado e ajustado.

(c) O médico, enfermeiro ou tripulante operacional, durante a realização de operações aéreas especiais de segurança pública, inclusive nas operações descritas na Subparte H deste regulamento, não sendo possível estar com o cinto de segurança ajustado e afivelado, deverá estar conectado à aeronave através de talabarte de ancoragem ou similar, de forma a poder desempenhar suas atividades com segurança e ter mobilidade na cabine da aeronave.

(1) nessas operações o tripulante operacional, médico ou enfermeiro poderá utilizar o assento da aeronave, bem como o trem de pouso fixo, tipo “esquis”, do helicóptero como assento, devendo ocorrer a coordenação de cabine, priorizando a segurança operacional.

(d) Nas operações aéreas especiais de segurança pública que exigir o desembarque do tripulante operacional, médico ou enfermeiro, durante o voo, deverá, antes do desembarque, deixar os cintos conectados sobre o assento e recolher, se houver, os objetos soltos dentro da aeronave, devendo ocorrer a coordenação de cabine no momento do desembarque, priorizando a segurança operacional.

90.37 - USO DE CINTOS DE SEGURANÇA

(a) A menos que de outra forma autorizado pelo órgão, em decorrência da modalidade de operação aérea especial realizada:

(1) nenhum piloto pode decolar, pousar ou movimentar na superfície uma aeronave, a menos que se assegure de que cada passageiro tenha sido informado sobre:

- (i) como colocar, ajustar e remover o seu cinto de segurança, e
- (ii) como evacuar a aeronave em caso de emergência.

(2) durante movimentações na superfície, decolagem, pouso e voo de uma aeronave, cada passageiro deve ocupar um assento com um cinto de segurança, apropriadamente ajustado em torno dele.

90.39 - OPERAÇÃO PERTO DE OUTRA(S) AERONAVE(S)

(a) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, observando os preceitos da segurança operacional e desde que autorizado pelo respectivo órgão ou piloto em comando, conforme a natureza e exigência da missão requerida, pode-se empregar aeronaves em voo de formação ou, de outra forma, próximo a outras aeronaves, desde que seja precedido por um *briefing* entre as tripulações envolvidas e seja possível manter permanente comunicação e coordenação entre elas.

(b) O voo em formação deverá estar previsto no Manual de Operações (MOP) do órgão, conforme seção 90.13, bem como no Programa de Treinamento Operacional (PTO) dos pilotos e as tripulações devem possuir o treinamento adequado, conforme Subparte D deste regulamento.

90.41 - OPERAÇÃO COM AERONAVE EM ÁREAS DE POUSO EVENTUAL OU RESTRITAS

(a) Para os objetivos desta seção, "área de pouso eventual" é uma área selecionada e demarcada para pouso e decolagens de aeronaves e deve atender exigências de segurança, físicas e operacionais, e pode ser usada, esporadicamente, em operações aéreas especiais, sob responsabilidade do órgão ou do piloto em comando, conforme o caso.

(b) A permanência da aeronave nos locais delimitados como áreas de pouso eventual estará vinculada à duração da operação aérea especial, a fim de atender o interesse público.

(c) Os órgãos podem empregar uma aeronave em uma área de pouso eventual, desde que:

(1) a operação aérea especial seja adequada à finalidade para a qual a área foi delimitada e atenda o interesse público, e

(2) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o órgão de Controle de Tráfego Aéreo.

(d) Para os objetivos desta seção, "área restrita" é uma área selecionada e demarcada para pousos e decolagens de helicóptero em operações aéreas especiais e deve atender exigências de segurança, físicas e operacionais, sob responsabilidade do órgão ou do piloto em comando, conforme o caso.

(1) quando for necessário o pouso ou a decolagem com helicóptero em área restrita, a tripulação deverá possuir treinamento adequado, além de estar previsto nos respectivos Programas de Treinamento Operacional.

(2) não obstante a responsabilidade do piloto em comando nas operações em áreas restritas, os tripulantes operacionais, médicos e enfermeiros são responsáveis pelas informações e

orientações, quanto às distâncias de obstáculos, pessoas e da superfície, cabendo ao piloto em comando cancelar o pouso ou a decolagem caso algo afete a segurança operacional.

90.43 - OPERAÇÃO COM AERONAVE EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS.

(a) As operações aéreas especiais com aeronaves em locais não homologados ou registrados serão realizadas sob responsabilidade do órgão e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, observando o seguinte:

(1) o órgão tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros;

(2) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o órgão de Controle de Tráfego Aéreo;

(3) seja comunicado, conforme o caso, à ANAC, tão logo seja praticável, qualquer anormalidade ocorrida durante a operação, e

(4) para helicópteros, o local selecionado atenda as seguintes características físicas:

(i) área de pouso: a área de pouso deve ser suficiente para conter, no mínimo, um círculo com diâmetro igual à maior dimensão do helicóptero a ser utilizado, e

(ii) área de segurança: a área de pouso deve ser envolvida por uma área de segurança, isenta de obstáculos, com superfície em nível não superior ao da área de pouso, estendendo-se além dos limites dessa área por, pelo menos, metade do comprimento total do helicóptero a ser utilizado.

(5) para aviões, o local selecionado atenda as exigências físicas apropriadas, considerando o desempenho da aeronave, o comprimento do local de pouso, tipo de pavimento, nível de resistência do solo, elevação, obstáculos, etc, de forma a proceder o pouso e decolagem com segurança.

(b) Para operações de pouso e decolagem em áreas não homologadas ou registradas visando atender as operações aéreas especiais é dispensada a obtenção de autorização prévia da ANAC.

(c) Quando o pouso efetuado nesses locais for rotineiro e/ou freqüente deverá ser precedido de avaliação do setor de segurança operacional do respectivo órgão.

(1) a permanência da aeronave nos locais não homologados ou registrados estará vinculada à duração da operação aérea especial.

90.45 – LIMITAÇÕES PARA OPERAÇÕES VFR – REQUISITOS DE CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS

(a) As condições específicas nas operações aéreas especiais, além do que for previsto pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), incluem a autorização para o voo em condição VMC abaixo da altura mínima para a operação VFR, desde que:

(1) seja coordenado com o órgão de controle de tráfego aéreo com atribuição sobre a área da operação;

(2) seja provida a segurança da população e das propriedades sob a área da operação; e

(3) não haja conflito com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido.

(b) Adicionalmente, nas condições normais de voo, exceto o previsto no subparágrafo 90.49, (a) e (b) deste regulamento, cada pessoa operando uma aeronave deve obedecer a quaisquer rotas ou altitudes especificamente estabelecidas pela autoridade aeronáutica com atribuição sobre a área da operação.

(c) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, bem como nas ações de defesa

civil, a aeronave poderá, sob total responsabilidade do piloto em comando, pousar e decolar quando os mínimos meteorológicos predominantes nestes locais estiverem abaixo dos mínimos para operação VFR, desde que a operação possa ser realizada com segurança.

(d) Os pilotos de aeronaves envolvidas em operação aérea especial estarão dispensados, quando necessário o sigilo na operação, de reportar posições, exceto quando expressamente requerido pelo órgão de controle de tráfego aéreo local. Entretanto, será compulsório o reporte de início e término da missão, observado o parágrafo 90.7 (b) deste regulamento.

(e) Devido às características das operações aéreas especiais, poder-se-á voar sem restrições de altitude mínima, bem como em distância de obstáculos menores que 600m de raio em torno da aeronave, desde que a operação possa ser realizada com segurança para a aeronave, seus ocupantes, bem como construções, veículos e pessoas na superfície.

90.47 - ATENDIMENTO ÀS AUTORIZAÇÕES E INSTRUÇÕES DO ÓRGÃO ATC

(a) As operações aéreas especiais que impliquem em pousos e decolagens em vias públicas urbanas ou em locais com grande movimentação de pessoas ou veículos, observadas as condições previstas nas seções 90.41 e 90.43 deste regulamento, deverão atender os seguintes requisitos:

(1) o objetivo da missão atenda o interesse público e esteja em consonância com a modalidade de operação aérea especial realizada pelo órgão, conforme seção 90.5 deste regulamento, e

(2) o órgão responsável tenha estabelecido procedimentos padronizados de operação e de segurança operacional, com a finalidade de orientar a conduta das tripulações nestas condições especiais.

(b) Para a aplicação das condições especiais de operação, o piloto deverá solicitar tratamento especial por parte dos órgãos ATS:

(1) antes da decolagem, inserindo no item 18 do PLN o designador STS/, seguido da expressão SEGP ou DEFC; ou

(2) quando em voo, diretamente ao órgão ATS pertinente.

(c) Quando for solicitado tratamento especial, o órgão ATS considerará que todas as exigências previstas no parágrafo (a) desta seção foram atendidas.

(d) Adicionalmente, o órgão ATS atribuirá prioridade SAR para pouso e decolagem à aeronave a serviço do Poder Público em operação aérea especial.

(e) Cada piloto em comando que, em uma emergência ou em resposta a um alerta de colisão, desviar-se de uma autorização ou instrução ATC deve notificar o controle de tráfego aéreo tão cedo quanto possível, dispensado do relatório estabelecido 91.123 (d) do RBHA 91, ou outro que vier a substituí-lo.

90.49 – OPERAÇÃO EM ÁREA DE DESASTRE, EMERGÊNCIA, CALAMIDADE PÚBLICA OU DE INTERESSE DA SEGURANÇA PÚBLICA.

(a) Quando um NOTAM tiver sido emitido face à ocorrência de incidente ou eventos na superfície, designando restrições temporárias de voo, as aeronaves a serviço do Poder Público poderão operar dentro da área designada, desde que estejam participando de atividades de assistência, transporte, socorro, etc., relacionadas à operação, incidente, calamidade ou emergência.

(b) As aeronaves em operações aéreas especiais poderão adentrar espaços aéreos condicionados, em caráter excepcional, desde que exista aquiescência do órgão ATS/ATC e do

responsável pelo respectivo espaço aéreo condicionado, ficando a cargo do piloto em comando a avaliação dos riscos atrelados ao sobrevoos desses espaços aéreos.

(c) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, após coordenação entre os órgãos envolvidos, deverá ser designado um gestor responsável pela operação aérea, nas seguintes situações;

(1) Em eventos nacionais ou internacionais em que haja atuação integrada entre os órgãos a serviço do poder público, sobretudo os alusivos à Segurança Pública, e

(2) Ações de Defesa Civil, nas situações de emergência ou estado de calamidade pública, provocados por desastres. (Lei Nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010 e Decreto Nº 7.257, de 4 de agosto de 2010).

(d) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, o gestor responsável, designado conforme o parágrafo 90.49, (c) deste regulamento, deverá:

(1) pertencer, preferencialmente, ao órgão de segurança pública que possui a atribuição ou competência territorial sobre a operação, e

(2) confeccionar plano de ação, estabelecendo regras relacionadas à:

(i) segurança operacional;

(ii) prioridades de atendimentos;

(iii) utilização e emprego das aeronaves;

(iv) realização de *briefing* e *debriefing* com as tripulações

(v) delimitações das áreas de pouso eventual para as aeronaves envolvidas na operação;

(vi) coordenação entre as aeronaves, e

(vii) outros procedimentos necessários para o desenvolvimento da operação com segurança.

90.51 - VOO NAS PROXIMIDADES DE AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS

As aeronaves a serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, desde que designadas e autorizadas pelo órgão responsável, mediante coordenação prévia e com o objetivo de garantir a segurança de autoridades governamentais nacionais ou estrangeiras, podem operar no espaço aéreo ou na vizinhança de qualquer área a ser visitada, bem como realizar a escolta de veículos e dignitários aos destinos estabelecidos.

90.53 - MANOBRAS OPERACIONAIS

(a) Uma aeronave a serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, coordenadas com o órgão ATC, sob responsabilidade do piloto em comando e do órgão, asseguradas a segurança de pessoas e coisas e onde a missão assim o exigir, pode realizar manobras com mudanças bruscas de atitude e acelerações, necessárias exclusivamente à atividade respectiva, devendo, nas condições normais de voo, cumprir a seção 91.303 do RBHA 91, ou outro que vier a substituí-lo.

(b) Ninguém pode operar uma aeronave do respectivo órgão sem o devido treinamento, nem desviar-se da finalidade da operação aérea especial.

90.55 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTERO SOBRE EXTENSÕES DE ÁGUA

(a) Nas operações aéreas especiais sobre extensões de água, em condições VMC, a uma distância horizontal do litoral (ou margem) inferior a 93 km (50 milhas marítimas) poderá ser utilizado helicóptero monomotor, desde que possua:

(1) colete individual adequado para cada tripulante;

- (2) dispositivo de ar comprido autônomo para saída de emergência de helicóptero submerso;
 - (3) guincho instalado na aeronave quando a finalidade da operação for o salvamento de vítima em embarcação à deriva ou dentro d'água;
 - (4) uma luz de localização aprovada;
 - (5) um dispositivo de sinalização pirotécnica aprovado, e
 - (6) flutuadores, ou equipamento de flutuação para o helicóptero de tipo inflável por comando da cabine.
- (b) Na falta de pelo menos um dos equipamentos descritos no parágrafo 90.55, (a) deste regulamento, a operação aérea especial com helicóptero monomotor sobre a água não poderá exceder uma distância de segurança de 19 km (10 milhas marítimas) da margem.
- (c) Para um helicóptero, uma operação conduzida sobre grande extensão de água, a uma distância horizontal do litoral (ou margem) superior a 93 km (50 milhas marítimas), além dos equipamentos previstos no parágrafo 90.55, (a) deste regulamento, será exigido:
- (1) utilização de helicóptero bimotor;
 - (2) bote salva-vidas com capacidade para todos os tripulantes e passageiros, contendo, pelo menos, um dos seguintes conjuntos:
 - (i) um conjunto de sobrevivência, apropriado à rota a ser voada; ou
 - (ii) uma capota (para servir de vela, fazer sombra e coletar água de chuva);
 - (iii) um refletor de radar;
 - (iv) um conjunto para reparos no bote;
 - (v) um recipiente para retirar água do bote;
 - (vi) um espelho para sinalização;
 - (vii) um apito;
 - (viii) uma faca de bote (sem ponta);
 - (ix) uma cápsula de CO₂ para enchimento do bote;
 - (x) uma bomba para enchimento manual;
 - (xi) dois remos;
 - (xii) um cordel com 23 m (75 pés) de comprimento;
 - (xiii) uma bússola magnética;
 - (xiv) um marcador de mar;
 - (xv) uma lanterna com, pelo menos, duas pilhas de tamanho “D” ou equivalente;
 - (xvi) um suprimento de rações de emergência para dois dias, fornecendo pelo menos 1000 calorias/dia para cada pessoa;
 - (xvii) um conjunto de dessalinização de água do mar para cada duas pessoas da capacidade do bote, ou 600 g de água para cada pessoa da capacidade do bote;
 - (xviii) um conjunto de pesca; e
 - (xix) um manual de sobrevivência adequado à área onde a aeronave será operada.
- (d) Mensagens necessárias para operações sobre água: para todo voo que se realize sobre a água, a uma distância maior que 93 km (50 milhas marítimas), é necessário que seja endereçado ao órgão ATS adequado ou à estação de comunicações do órgão responsável pela operação, além das mensagens de pouso e decolagem, notificação de posição de 30 em 30 minutos de voo.
- (e) Autonomia Mínima: para operação sobre a água é necessário que o helicóptero esteja abastecido com combustível e lubrificantes suficientes para voar até o destino, regressar ao litoral ou se dirigir para uma alternativa, em velocidade de cruzeiro, e dispor, ainda, no mínimo, de mais 30 minutos de voo.
- (f) Auxílio à Navegação: na realização de voo é necessário que o helicóptero esteja equipado, independentemente das exigências previstas para seu certificado de aeronavegabilidade, com equipamentos de auxílio à navegação compatíveis com a área de operação.

(g) Comunicações:

(1) durante os voos sobre o mar, os helicópteros deverão manter contato bilateral, em radiotelefonia, com o local da procedência e de destino (órgãos ATS ou do órgão responsável pela operação).

(2) as estações rádio do órgão no continente, em ilhas ou áreas flutuantes, deverão estar em condições de informar ao órgão ATS adequado, diretamente ou através de outro órgão ATS e sempre em tempo útil, os itens do voo, bem como hora do pouso e da decolagem do helicóptero.

(h) O voo sobre a água deverá estar previsto no Programa de Treinamento Operacional (PTO), cujo procedimento deverá constar do Manual de Operações (MOP), conforme a seção 90.13 deste regulamento.

(i) As tripulações que irão operar helicóptero sobre extensões de água deverão possuir treinamento a cada 18 (dezoito) meses de:

- (1)** escape de plataforma submersa, considerando pouso n'água e evacuação;
- (2)** instrução individual sobre localização, funcionamento e operação dos equipamentos de emergência;
- (3)** primeiros socorros;
- (4)** operação e uso das saídas de emergência, e
- (5)** uso do oxigênio para tripulantes.

SUBPARTE C

REQUISITOS PARA OS AERONAVEGANTES

90.57 – APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece requisitos para os aeronavegantes que exercem funções relacionadas ao voo nas operações aéreas especiais, a serviço do Poder Público, segundo este regulamento.

(a) os órgãos poderão constituir um Conselho de Voo, destinado a avaliar seus aeronavegantes, bem como os fatos que afetem a segurança operacional.

90.59 – TRIPULAÇÕES DE VOO: GERAL

(a) As tripulações de aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público, na realização de operações aéreas especiais, devem pertencer ao respectivo órgão, enumerados na seção 90.1 deste regulamento.

(b) Nas situações excepcionais em que a tripulação, ou parte dela, seja composta por pessoas colocadas à sua disposição por outros órgãos, estas ficam subordinadas administrativa, técnica e operacionalmente ao órgão que opera as aeronaves, ficando sob sua responsabilidade a gestão desse pessoal.

(c) Para cada modalidade de operação aérea especial o órgão deverá definir em seu Manual de Operações (MOP), conforme seção 90.13 deste regulamento, uma tripulação simples e/ou operacional, conforme o tipo de operação pretendida, considerando como requisito mínimo o seguinte:

(1) a tripulação simples de uma aeronave será aquela estabelecida pelo seu certificado de aeronavegabilidade, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo, observado o RBHA 61.9 (a) e (b), ou o que vier substituí-lo;

(i) a tripulação simples poderá ser utilizada nas operações aéreas especiais, definidas na seção 90.5 deste regulamento, desde que, por questões técnicas, operacionais ou de urgência, não seja possível sua execução com uma tripulação operacional.

(2) a tripulação operacional de uma aeronave será aquela estabelecida pelo respectivo órgão, definidos na seção 90.1 deste regulamento, para as operações aéreas especiais, definidas na seção 90.5, e será constituída, no mínimo, por dois pilotos, um deles designado como piloto em comando e demais tripulantes necessários à realização do voo, devendo:

(i) o piloto em comando da aeronave possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PC ou PCH), de piloto de planador ou de balão livre, conforme a exigência para o desempenho da função, conforme o RBHA 61.9 (a), ou o que vier substituí-lo, além das habilitações técnicas requeridas, conforme o RBHA 61.9 (b), ou o que vier substituí-lo;

(ii) o copiloto ou segundo em comando possuir, no mínimo, licença de piloto privado (PP ou PPH), de piloto de planador ou de balão livre, conforme a exigência para o desempenho da função, conforme o RBHA 61.9 (a), ou o que vier substituí-lo, além das habilitações técnicas requeridas, conforme o RBHA 61.9 (b), ou o que vier substituí-lo, e

(iii) os demais tripulantes necessários (médicos, enfermeiros e tripulantes operacionais), conforme atividade requerida, possuir treinamento certificado ou reconhecido pelo órgão e o certificado de capacidade física de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBAC 67.

(A) o médico ou enfermeiro empregado em uma operação aérea especial que não cumprir o requisito do subparágrafo 90.59 (a) e (b), utilizado de forma eventual em razão da urgência ou emergência, está dispensado da exigência do subparágrafo acima, entretanto,

deverá receber instruções antes do voo sobre os procedimentos a serem adotados a bordo da aeronave.

(3) a operação deverá ser conduzida por pilotos adequadamente treinados e qualificados para a função que exercem a bordo, devendo possuir certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que operam e que atendam aos requisitos do RBHA 61, além de possuírem certificado de capacidade física válidos, conforme RBHA 67, ou os que vierem a substituí-los.

(4) nas operações aéreas especiais de combate a incêndio, realizadas pelos órgãos da Administração Pública, respeitando o disposto no art. 202 da Lei Nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), não será exigida a habilitação de piloto agrícola, conforme o disposto no subparágrafo 61.9 (b), (4), (iii) e Subparte K do RBHA 61, ou outro que vier substituí-lo, bem como o disposto no RBHA 137, ou outro que vier substituí-lo.

(i) a tripulação de voo deverá possuir treinamento específico para execução de uma operação aérea especial de combate a incêndio, aprovado pelo órgão e colocado à disposição da ANAC, quando solicitado, conforme Subparte D deste regulamento.

(d) Quando o certificado de aeronavegabilidade exigir dois pilotos ou houver emprego de uma tripulação operacional, um deles deverá ser designado piloto em comando da aeronave;

(e) Os Mecânicos de Voo pertencentes aos órgãos devem possuir, além certificado de capacidade física válido, conforme RBHA 67, ou o que vier a substituí-lo, as Licenças e Certificados conforme o RBHA 63, ou o que vier substituí-lo;

(f) Para grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina, a tripulação deve atender, no que couber, ao estabelecido pelo RBHA 91, ou o que vier a substituí-lo.

(g) Poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores brasileiros ou estrangeiros, na impossibilidade de tripulantes brasileiros. O prazo se encerra no momento em que os tripulantes, pertencentes ao efetivo do órgão, possuírem as licenças, certificados e habilitações, expedidas pela ANAC e tenham cumprido o Programa de Treinamento Operacional, conforme Subpartes C e D deste regulamento, para exercerem suas atividades.

(1) o tripulante contratado segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, está, conforme o caso, sujeito à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.

90.61 – REQUISITOS PARA MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA

(a) Os Mecânicos de Manutenção Aeronáutica pertencentes aos órgãos, colocados à sua disposição por outros órgãos ou os contratados, devem possuir as Licenças e Certificados conforme o RBHA 65, ou o que vier a substituí-lo e possuir, caso seja exigido pelo órgão, o certificado de capacidade física válido para a função de Mecânico de Voo.

(b) O mecânico de manutenção aeronáutica habilitado do órgão poderá acompanhar ou auxiliar na manutenção da aeronave na empresa de manutenção contratada, conforme parágrafo 90.103, (c) deste regulamento, devendo esta, a pedido do órgão, emitir certificado de acompanhamento da aeronave, nominando o mecânico, datando, incluindo os serviços realizados e o tempo de execução da manutenção.

(c) O mecânico de manutenção aeronáutica pertencentes aos órgãos, possuidor de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em Escola das Forças Armadas, ou em convênio com a ANAC, não precisam realizar novo curso ou prestar os exames teóricos da ANAC, mas devem atender ao estabelecido no parágrafo 65.75(d) do RBHA 65, ou outro que vier a substituí-lo, a fim de obter licença/CHT em suas qualificações existentes

(d) A experiência profissional dos mecânicos de manutenção aeronáutica, conforme esta seção, poderá ser comprovada em unidades aéreas dos órgãos. O reconhecimento dessa experiência

profissional será de responsabilidade do gestor do órgão em que foram exercidas as atividades de mecânico.

(e) O mecânico de manutenção aeronáutica, possuidor de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em seu órgão, ou outro, conforme este regulamento, tem isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente.

90.63 – EXPERIÊNCIA OPERACIONAL DA TRIPULAÇÃO

(a) Para aeronaves engajadas nas operações aéreas especiais de segurança pública, fazendária, de meio ambiente, de trânsito, governamentais e indigenistas, os tripulantes, além de satisfazerem aos requisitos aplicáveis na seção 90.59 deste regulamento, devem satisfazer, adicionalmente, aos requisitos relacionados à experiência operacional da tripulação de voo, definidos pelo órgão, para o tipo de operação aérea especial a ser conduzida.

(1) cada órgão deverá estabelecer, conforme o caso, requisitos mínimos para o efetivo exercício da função de tripulante a bordo de aeronave, considerando a experiência operacional necessária para exercer a função de piloto em comando, copiloto ou segundo em comando, mecânico de voo, médico, enfermeiro e tripulante operacional.

(i) os requisitos estabelecidos pelos órgãos ficarão à disposição da ANAC e apresentados quando solicitado.

(2) o treinamento específico requerido para execução adequada de uma determinada operação aérea deve ser proposto e aprovado pelo órgão no contexto do Programa de Treinamento Operacional, definido na Subparte D deste regulamento, e colocado à disposição da ANAC, quando solicitado, respeitado o grau de sigilo adotado pelo órgão.

90.65 – DOCUMENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

(a) Todas as licenças, certificados de habilitação e qualificação requeridas pelos subparágrafos 90.59 e 90.61 deste regulamento devem estar em poder de seus respectivos detentores, devem estar dentro de seu prazo de validade e devem ser apresentadas aos INSPAC, quando requerido.

(1) em caso de impossibilidade temporária de apresentação de qualquer dos documentos citados, valem as informações contidas no sítio da ANAC, desde que atualizadas.

90.67 – REGISTRO DAS HORAS DE VOO

(a) O registro de horas de voo dos pilotos dos órgãos, voando em aeronaves a serviço do Poder Público, em operações aéreas especiais, serão tratados conforme a IAC 3252. (seção 6.2 da IAC 3203), ou o que vier a substituí-la;

(b) Para fins de contagem das horas de voo, inclusive para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto, mesmo quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, o tempo de voo será considerado integralmente.

90.69 – REQUISITOS PARA VOO IFR

(a) Ninguém pode operar sob Regras de Voo por Instrumento - IFR com uma aeronave registrada no Brasil, a menos que a tripulação da mesma atenda aos requisitos aplicáveis pelo parágrafo 90.59 (c) deste regulamento e, adicionalmente:

(1) a aeronave seja certificada para voo IFR e a operação conduzida segundo os procedimentos para voo IFR estabelecidos pelo Manual de Voo da Aeronave;

(2) para aeronaves com configuração para passageiros com 9 (nove) ou menos assentos:

(i) com piloto automático em funcionamento, a tripulação deve ser composta, no mínimo, por um piloto qualificado designado piloto em comando da aeronave e com habilitação IFR, e

(ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos, ambos com habilitação IFR, sendo um deles qualificado e designado piloto em comando da aeronave e o outro qualificado, pelo menos, como segundo em comando.

(3) para aeronaves não citadas no subparágrafo 90.69 (a), (2) deste regulamento, a tripulação deve ser composta por dois pilotos, ambos com qualificação IFR, sendo um deles designado piloto em comando da aeronave e o outro qualificado como copiloto ou segundo em comando da aeronave.

(b) As operações aéreas especiais que utilizam helicópteros homologados para serem operados por um único piloto, certificados para operações de voo visual e para voo por instrumentos, o solicitante está dispensado da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente, desde que a operação aérea especial realizada seja, obrigatoriamente, sob as regras de voo visual (VFR).

90.71 – LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE DESCANSO

(a) Os aeronavegantes que exercem funções a bordo de aeronave nas operações aéreas especiais, a serviço do Poder Público, conforme seção 90.59 deste regulamento, não estão sujeitos à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.

(1) cada órgão deverá estabelecer regras sobre escala de serviço, jornada de trabalho, sobreaviso, reserva, limites de voo e de pousos, períodos de repouso e de folga de suas tripulações de voo, dos seus mecânicos de voo e de manutenção aeronáutica, além dos técnicos de apoio de solo, considerando:

(i) o interesse da segurança operacional;

(ii) os aspectos psicofisiológicos do tripulante;

(iii) as características da operação e do voo;

(iv) funções administrativas exercidas concomitantemente com a atividade de voo;

(v) como princípio, a utilização do aeronavegante em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a segurança do trabalho, e

(vi) a programação a ser cumprida.

(2) a escala de serviço do aeronavegante deverá respeitar os períodos de folga e repouso regulamentares e poderá ser feita:

(i) por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento/treinamento e verificação de proficiência técnica;

(ii) por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subseqüentes, e

(iii) mediante convocação, por necessidade de serviço.

(3) a duração da jornada de trabalho, sobreaviso, reserva, limites de voo e de pousos, períodos de repouso e de folga de cada aeronavegante deverá respeitar legislação do respectivo órgão, entretanto, não poderá estabelecer requisitos ou critérios que tornem a operação insegura ou perigosa, devendo, para isso, cumprir o previsto na Subparte K deste regulamento.

(4) as regras estabelecidas pelos órgãos ficarão à disposição da ANAC e serão apresentadas quando solicitadas.

(i) as informações sigilosas receberão tratamento especial, conforme sua classificação.

90.73 – EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL E DE SEGURANÇA

(a) Os órgãos deverão, conforme a modalidade de operação aérea especial realizada, estabelecer os equipamentos de proteção individual e de segurança necessários para que a atividade seja desempenhada de forma segura, tais como:

- (1) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;
- (2) macacão de voo, com mangas compridas de tecido resistente à chama;
- (3) luvas de voo, em tecido resistente à chama.
- (4) óculos de proteção;
- (5) calçados especiais, e
- (6) outros equipamentos necessários para o tipo de operação aérea especial realizada.

SUBPARTE D

TREINAMENTO

90.75 – PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - GERAL

(a) Tendo em vista as condições específicas das operações aéreas especiais, conforme seu Manual de Operações (MOP), conforme seção 90.13 deste regulamento, os órgãos deverão, com a finalidade de orientar, treinar, formar, aperfeiçoar e atualizar seus aeronavegantes, elaborar e executar um Programa de Treinamento Operacional (PTO), de acordo com o Apêndice C deste regulamento, que assegure que cada aeronavegante, credenciado ou não pela ANAC, seja adequadamente treinado para o desempenho de suas atribuições.

(1) cada órgão deverá estar com seu PTO implantado até junho de 2014.

(b) O órgão fornecerá à ANAC, quando solicitado, cópias dos manuais e programas de treinamento de seus aeronavegantes, assim como de suas modificações e acréscimos.

(1) os manuais e programas de treinamento referem-se aos estabelecidos pelo órgão devido à manutenção elevada de índices de segurança operacional e ao desempenho nas operações aéreas especiais, desde que não possuam grau de sigilo que restrinja a sua divulgação.

90.77 – FORMAÇÃO DOS AERONAVEGANTES

(a) Os órgãos podem formar seus próprios aeronavegantes, desde que possuam, quando exigido, Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC), segundo o RBHA 142, ou o que vier a substituí-lo, Escola de Aviação Civil, segundo o RBHA 141, ou o que vier a substituí-lo, Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC), conforme RBAC 147, ou um Programa de Treinamento Operacional (PTO) estabelecido e aprovado pelo órgão, desde que o objeto do treinamento não coincida com os previstos para a capacitação de pessoal para a aviação civil prevista no RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo.

(1) podem, ainda, formar aeronavegantes para outros órgãos da Administração Pública, nacional ou estrangeira, dentro dos cursos que possuem;

(2) exceto por questões de interesse público, fica vedado ao órgão oferecer ou ministrar cursos ao público em geral, em concorrência com escolas de aviação civis pertencentes à iniciativa privada;

(3) para a constituição de uma Escola de Aviação o órgão está dispensado da apresentação dos documentos exigidos na seção 141.13 do RBHA 141, ou a que vier a substituí-lo, devendo, conseqüentemente, apresentar os seguintes documentos:

(i) decreto ou Portaria de criação do órgão;

(ii) comprovante de propriedade do imóvel ou contrato de locação com cessão de direitos de uso para funcionamento da escola de aviação civil ou qualquer outro documento de cessão de uso do imóvel, devidamente registrado, por prazo nunca inferior a 30 meses, em qualquer caso;

(iii) fichas cadastrais (anexo 2 do RBHA 141) do diretor e do diretor substituto;

(iv) designação do chefe, diretor ou comandante do órgão;

(v) declaração, assinada pelo chefe, diretor ou comandante do órgão que virá a ser mantenedor da escola, de que a mesma só iniciará as atividades de ensino após receber a autorização para funcionamento, e

(vi) devem também ser anexados os documentos indicados na Subparte C do RBHA 141, ou outro que vier a substituí-lo, para homologação de, pelo menos, 1 (um) curso.

(4) no caso específico de treinamento para obtenção de licença de tipo, para seus tripulantes, na aeronave operada, o órgão interessado poderá utilizar sua própria aeronave na fase de instrução prática, através de instrutores pertencentes ao seu efetivo ou mediante a contratação de instrutores ou ainda requisição de instrutores de outros órgãos, inclusive das Forças Armadas, sem necessidade de certificação de curso junto à ANAC.

(b) A realização de cursos e treinamentos em escolas mantidas pelas Forças Armadas, por tripulantes citados nos parágrafos 90.59 e 90.61 deste regulamento, no interesse dos órgãos, será considerada, para fins de obtenção de licenças e ou habilitações, como tendo sido obtida em escolas certificadas pela ANAC, mantida a necessidade de aprovação em cheque de avaliação de perícia com examinador credenciado pela ANAC ou INSPAC.

(c) As normas para obtenção e revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um órgão são aquelas estabelecidas pelo RBHA 61, ou outro que vier a substituí-lo, e estão sujeitos à supervisão da ANAC.

(1) para a realização da instrução prática em aeronave a serviço do poder Público, não é necessária autorização prévia da ANAC para a realização desses voos no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida, ficando a cargo do órgão o controle das instruções;

(2) caso o piloto deixe de atender aos requisitos de experiência recente, previstos no parágrafo 61.23 (b) do RBHA 61, ou outro que vier a substituí-lo e estando a habilitação ainda dentro do seu período de validade, estabelecido no parágrafo 61.23 (a) do RBHA 61, ou outro que vier substituí-lo, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação deverá realizar voo de readaptação, sob supervisão de um piloto detentor de habilitação válida nessa aeronave e com nível de experiência de piloto em comando, e

(3) os treinamentos e/ou exames de perícia podem ser realizados em aeronave ou através de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.

90.79 – INSTRUTORES E EXAMINADORES CREDENCIADOS

(a) Os instrutores e os examinadores credenciados pela ANAC pertencentes aos órgãos devem possuir as qualificações mínimas estipuladas pelos respectivos órgãos, além das exigidas pela ANAC para o exercício de tais atividades.

(b) No que diz respeito à verificação de proficiência de pilotos e mecânicos dos órgãos:

(1) cumpridos os requisitos previstos nos respectivos regulamentos expedidos pela ANAC, para concessão ou revalidação de habilitação ou licença, o requerente realizará a respectiva avaliação de perícia com o examinador credenciado do órgão, sem que para isso precise solicitar autorização específica da ANAC:

(i) é necessário que antes da revalidação e verificação de perícia o requerente esteja aprovado nas provas pertinentes segundo o regulamento específico, expedido pela ANAC;

(ii) o examinador credenciado deve preencher as respectivas Fichas de Avaliação pertinentes, conforme regulamentação específica;

(iii) os documentos, juntamente com as Fichas de Avaliação preenchidas, devem ser encaminhados pelo órgão à ANAC, via protocolo ou correio, para análise e aprovação, e

(iv) caso o órgão não possua o referido examinador credenciado pela ANAC, o exame será realizado por um INSPAC ou examinador credenciado de outro órgão.

(2) cabem ao órgão os exames relativos à verificação dos padrões de eficiência estabelecidos nesta subparte.

(b) Cada órgão deverá dispor de número suficiente de instrutores e examinadores credenciados, conforme a categoria, classe e tipo da aeronave indicados em suas licenças e habilitações, para conduzir os referidos treinamentos e exames considerados por esta subparte.

(1) o examinador do órgão poderá ser credenciado em mais de um equipamento, condicionado à categoria, classe ou tipo de aeronave utilizada pelo órgão;

(2) nos casos de exame de proficiência de piloto, mesmo que ele seja examinador credenciado pela ANAC, será realizado por outro examinador credenciado pertencente ao órgão, conforme a categoria, classe e tipo da aeronave indicados em suas licenças e habilitações, e

(3) para o credenciamento de examinadores em escolas de aviação dos órgãos que ministram a parte prática de cursos de piloto e de instrutor de voo, bem como as respectivas prerrogativas, deverão cumprir, no que couber, a RBHA 141, Subparte D, ou o que vier a substituí-lo.

90.81 – TREINAMENTO PERIÓDICO DE PILOTOS

(a) Os órgãos deverão submeter periodicamente seus pilotos à realização de treinamentos práticos de procedimentos de emergência, a fim de garantir o desenvolvimento e a manutenção das habilidades necessárias à execução eficiente e segura dos procedimentos de emergência críticos das aeronaves operadas, condição necessária para a efetiva segurança das operações aéreas.

(1) caberá a cada órgão, em função das características operacionais e da complexidade da aeronave operada, determinar a frequência dos treinamentos e os procedimentos que serão treinados, sendo exigido um intervalo máximo de 18 (dezoito) meses entre treinamentos consecutivos, e

(2) a fim de garantir a preservação do patrimônio público, o treinamento de procedimentos críticos de emergência, assim entendidos aqueles que apresentem elevado risco de danos à aeronave, poderá ser realizado em simulador de voo específico para o modelo de aeronave operada ou em aeronave pertencente à escola de aviação certificada para o referido treinamento.

(b) Em consonância às operações aéreas especiais realizadas pelo órgão, os pilotos deverão ser submetidos à realização de treinamentos práticos de manobras especiais, tais como: carga externa, operações com o guincho e gancho, dentre outros, a fim de garantir o desenvolvimento e a manutenção das habilidades necessárias à execução eficiente e segura das operações aéreas especiais, conforme seção 90.91 deste regulamento.

90.83 - PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL: CURRÍCULO

(a) Cada órgão deve preparar e conservar atualizado um currículo escrito do Programa de Treinamento Operacional (PTO) para cada categoria de aeronavegante requerido pelo modelo de aeronave ou equipamento e pela modalidade de operação aérea especial realizada.

(b) Cada currículo do PTO deve conter o seguinte:

(1) uma lista dos principais assuntos de treinamento;

(2) uma lista de todos os dispositivos de treinamento, treinadores de sistemas, treinadores de procedimentos e outros auxílios de instrução a serem usados no treinamento, e

(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em aeronave durante o treinamento e exames de voo.

(c) Cada órgão para o qual é requerido um Programa de Treinamento Operacional, conforme seção 90.75 desta subparte, deve incluir nesse programa os tipos de treinamentos, tais como:

(1) treinamento inicial: É o treinamento requerido para um aeronavegante que não trabalhou em um determinado órgão. Este treinamento é a primeira experiência do

aeronavegante com os procedimentos e regulamentos que regem o funcionamento do órgão, sendo o mais básico treinamento aplicado a um aeronavegante;

(2) treinamento de transição: Treinamento requerido para um aeronavegante que já tenha sido previamente treinado e qualificado para uma específica função técnica ligada diretamente ao voo pelo órgão e que está sendo designado para a mesma função em diferente tipo de aeronave ou equipamento, do mesmo órgão;

(3) treinamento de elevação de nível: Treinamento requerido para um tripulante que tenha sido qualificado pelo órgão e trabalhado como co-piloto em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar como comandante no mesmo tipo de aeronave;

(4) treinamento de diferenças: Treinamento requerido para um aeronavegante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave ou equipamento antes de começar a trabalhar, na mesma função, em uma variante do mesmo tipo de aeronave ou equipamento, e

(5) treinamentos periódicos: Treinamento requerido para um aeronavegante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente no tipo de aeronave, equipamento ou função técnica ligada diretamente ao voo.

(d) Cada órgão, para o qual é requerido um Programa de Treinamento Operacional deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada aeronavegante.

(e) Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas no Programa de Treinamento Operacional, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.

(f) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes no subparágrafo 90.83 (c) (1) desta subparte.

SUBPARTE E

REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS ESPECIAIS

90.85 – APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece procedimentos e orientações sobre utilização de equipamentos nas operações aéreas especiais, aplicáveis às aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público, bem como aos equipamentos implantados na aeronave relacionados ao seu projeto e aeronavegabilidade, conforme subparágrafo 90.15, (d) deste regulamento, além de estratégias de emprego que privilegiem a segurança da aeronave e de seus ocupantes.

90.87 - TRANSMISSORES LOCALIZADORES DE EMERGÊNCIA (ELT)

Complementarmente à seção 91.207 do RBHA 91, ou outro que vier a substituí-lo, as aeronaves operadas pelos órgãos deverão possuir um transmissor localizador de emergência (ELT) do tipo automático e que esteja em condições de uso para as operações aéreas especiais, devendo, obrigatoriamente, transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz.

90.89 - LUZES DA AERONAVE

(a) Em condições normais de operação, durante o período compreendido entre o pôr e o nascer do sol, o órgão deverá:

(1) operar uma aeronave com as luzes de navegação acesas;

(2) estacionar ou rolar uma aeronave dentro da área de operações de voo de um aeródromo, desde que essa aeronave:

(i) esteja devidamente iluminada;

(ii) esteja com as luzes de navegação acesas, ou

(iii) esteja em uma área demarcada por luzes de obstrução.

(3) ancorar uma aeronave, a menos que essa aeronave:

(i) esteja com as luzes de ancoragem acesas; ou

(ii) esteja em uma área onde luzes de ancoragem não sejam requeridas.

(b) Nas operações aéreas especiais, quando houver necessidade de garantir o sigilo e/ou a segurança para a tripulação e para a aeronave, as luzes da aeronave poderão ser apagadas, desde que mantida coordenação com o órgão ATC da área, se couber.

90.91 – EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS ESPECIAIS

(a) São equipamentos operacionais especiais todos aqueles de salvamento em altura, de salvamento aquático, de evacuação aeromédica ou de tática policial, além de macas, cestos, cesto d'água, farol de busca, imageadores térmicos, equipamentos de captação e transmissão de imagens, óculos de visão noturna, guincho, gancho, ou outros que vierem a ser utilizados pelo órgão.

(b) Para a realização das operações aéreas especiais, poderão ser utilizados equipamentos operacionais especiais, sob responsabilidade do órgão, desde que:

(1) a tripulação tenha familiaridade e treinamento para uso do equipamento, cujo período calendárico de manutenção operacional não exceda a 18 (dezoito) meses;

(2) o uso desses equipamentos deve constar dos Programas de Treinamento da Tripulação, bem como, no Manual de Operações, contendo os procedimentos operacionais padrão, conforme seção 90.13 e Apêndice A deste regulamento;

(3) os equipamentos possuam controle de uso e sejam inutilizados quando colocados fora de operação ou perderam a validade especificada pelo fabricante, e

(4) os equipamentos devem ser acondicionados, quando não estiverem em uso, em bolsas ou estojos específicos e em local apropriado.

SUBPARTE F

SISTEMAS DE IMAGEM DE VISÃO NOTURNA (SIVN)

90.93 – APLICABILIDADE

(a) Os sistemas de imagem de visão noturna (SIVN) poderão ser empregados nas operações VFR noturnas, com aeronaves.

(1) o Sistema de Imagem de Visão Noturna integra todos os elementos necessários para a utilização de Óculos de Visão Noturna (OVN) pela tripulação, durante a operação aérea especial de uma aeronave.

(2) óculos de visão noturna configuram-se em um aparelho de amplificação de luz, binocular, montado no capacete de voo, que aumenta a capacidade de manter referências visuais da superfície durante a noite.

(3) o sistema inclui, no mínimo:

- (i) óculos de visão noturna (OVN);
- (ii) iluminação SIVN;
- (iii) treinamento;
- (iv) aeronavegabilidade, e
- (iii) outros componentes necessários.

(4) para operações noturnas com emprego de SIVN, os seguintes equipamentos e instrumentos devem ser instalados nas aeronaves, desde que estejam operando de forma normal e sejam aprovados para uso pela ANAC:

(i) os instrumentos e equipamentos requeridos no parágrafo 91.205 (b) do RBHA 91 ou RBAC que venha a substituí-lo;

(ii) os instrumentos e equipamentos requeridos no parágrafo 91.205 (c) do RBHA 91 ou RBAC que venha a substituí-lo;

(iii) óculos de visão noturna (OVN);

(iv) um sistema de luzes internas e externas requeridas para uso com Óculos de Visão Noturna;

(v) um sistema VHF de radiocomunicação bilateral e pelo menos um equipamento de navegação apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones (ou altofalantes) e microfones associados;

(vi) gerador com capacidade adequada para os instrumentos e equipamentos instalados; e

(vii) rádio altímetro.

90.95 - REQUISITOS PARA OPERAÇÃO SIVN

(a) Devido à natureza técnica, o órgão deverá solicitar a ANAC tanto a certificação de aeronavegabilidade para equipamentos da aeronave, como a aprovação de seus procedimentos operacionais SIVN, definidos através do Manual de Operações do órgão, conforme Apêndice A deste regulamento, antes de realizar voos com os equipamentos ou realizar operações aéreas especiais, respectivamente.

(b) O processo de aprovação dos procedimentos operacionais SIVN irá avaliar a integração de todos os seus elementos e, se considerado adequado, observação de voos de demonstração, podendo ser emitida uma aprovação em dois níveis:

(1) nível I - uma aprovação inicial que limita as operações SIVN a alturas não inferiores a 500 pés acima da superfície, exceto em caso de emergência, objetivando introduzir os benefícios de segurança do SIVN, enquanto limita o potencial de risco de colisões com

obstáculos, e

(2) nível II - aprovação para órgãos com uma necessidade de condução de operações aéreas especiais a baixa altura até o nível de superfície do terreno. Considera-se que uma maior experiência e treinamento são necessários, e a competência para conduzir estas operações serão reconhecidas por uma aprovação Nível II.

(c) O Manual de Operações (MOP) do órgão, conforme Apêndice A deste regulamento, deverá estabelecer critérios para a seleção e formação de tripulantes para a operação do SIVN. Os comandantes, antes de iniciar a formação, devem ter pelo menos 20 horas de voo VFR noturno, como piloto em comando.

(d) Para os voos IFR, sobre a água, sem referências visuais, o piloto deve possuir obrigatoriamente a respectiva habilitação e a aeronave deve ser certificada para voar IFR.

(e) Todos os tripulantes de voo, conduzindo operações SIVN, devem ter realizado 30 minutos de voo noturno SIVN, nos últimos 90 dias. Essa exigência pode ser reestabelecida em um voo noturno SIVN de verificação de proficiência, em uma aeronave ou simulador de voo, aprovado para o efeito.

(f) A tripulação simples deverá ser definida no Manual de Operações (MOP) do órgão para as operações SIVN, conforme Apêndice A deste regulamento, mas não deve ser inferior a um piloto e um tripulante operacional.

90.97 - REQUISITOS DE MANUTENÇÃO

Os procedimentos de aeronavegabilidade devem conter as informações necessárias para realização de manutenções e inspeções em equipamentos de SIVN e qualquer alteração posterior ou manutenção devem estar em plena conformidade com a certificação e homologação SIVN.

90.99 - PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS SIVN

(a) O órgão deve assegurar que os procedimentos operacionais SIVN estejam em conformidade com as diretrizes atuais e adaptadas a cada circunstância específica, contendo, pelo menos:

(1) uma declaração de que os limites e as condições meteorológicas mínimas para operações SIVN sejam os mesmos que os dos voos noturnos sem emprego do sistema;

(2) descrição de procedimentos de avaliação de visibilidade durante o voo para garantir que as limitações meteorológicas não sejam ultrapassadas;

(3) os procedimentos para a transição de/para voos SIVN;

(4) os equipamentos de bordo e as suas limitações (regra para todos os OVN devem ser de mesma geração, tipo e modelo);

(5) a análise dos riscos, mitigação e gerenciamento;

(6) procedimentos e documentação pré e pós-voo;

(7) composição da tripulação;

(8) processos CRM da tripulação, incluindo:

(i) briefing do voo;

(ii) procedimentos quando um tripulante estiver usando OVN, e / ou procedimentos quando dois ou mais membros da tripulação estiverem usando OVN;

(iii) utilização de radar altímetro em um voo SIVN, e

(iv) entrada inadvertida em IMC e procedimentos de recuperação de aeronave, incluindo procedimentos de recuperação de atitudes anormais.

(9) o programa de formação SIVN.

(b) Os órgãos devem garantir a disponibilidade e a utilização de um método adequado de

determinação do nível de iluminação noturna na área de operações.

90. 101 - TREINAMENTO DA TRIPULAÇÃO

(a) O órgão deverá elaborar um treinamento adequado, conforme Subparte D deste regulamento, incluindo instruções teóricas e práticas e deverá ser adaptado às necessidades do órgão e ser apresentado à ANAC.

(1) o órgão poderá possuir examinadores credenciados pela ANAC para a verificação SIVN.

(2) um instrutor de voo SIVN deve possuir as qualificações em conformidade com as exigências deste regulamento.

(b) O Programa de Treinamento Operacional (PTO) da tripulação deverá, pelo menos, possuir o seguinte:

(1) princípios de funcionamento SIVN, fisiologia da visão, visão noturna, limitações e técnicas para superar essas limitações;

(2) preparação e teste de equipamento SIVN;

(3) preparação da aeronave para operações SIVN;

(4) procedimentos normais e de emergência, incluindo todos os modos de falha SIVN;

(5) aspectos específicos de CRM nas operações SIVN;

(6) prática de transição de/para os procedimentos de voo com OVN;

(7) consciência dos perigos potenciais relacionados com o ambiente operacional, e

(8) análise de riscos, mitigação e gerenciamento.

(c) A verificação periódica da tripulação de voo deverá, pelo menos, cumprir os seguintes requisitos:

(1) verificações de proficiência noturna, conforme o caso, incluindo os procedimentos de emergência a serem utilizados em operações SIVN, com verificações especiais para:

(i) área de meteorologia local;

(ii) planejamento de voo SIVN;

(iii) procedimentos de voo SIVN;

(iv) As transições de/para OVNs;

(v) procedimentos normais SIVN, e

(vi) CRM.

SUBPARTE G

MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS

90.103 – APLICABILIDADE

(a) Um órgão que opere aeronaves em operações aéreas especiais deve mantê-las segundo as regras do RBHA 43, ou outro que vier a substituí-lo, utilizando, no que couber, o disposto do RBHA 91, Subparte E, ou outro que vier a substituí-lo.

(b) Um órgão que utilize aeronaves em operações aéreas especiais, pode possuir oficina própria certificada pela ANAC segundo as regras do RBHA 145, ou outro que vier substituí-lo.

(1) a exigência para a certificação contida no subparágrafo 145.11, (a), (1) do RBHA 145, ou outro que vier a substituí-lo, para esses órgãos deverá ser substituída pela apresentação de seu decreto ou portaria de criação;

(2) a exigência para a certificação contida nos subparágrafos 145.11 (a), (3) e 145.39, (f) do RBHA 145, ou outro que vier substituí-lo, para esses órgãos, se não houver profissional de engenharia contratado, mediante contrato de trabalho, será substituída pela apresentação de ato da Administração Pública comprovando ser do seu efetivo ou estar a sua disposição o profissional de engenharia, e

(3) a manutenção de 100 (cem) horas das aeronaves operadas por órgãos que não disponham de oficina certificada pela ANAC poderá ser executada por mecânico habilitado pela ANAC e este poderá aprová-la para retorno ao serviço após essa manutenção.

(c) Um órgão que utilize aeronaves em operações aéreas especiais pode contratar os serviços de oficinas certificadas.

(d) Existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações aéreas especiais.

(e) O órgão deverá relatar a ANAC, através de relatório de dificuldade em serviço, a ocorrência ou detecção de falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave que resulte na necessidade de uma ação de emergência de voo.

(f) O órgão deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas adequadas.

(g) o comandante da aeronave poderá, conforme a necessidade e desde que possua treinamento para tal, realizar manutenção preventiva em aeronave de propriedade ou operada pelo órgão, e aprová-la para retorno ao serviço após essa manutenção, em complemento ao Apêndice A, subparágrafo (c), (30) do RBHA 43 ou RBAC que venha a substituí-lo.

90.105 – REQUISITOS DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÕES FORA DE SEDE

(a) As inspeções programadas, bem como a aplicação de Boletins de Serviço e Diretrizes de Aeronavegabilidade poderão ser realizadas no local da operação aérea ou em outro local designado pelo órgão, sem necessidade de autorização prévia da ANAC, por mecânico de manutenção aeronáutica pertencente ao órgão ou colocado a sua disposição, devidamente habilitado para o procedimento, desde que:

(1) o serviço seja atestado por um inspetor habilitado;

(2) o ferramental adequado seja colocado à disposição; e

(3) o local possua instalações adequadas para a realização do serviço.

(b) Caso o órgão não possua pessoal habilitado ou em condições para a realização dos serviços previstos no parágrafo acima, estes poderão ser executados pelos prepostos da oficina de manutenção de aeronaves contratada pelo órgão, conforme o parágrafo 90.103 (c) deste regulamento.

SUBPARTE H

ATIVIDADES DE PARAQUEDISMO DOS ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

90.107 – APLICABILIDADE.

Face às peculiaridades das atividades de paraquedismo em operações aéreas especiais de segurança pública, esta subparte estabelece normas e procedimentos aplicáveis a tais atividades, incluindo os requisitos para a tripulação.

90.109 – CONCEITUAÇÃO.

As atividades de paraquedismo realizadas em operações aéreas especiais de segurança pública compreendem saltos de pára-quedas com finalidades de busca, salvamento, resgate, cerco, controle de tumultos, distúrbios e motins, treinamento e outras operações definidas pelo órgão de Segurança Pública e Defesa Civil.

90.111– AERONAVES E TRIPULAÇÕES AUTORIZADAS.

(a) No que diz respeito às aeronaves e tripulações de voo utilizadas para as atividades de paraquedismo, referidas nesta subparte, aplica-se integralmente o disposto nesta subparte e, subsidiariamente, o previsto no RBHA 91, ou RBAC que vier substituí-lo.

90.113 – GERAL

(a) O piloto em comando de uma aeronave só pode autorizar que uma pessoa execute um salto de paraquedas a partir de sua aeronave se:

(1) ele estiver habilitado como piloto lançador de paraquedista segundo o RBHA 61, e

(2) a aeronave estiver com sua situação regularizada perante a ANAC e não possuir qualquer restrição que possa vir a afetar essa operação.

(b) Para que um órgão possa desenvolver atividades de paraquedismo com fins operacionais ela deve:

(1) atender ao disposto neste regulamento nos termos do parágrafo (a) desta seção, e

(2) possuir em seus quadros pessoal qualificado;

(c) Nenhuma pessoa pode executar salto de paraquedas a menos que esteja utilizando, dentro do prazo de validade, materiais, dispositivos e 02 (dois) paraquedas, um principal e um auxiliar, aprovados, inclusive quanto à dobragem, por pessoa qualificada.

90.115 – REQUISITOS OPERACIONAIS

(a) Considerando a necessidade de sigilo e/ou resposta rápida em algumas operações aéreas especiais de segurança pública e a impossibilidade de prever a emergência e o pronto emprego nessas operações, inclusive nas operações entre o pôr e o nascer do sol, fica dispensada a emissão de NOTAM requerido nos subparágrafos 105.3(d)(1), 105.15 (a), 105.17 (a) e 105.25 do RBAC 105, desde que:

(1) o objetivo da missão seja assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas, do patrimônio, do meio ambiente e o cumprimento de ações de defesa civil;

(2) para as operações aéreas especiais de segurança pública é dispensada a emissão de NOTAM, desde que seja para atender às emergências na superfície ou missões prioritárias

ligadas diretamente a ações policiais, ações de bombeiros militares e de defesa civil e o objetivo do salto seja restrito ao cumprimento das missões específicas dos respectivos órgãos, principalmente no caso de salvamento de vidas humanas;

(3) um órgão que realize um salto nos termos do subparágrafo anterior deve comunicar o fato a ANAC e DECEA de sua área no prazo de 48 horas após o salto, requerendo sigilo se for necessário, e

(4) para os saltos de paraquedas em atividades de treinamento, apresentações ou demonstrações segue as regras gerais desse regulamento, necessitando para tanto de NOTAM.

(b) A modificação das instruções gerais emitidas pelo DECEA, relativas ao controle de tráfego aéreo, devem ser coordenadas entre o órgão envolvido e os órgãos locais do referido Departamento.

90.117 - RESPONSABILIDADES DAS AUTORIDADES DE SEGURANÇA PÚBLICA

(a) O órgão envolvido em uma atividade de paraquedismo referentes às operações aéreas especiais de segurança pública é responsável por:

(1) Coordenar com o controle de tráfego aéreo com jurisdição sobre a área de salto a execução do mesmo;

(2) Quando for solicitado tratamento especial pelo piloto em comando da aeronave, o órgão ATS considerará que todas as exigências previstas na seção 90.113 desta subparte foram atendidos;

(3) Adotar medidas de precaução visando à segurança da população e propriedades sob a área da operação;

(4) No caso de emprego de mais de uma aeronave na operação, prover coordenação entre as mesmas;

(5) Nenhum órgão pode autorizar uma atividade de paraquedismo em operações aéreas especiais de segurança pública que conflite com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido, e

(6) Cumprir e fazer cumprir as normas deste regulamento.

90.119 – RESPONSABILIDADE DO PILOTO EM COMANDO

(a) O piloto em comando de uma aeronave em uma atividade de paraquedismo referentes às operações aéreas especiais de segurança pública é responsável:

(1) A coordenação de fonia para o salto será com o Controle de Tráfego Aéreo responsável, devendo reportar:

(i) a área prevista para o lançamento;

(ii) a altitude que irá manter próximo ao lançamento;

(iii) o ingresso na perna-base para o lançamento, e

(iv) o momento em que abandona o circuito e inicia a descida.

(2) solicitar tratamento especial por parte dos órgãos ATS antes de autorizar os saltos;

(3) em uma emergência ou em resposta a um alerta de colisão, desviar-se de uma autorização ou instrução ATC deve notificar o controle de tráfego aéreo tão cedo quanto possível, e

(4) além do previsto no subparágrafo 90.117 (a), (5) deste regulamento, em área não controlada, o piloto em comando da aeronave da Organização envolvida será o responsável pela coordenação com outras aeronaves voando no setor, avisando sobre o iminente lançamento de paraquedistas, com o objetivo de garantir também a segurança das operações aéreas.

SUBPARTE I

SOBREVIVÊNCIA DE AERONAVES E DE SEUS OCUPANTES

90.121 – APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece condições desejadas para a sobrevivência da aeronave e de seus ocupantes em operações aéreas especiais, em condições extremas de operação.

90.123 – CONCEITUAÇÃO

Para fins deste regulamento, a sobrevivência de aeronaves em operações aéreas especiais está ligada ao desempenho de atividades típicas do Estado em condições extremas de operação, com o objetivo de suportar, com segurança, um ambiente hostil, produzido por fenômenos naturais, aspectos da fauna, da flora, do clima, do relevo, ou pela ação do homem.

90.125 – CARACTERÍSTICAS

- (a) As aeronaves a serviço do Poder Público, preferencialmente, devem possuir características específicas, demonstradas por meio de requisitos diversos que aumentem a sua sobrevivência e de seus ocupantes.
- (b) A sobrevivência da aeronave e de seus ocupantes compreende diversas atividades e funções que concorrem para o seu caráter multidimensional e interdependente.
- (c) O conceito estabelecido na seção 90.123 e todos os assuntos tratados nesta subparte devem estar alinhados com a política de segurança operacional aeronáutica do órgão.

90.127 – REQUISITOS ESPECIAIS

- (a) Considerando o caráter essencial, irrevogável e indelegável do serviço prestado pelo Estado aos seus cidadãos, é desejado que as aeronaves engajadas nas operações aéreas especiais, em condições extremas de operação, ou seja, hostis, possuam requisitos especiais.
- (b) Em razão da possibilidade de interferência nos resultados de uma operação aérea especial, os requisitos especiais, que trata esta seção, devem aumentar a capacidade de sobrevivência da aeronave e de seus ocupantes.
- (c) Os requisitos desejáveis poderão estar lastreados:
 - (1) em projetos e/ou instrumentos de aquisição de aeronaves;
 - (2) em seus acessórios;
 - (3) nos equipamentos especiais de operação;
 - (4) na escolha da estratégia de emprego operacional, que depende das ameaças presentes em cada localidade;
 - (5) em requisitos mais rígidos de procedimentos de manutenção de aeronaves, e
 - (6) na utilização de produtos controlados e/ou artigos perigosos, conforme seção 90.25 deste regulamento, dentre outros.

90.129 – ASPECTOS INDIVIDUAIS

Considerada a relevância e preservação da vida dos aeronavegantes que desempenham funções a bordo de aeronaves nas operações aéreas especiais, é esperado que esses ocupantes de

aeronaves, individualmente, estejam usando os equipamentos de proteção individual descritos na seção 90.73, além de possuírem os treinamentos exigidos neste regulamento.

90.131 – SOBREVIVÊNCIA DOS OCUPANTES EM CASO DE ACIDENTE

(a) As aeronaves a serviço do Poder Público, preferencialmente, aportarão tecnologias que aumentem a possibilidade de sobrevivência de seus ocupantes em caso de acidente, cuja transferência de energia esteja dentro dos níveis de tolerância humana, através da:

(1) utilização de sistema de restrição de movimentos involuntários que favoreçam a mitigação de danos pessoais;

(2) deformação da estrutura que permita o escape de seus ocupantes; e

(3) utilização de materiais que não favoreçam explosões e propagação de fogo.

(b) Dentre outras circunstâncias, o aumento da possibilidade de sobrevivência dos ocupantes da aeronave é alcançada pela capacidade de dissipação da energia liberada nos acidentes, por meio:

(1) da estrutura da aeronave; e

(2) dos seus assentos.

90.133 – AMEAÇAS DAS OPERAÇÕES

Dentre outras, para os fins desta subparte, são consideradas ameaças as seguintes situações:

(a) aspectos ligados às condições meteorológicas desfavoráveis como:

(1) ocorrência de raios;

(2) baixa visibilidade;

(3) baixa luminosidade;

(4) rajadas de vento, e

(5) turbulência severa.

(b) colisão com obstáculos próximos ao solo, como:

(1) antenas não balizadas;

(2) cabeamento aéreo não balizado;

(c) grande quantidade de particulado e agentes corrosivos em suspensão na atmosfera;

(d) colisão com pássaros; e

(e) disparos de arma de fogo e todo tipo de agressão, fruto da ação humana, contra aeronaves e seus ocupantes operações aéreas especiais.

90.135 – CONVERSÃO DE AERONAVES

Considerados os aspectos de sobrevivência de aeronaves e de seus ocupantes, poderão ser convertidas para emprego civil as aeronaves projetadas e construídas para uso militar, desde que aceita para emprego operacional ou declarada excedente de uma Força Armada nacional ou estrangeira, atendendo aos demais requisitos da seção 21.27 do RBAC 21.

90.137 – PERMISSÃO ESPECIAL

Considerado o interesse público e a relevância das atividades exercidas a bordo de aeronaves a serviço do Poder Público, bem como a necessidade alcançada no propósito desta subparte, a critério da ANAC, poderá ser emitida Permissão Especial para as aeronaves descritas na seção 90.135 desta subparte, em atenção ao Art. 20 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer).

SUBPARTE J

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

90.139 – REQUISITOS GERAIS

(a) O órgão deve desenvolver, implantar e manter, conforme as operações aéreas que executa, um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO, aprovado pelo seu Gestor Responsável.

(1) cada órgão deverá estar com seu sistema implantado até junho de 2014, e

(2) cada órgão deverá elaborar um Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO), conforme Apêndice B deste regulamento.

(b) O órgão deve apresentar seu SGSO de forma a demonstrar como internalizou os requisitos relativos aos seus quatro componentes, contendo, no mínimo:

(1) política e objetivos da segurança operacional:

(i) Estabelecimento de uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos;

(ii) definição de uma estrutura organizacional e os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;

(iii) estabelecimento de metas e indicadores de desempenho para melhorar continuamente o nível global de segurança operacional, e

(iv) definição da documentação e dos registros dos processos voltados para segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização;

(2) Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional pelo órgão:

(i) identificação dos perigos e gerenciamento dos riscos à segurança operacional em suas atividades;

(3) garantia da segurança operacional pelo órgão:

(i) garantia da aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional, e

(ii) previsão da supervisão permanente e de uma avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado;

(4) Promoção da Segurança Operacional pelo órgão:

(i) promoção do treinamento e divulgação do SGSO para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades.

(c) O SGSO deve ser compatível com o tamanho, natureza e complexidade das operações a serem conduzidas pelo órgão, assim como com os perigos e riscos relacionados com tais operações.

(1) para permitir a verificação da adequação da documentação de seu SGSO, o órgão deve executar uma Análise do Faltante, que pode ser uma Lista de Adequação (*Compliance Checklist*), relacionando a documentação proposta pelo órgão para o SGSO com os requisitos deste Regulamento.

90.141 – POLÍTICA E OBJETIVOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

(a) Requisitos gerais:

(1) o órgão deve estabelecer a política de segurança operacional e os objetivos de segurança operacional, explicitando suas diretrizes e intenções globais;

(2) a política de segurança operacional deve:

(i) estar de acordo com todos os requisitos legais cabíveis e melhores práticas e deve refletir os compromissos do órgão com respeito à segurança de suas operações, e

(ii) assegurar o compromisso de comunicar a ANAC sobre qualquer Evento de Segurança Operacional – ESO que ocorrerem durante suas atividades.

(A) como disposto no PSOE-ANAC, os ESO são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação do órgão.

(3) o órgão deve definir em sua política como pretende garantir, no mínimo, seguintes os compromissos:

(i) implantar o SGSO;

(ii) gerenciar os riscos à segurança operacional;

(iii) encorajar os aeronavegantes a relatar questões que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando o cunho da não-punibilidade de relatos da aviação civil, bem como do estabelecimento da cultura justa na organização, padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis;

(iv) identificar as responsabilidades da alta direção e dos aeronavegantes com respeito ao desempenho da segurança operacional;

(v) rever a política e os objetivos de segurança operacional periodicamente para assegurar que permaneçam relevantes e apropriados à organização, e

(vi) buscar a melhoria contínua do nível de segurança operacional.

(4) o órgão deve estabelecer objetivos de segurança operacional, que sejam mensuráveis e atingíveis, indicando o que pretende alcançar, de forma consistente com a política de segurança operacional. Estes objetivos de segurança operacional devem estar ligados aos indicadores de desempenho da segurança operacional, metas de desempenho da segurança operacional e requisitos definidos pelo órgão; e

(b) Estrutura organizacional e responsabilidades:

(1) cada órgão deve possuir pessoal técnico e administrativo suficiente e qualificado para assegurar alto grau de segurança em suas operações;

(2) o órgão deve estabelecer a estrutura organizacional de segurança operacional necessária para a implantação e manutenção do SGSO, compatível com a complexidade de sua operação;

(3) o órgão deve ter pessoal qualificado servindo, pelo menos, nas seguintes posições ou posições equivalentes:

(i) Gestor Responsável do órgão;

(ii) Gestor de Segurança Operacional; e

(iii) Chefe de Operações (necessário se houver mais de cinco aeronaves).

(4) o Gestor de Segurança Operacional, qualificado como responsável pelo Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, na forma e maneira definidas neste Regulamento deve ser informado à ANAC, após ato formal de designação pelo Gestor Responsável;

(5) o órgão deve identificar as responsabilidades pela segurança operacional de todos os membros da alta gerência, independentemente de outras atribuições, e

(6) os cargos, competências, autoridades e responsabilidades relativas à segurança operacional devem ser definidos e documentados na política de segurança operacional do órgão e divulgados por toda a organização.

(c) Qualificação do pessoal da direção para operações segundo este Regulamento:

(1) para atuar como Gestor Responsável do órgão uma pessoa deve:

(i) ser o Comandante, Diretor ou Chefe responsável pelo órgão;

(ii) ser pessoa única e identificável na estrutura organizacional do órgão, com autoridade final sobre a condução das operações aéreas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional;

(iii) ter total controle dos recursos humanos e financeiros requeridos para a condução das operações do órgão, e

(iv) ter responsabilidade e competência derradeira pela implantação e manutenção do SGSO em nome do órgão, independentemente de outras funções.

(2) para atuar como Gestor de Segurança Operacional de um órgão uma pessoa deve:

(i) pertencer ao órgão e ser designado pelo Gestor Responsável;

(ii) ter cursado e ter sido aprovado no curso de Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO, ministrado pela ANAC ou por entidade por ela credenciada ou ter cursado e ter sido aprovado em curso de Segurança de Voo, curso de Gerenciamento de Segurança Operacional, ou equivalente, ministrados pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) ou Forças Armadas;

(iii) ser o responsável individual e o ponto focal do desenvolvimento e manutenção do SGSO;

(iv) assegurar que os processos necessários ao funcionamento do SGSO sejam estabelecidos, implantados e mantidos;

(v) reportar diretamente ao Gestor Responsável as informações sobre o desempenho do SGSO, assim como qualquer necessidade de aplicação de recursos para a implantação das medidas mitigadoras identificadas, com o objetivo da melhoria contínua do SGSO do órgão;

(vi) assegurar a promoção da segurança operacional em todo o órgão, e

(vii) ser o responsável, frente à ANAC, quanto às atividades dos tripulantes técnicos do órgão.

(3) para atuar como Chefe de Operações uma pessoa deve:

(i) ter pelo menos 2 anos de experiência como piloto em comando de aeronaves operadas segundo este regulamento, e

(ii) ser o responsável, frente à ANAC, quanto às atividades dos tripulantes técnicos do órgão.

90.143 - GERENCIAMENTO DOS RISCOS À SEGURANÇA OPERACIONAL

(a) Requisitos gerais:

(1) o órgão deve desenvolver os procedimentos necessários para realizar a coleta de dados relativos à segurança operacional de sua organização de forma a disponibilizar um banco de dados de segurança operacional, e

(2) o órgão deve desenvolver sistemas de processamento que permitam a identificação de perigos à segurança operacional ou tendências, assim como as análises e avaliações dos riscos associados, permitindo o planejamento de atividades que busquem mitigar os riscos de segurança operacional avaliados.

(b) Identificação de perigos à segurança operacional:

(1) o órgão deve desenvolver e manter meios formais de efetivamente coletar, armazenar, reagir e gerar *feedback* sobre os perigos das operações, que devem combinar métodos reativos, preventivos e preditivos de obtenção dos dados de segurança operacional;

(2) o órgão deve disponibilizar meios formais de coleta dos dados de segurança operacional, incluindo as Recomendações de Segurança Operacional do CENIPA, sistemas de reporte mandatórios e confidenciais, e os Relatos da Aviação Civil, previstos nas Seções VII e VIII do Capítulo IV do PSOE-ANAC;

(3) o órgão deve incluir como perigo potencial a ocorrência de situações específicas em sua operação, tais como, aumento incomum de Eventos de Segurança Operacional (ESO) ou de infrações a ela, previsão de importantes mudanças operacionais ou períodos de mudanças organizacionais significativas;

(4) o órgão deve acompanhar a evolução de sua operação, de forma que novos perigos sejam identificados;

(5) os processos de identificação de perigos devem incluir os seguintes passos:

(i) identificação de perigos, eventos ou fatos relacionados à segurança operacional;

(ii) coleta e armazenamento de dados de segurança operacional;

(iii) análise dos dados de segurança operacional; e

(iv) distribuição de informações de segurança operacional, obtidas a partir dos dados coletados e analisados.

(6) as ocorrências que indiquem desempenho deficiente da segurança operacional, como dificuldades em serviço, ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes aeronáuticos, consideradas como Eventos de Segurança Operacional - ESO (Art. 30 e 67 do PSOE-ANAC), devem ser reportadas à ANAC, independentemente de outras comunicações exigidas em regulamento específico. Acidentes e incidentes devem ser reportados imediatamente. As demais ocorrências devem ser reportadas em prazo não superior a sete dias;

(7) fontes de identificação de perigos:

(i) Relato da Aviação Civil (RAC):

(A) o órgão deve desenvolver um sistema de Relato da Aviação Civil, seguindo modelos de formulários padrão ou estabelecendo formulários próprios;

(B) o preenchimento de Relato da Aviação Civil não substitui a realização de outros procedimentos previstos para a mesma situação no âmbito da ANAC;

(C) o sistema de Relato da Aviação Civil deve ser voluntário, confidencial e não punitivo, no que diz respeito a erros não premeditados ou inadvertidos, exceto em casos que envolvam negligência ou violação intencional;

(D) o órgão deve estabelecer em seu SGSO as normas que disciplinam como vão lidar e resolver internamente os desvios e infrações de menor grau ofensivo, bem como a forma de manter a ANAC informada das ações adotadas, e

(E) o órgão deve estabelecer procedimentos para divulgar os resultados das análises do Relato da Aviação Civil, sempre que entender que os ensinamentos podem ajudar a outras organizações e operadores.

(ii) Vistoria de Segurança Operacional:

(A) verificação de segurança operacional envolvendo a realização de vistoria a todas as áreas operacionais do órgão, por meio de conversas com os aeronavegantes, testemunhar as práticas correntes de trabalho, dentre outras atividades, de maneira informal, proporciona percepções valiosas sobre o desempenho da segurança operacional, e

(B) a Vistoria de Segurança Operacional deve ser realizada, no mínimo, uma vez por ano em cada setor do órgão de forma abrangente e com a profundidade suficiente para determinar as condições reais existentes de modo que possam ser detectadas todas as condições e atos inseguros existentes nos setores vistoriados.

(iii) outras fontes:

(A) as fontes para a identificação de perigos a segurança operacional podem incluir ainda, de acordo com a complexidade das operações, fontes internas (análises de dados de voo; pesquisas, entrevistas, investigações internas; etc) ou fontes externas (informes de acidentes e incidentes, sistemas externos de relato da aviação civil, sistemas de reporte mandatórios do Estado, etc).

(c) Avaliação e mitigação dos riscos à segurança operacional:

(1) o órgão deve desenvolver e manter um processo formal de gerenciamento dos riscos à segurança operacional que assegure a análise, avaliação e mitigação de riscos provenientes dos perigos identificados, visando atingir o nível aceitável de desempenho da segurança operacional em suas operações;

(2) os riscos à segurança operacional, avaliados para cada conseqüência proveniente dos perigos identificados devem ser analisados em termos de probabilidade e severidade de ocorrência, e avaliados de acordo com sua tolerabilidade;

(3) o órgão deve definir quem possui autoridade para tomar decisões acerca da tolerabilidade de riscos de segurança operacional;

(4) o órgão deve suspender as operações sempre que a tolerabilidade dos riscos resultar em inaceitável, amenos que sejam implantadas medidas mitigadoras de efeito imediato que tragam os riscos à segurança operacional para o nível tolerável e que o Gestor Responsável aprove os resultados, e

(5) o órgão deve definir as metodologias de controle para cada risco avaliado como tolerável e estabelecer as ações necessárias e os prazos para sua implantação para baixar os níveis de risco a valores tão baixo quanto seja racionalmente possível.

90.145 – GARANTIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL.

(a) Requisitos Gerais:

(1) o órgão deve desenvolver e manter processos formais para:

(i) verificar o desempenho de segurança operacional da organização, em comparação com a política aprovada, seus objetivos e metas, assim como para validar a efetividade das metodologias de controle de riscos de sua operação, e

(ii) identificar as causas de desempenho insatisfatório de seu SGSO, determinar as implicações em sua operação, e retificar situações envolvendo desempenho abaixo do padrão, de maneira a assegurar a contínua melhoria de sua segurança operacional.

(2) uma vez identificadas as áreas deficientes, o órgão deve planejar e implantar ações corretivas concretas, abrangentes e definitivas, de forma a atingir as metas estabelecidas.

(b) Auditoria de segurança operacional:

(1) o órgão, que possuir mais de cinco aeronaves, deve realizar auditorias de segurança operacional como uma atividade básica do controle para avaliação sistemática de como a organização está seguindo seus objetivos de segurança operacional;

(2) as Auditorias de Segurança Operacional devem:

(i) ocorrer, no mínimo, uma vez por ano em cada setor do órgão, fornecendo evidências do nível de desempenho da segurança operacional que está sendo atingido, e

(ii) assegurar uma revisão detalhada do desempenho, processos, procedimentos e práticas de cada unidade ou seção com responsabilidades pela segurança operacional.

(c) Gerenciamento da mudança:

(1) o órgão deve desenvolver e manter um processo formal para o gerenciamento da mudança, como forma de garantir a qualidade de sua segurança operacional em períodos de significativas mudanças organizacionais e/ou operacionais;

(2) o processo formal de gerenciamento da mudança deve:

(i) identificar mudanças no órgão nas quais os processos e serviços estabelecidos possam ser afetados;

(ii) descrever as medidas a serem tomadas para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças;

(iii) eliminar metodologias de controle de risco que não sejam mais necessárias devido às mudanças no ambiente operacional do órgão, e

(iv) modificar ou desenvolver novas metodologias de controle de risco que sejam necessárias devido às mudanças no ambiente operacional do órgão.

(3) dentre os processos formais de gerenciamento da mudança, o órgão deve desenvolver e executar um processo formal para gerenciar uma possível troca de seu corpo gerencial visando assegurar uma transição segura e planejada, assim como a contínua execução de seu SGSO, e

(4) o órgão deve comunicar à ANAC, sempre que a mudança envolver a troca do titular do cargo de Gestor da Segurança Operacional.

(d) Melhora contínua do SGSO:

(1) o órgão deve estabelecer e manter um processo formal de:

(i) identificação das causas do baixo desempenho;

(ii) determinação das implicações que podem causar um baixo desempenho nas operações, e

(iii) eliminação das causas identificadas.

(2) o órgão deve estabelecer um processo para a melhoria contínua das operações de voo que inclua:

(i) uma avaliação preventiva das instalações, equipamento, documentação e procedimentos através de pesquisas e auditorias;

(ii) uma avaliação preventiva do desempenho individual do pessoal do detentor de certificado para verificar o cumprimento das responsabilidades de segurança, e

(iii) uma avaliação reativa para verificar a eficácia dos sistemas de controle e mitigação dos riscos, incluindo, por exemplo: investigações de acidentes, incidentes e eventos significativos.

90.147 – PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

(a) Requisitos gerais:

(1) o órgão deve desenvolver e manter um calendário formal de eventos de conscientização em segurança operacional, além de atividades promocionais, de maneira a criar um ambiente no qual os objetivos e metas de segurança operacional do órgão possam ser atingidos. Este calendário deve incluir, no mínimo, um evento anual para cada programa adotado;

(2) a promoção da segurança operacional deve objetivar a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional do órgão;

(3) o órgão deve garantir a participação dos membros das organizações responsáveis pelos diferentes setores no planejamento da promoção de sua segurança operacional, e

(4) os órgãos devem incluir em seus eventos de conscientização e atividades de promoção da segurança operacional o incentivo ao uso do formulário de Relato da Aviação Civil constante do portal da ANAC (www.anac.gov.br).

(b) Treinamento e qualificação:

(1) o órgão deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que o pessoal esteja adequadamente qualificado e seja competente para desempenhar as funções atribuídas, inclusive as necessárias para a operação de um SGSO efetivo;

(2) o alcance da qualificação de segurança operacional deve ser apropriado à participação da pessoa no SGSO do órgão, e

(3) o treinamento deve incluir a capacitação da alta direção e do pessoal operativo em relação à segurança operacional e ao funcionamento do SGSO.

(c) Eventos promocionais do SGSO do órgão:

(1) o órgão deve desenvolver e manter, como parte de suas atividades de promoção da segurança operacional, um programa que apresente os meios formais de divulgação da segurança operacional de maneira a:

(i) assegurar que todos do órgão estejam cientes de seu SGSO;

- (ii) transmitir informações críticas relacionadas à segurança operacional;
 - (iii) motivar a adoção das ações relativas à segurança operacional;
 - (iv) explicar porque procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados, e
 - (v) transmitir informações genéricas acerca da segurança operacional.
- (2) os eventos promocionais do órgão devem ser adequados ao seu ambiente organizacional e divulgar os processos particulares incluídos em seu SGSO;
- (3) meios formais de divulgação da segurança operacional podem incluir procedimentos e políticas de segurança operacional; campanhas de mobilização; publicação de periódicos; boletins informativos; e anúncios; etc;
- (4) os eventos de conscientização do órgão devem ser adequados ao seu ambiente organizacional e à divulgação de seus processos incluídos no SGSO;
- (5) o órgão deve, preferencialmente, indicar membros do próprio órgão para ministrar os eventos de conscientização, e
- (6) em caso de inexistência de pessoal qualificado para a atividade, um instrutor de outro órgão pode ser solicitado. Contudo, o órgão deve assegurar que o conteúdo a ser transmitido seja adequado às particularidades de seu ambiente organizacional, tendo como ênfase a maneira como os processos de segurança operacional são desenvolvidos (aqui é assim que se faz) e o seu SGSO.

90.149 – RELATÓRIOS

(a) Relatório de Vistoria de Segurança Operacional (RVSO):

- (1) o órgão deve elaborar, após a realização de cada Vistoria de Segurança Operacional, um relatório contendo os perigos à segurança operacional identificados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas;
- (2) Cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela vistoria, devendo ser endossado pelo Gestor de Segurança Operacional do órgão, e
- (3) Cada RVSO deve ser guardado por cinco anos, devendo estar disponível sempre que solicitado pela ANAC.

(b) Relatório de Auditoria de Segurança Operacional (RASO):

- (1) o órgão que possuir mais de cinco aeronaves, deve elaborar, após a realização de cada Auditorias de Segurança Operacional, um Relatório de Auditoria de Segurança Operacional contendo os perigos e condições latentes identificados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas;
- (2) cada RASO deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela auditoria, devendo as recomendadas serem endossadas pelo Gestor de Segurança Operacional do órgão, e
- (3) cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser guardado por cinco anos e estar disponível sempre que solicitados pela ANAC.

(c) Relatórios periódicos sobre o SGSO do órgão:

- (1) o órgão deve primeiramente registrar e documentar os aspectos relacionados ao cumprimento de seu SGSO, processos de segurança operacional e ciclos de gerenciamento de risco desenvolvidos;
- (2) o órgão deve coletar e armazenar dados relativos à sua segurança operacional, entre eles:
- (i) quantidade de relatos da aviação civil recebidos;
 - (ii) dificuldades de serviço encontradas;
 - (iii) ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes;
 - (iv) atividades educativas e promocionais realizadas;

- (v) necessidades dos responsáveis para a realização de suas funções;
- (vi) supervisão das atividades de segurança, e
- (vii) Recomendações de Segurança Operacional (RSO) recebidas do órgão de investigação de acidentes e incidentes, indicando quais foram cumpridas.

90.151 - COORDENAÇÃO DO PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIAS

(a) O órgão deve desenvolver, coordenar e manter um plano de resposta a emergências que assegure:

- (1) a designação da autoridade em emergências;
- (2) as responsabilidades, e
- (3) a coordenação de esforços para fazer frente à emergência.

SUBPARTE K

ESTRUTURA DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA – PGRF

90.153 - APLICABILIDADE

- (a) Esta subparte define os requisitos mínimos do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) a serem incluídos no Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) do órgão, referido na Subparte J deste regulamento, no que tange ao gerenciamento do risco da fadiga humana nas operações aéreas que executa.
- (b) O PGRF de cada órgão deverá ser elaborado conforme as operações aéreas que executa.
- (c) Cada órgão deverá estar com seu programa implantado até junho de 2014.
- (d) Aplica-se, prioritariamente, aos seguintes aeronavegantes dentro deste regulamento:
- (1) tripulação de voo (pilotos, tripulantes operacionais, médicos, enfermeiros e mecânicos de voo);
 - (2) mecânico de manutenção aeronáutica, e
 - (3) Técnicos de apoio de solo.

90.155 – REQUISITOS GERAIS

- (a) Todo aeronavegante deve apresentar-se descansado e apto para desempenhar seu trabalho.
- (b) O órgão não pode designar tarefas de risco a um aeronavegante, nem ele pode assumi-las, caso ele tenha se apresentado fatigada a ponto de não conseguir cumprir sua função de forma segura, ou se o órgão assim o julgar.
- (c) O órgão não pode permitir que um aeronavegante dê continuidade ao trabalho relativo à tarefa de risco se ela tiver reportado estar fatigada a ponto de não conseguir cumprir sua função de forma segura.
- (1) o órgão deve disponibilizar um meio de fácil utilização e acesso que permita ao aeronavegante comunicar impossibilidade de assumir função caso se julgue inapto para assumi-la.
- (d) Um aeronavegante que reporte estar fatigado a ponto de não conseguir cumprir sua função de forma segura não pode realizar tarefas de risco designadas pelo órgão.
- (e) Qualquer pessoa que suspeite que um aeronavegante incluído na aplicabilidade desta subparte esteja fatigada a ponto de não conseguir cumprir sua função de forma segura deve reportar imediatamente essa informação ao órgão.
- (1) o órgão deve descrever procedimentos para conduzir informações do teor previsto nesse parágrafo.
- (f) As informações reportadas, coletadas e geradas a partir do PGRF deverão ser tratadas dentro do escopo da cultura justa, e não podem ser utilizadas para punir pessoas.
- (g) O órgão deve fornecer modelo para reporte de situações de risco relativas à fadiga contendo campo para marcação gradual de estado de alerta e nível de fadiga no momento da ocorrência, espaços para relato do ocorrido e sugestões corretivas. O formulário de reporte deverá conter a opção de ser confidencial e anônimo.
- (1) deverá estar prevista no PGRF a política da transmissão e análise da informação confidencial.
- (h) Especificamente no que se refere aos processos de identificação de perigos relativos à fadiga, o PGRF deverá contemplar:

(1) processos reativos que identifiquem a contribuição da fadiga em relatórios e eventos associados à segurança operacional, podendo ser desencadeado por qualquer dos abaixo:

- (i) reportes voluntários;
- (ii) reportes mandatórios;
- (iii) relatórios de auditorias;
- (iv) eventos de segurança operacional, e
- (v) eventos de análise de dados de voo.

(2) processos preventivos ou proativos que identifiquem perigos relacionados à fadiga no trabalho, operações e dos voos cotidianos, cujos métodos devem incluir, no mínimo:

(i) reporte de risco de fadiga que possibilite comunicação antes da realização da atividade;

(ii) categorização de risco de fadiga das atividades desempenhadas pelos aeronavegantes, e

(iii) registro e monitoramento da carga horária planejada *versus* carga horária trabalhada de fato.

(3) processos preditivos que identifiquem os perigos relacionados à fadiga a partir da análise da composição das escalas de trabalho, levando em consideração fatores fisiológicos que sabidamente afetam o sono, os níveis de fadiga e seus efeitos sobre o desempenho; e fatores sociais que alterem motivação, comportamento e humor. Os métodos devem incluir, no mínimo:

(i) experiência operacional do setor ou do próprio órgão e dados coletados em tipos similares de operações/tarefas;

(ii) práticas de composição de escalas baseadas em evidências, e considerando dados fornecidos pelos próprios profissionais atingidos; e

(iii) dados oriundos de modelos biomatemáticos.

(i) Especificamente no que se refere aos processos de promoção do PGRF, deve-se determinar quais as necessidades de treinamento de seu pessoal; o nível do risco existente relativo à fadiga; e quais os recursos necessários ao treinamento:

(1) o treinamento deverá ser ministrado a todos os aeronavegantes do órgão;

(2) a identificação dos sinais/sintomas físicos, emocionais e mentais devidos à fadiga deve ser incluída no conteúdo do curso;

(3) Os profissionais devem receber essas informações e serem estimulados a identificarem os sinais/sintomas de fadiga em si mesmos e nos colegas;

(4) os cursos de treinamento devem incluir todas as pessoas à quais se aplica esta subparte e ser realizados anualmente;

(5) as informações sobre o curso, incluindo conteúdo, duração e agenda, bem como os nomes dos palestrantes e participantes, devem ser arquivadas por 5 (cinco) anos;

(6) o conteúdo programático do treinamento deve incluir, no mínimo:

(i) fundamentação regulamentar;

(ii) apresentação detalhada do PGRF do órgão;

(iii) conceitos: sono e vigília; ciclo circadiano; causas da fadiga (condições individuais e organizacionais); impacto da fadiga sobre o desempenho; carga de trabalho;

(iv) prevenção e mitigação da fadiga: estilo de vida, nutrição, hábitos saudáveis, atividades físicas; deslocamento ao local de trabalho e vice-versa de forma responsável;

(v) responsabilidades dos aeronavegantes na garantia do descanso e aptidão para o trabalho;

(vi) fadiga como fator contribuinte em acidentes e incidentes, e

(vii) noção de “cultura justa”.

(j) O Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga (PGRF) deverá estar contido no Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) do órgão, conforme Apêndice B deste regulamento e deve explicitar, no mínimo, o seguinte:

(1) responsabilidades do pessoal da direção requerido por este regulamento e dos profissionais atingidos pelo PGRF;

(2) processos de comunicação e consulta do PGRF adotado pelo órgão;

(3) estratégias que o órgão oferece de resistência/combate à fadiga nas atividades;

(4) formulário de reporte de fadiga disponível;

(5) programa de treinamento/educação sobre o tema, e

(6) linhas de responsabilidades visando à tomada de decisões relativas ao risco associado à fadiga.

SUBPARTE L

OPERAÇÃO DE VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS

90.157 – APLICABILIDADE

- (a) Esta subparte aplica-se à operação de veículos aéreos não tripulados em operações aéreas especiais a serviço do Poder Público.
- (b) Para o uso do espaço aéreo deverão ser cumpridas, além do que prevê esta subparte, as regras estabelecidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

90.159 – CONCEITUAÇÃO

- (a) Para fins deste regulamento, Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) é um veículo não tripulado, capaz de voar na atmosfera, fora do efeito solo, controlado remotamente ou com capacidade de voo autônomo, usando asas fixas ou rotativas e empregado para realizar operações aéreas.
- (b) Para os propósitos desta subparte, um Veículo Aéreo Não Tripulado é considerado uma aeronave.

90.161 – CLASSIFICAÇÃO

- (a) Os veículos aéreos não tripulados com relação ao seu peso e a sua capacidade de carga classificam-se em:
- (1) grupo 1: aqueles que possuem peso máximo de decolagem igual ou inferior a 30 (trinta) kg, e
 - (2) grupo 2: aqueles que possuem peso máximo de decolagem maior que 30 (trinta) kg.

90.163 – FABRICAÇÃO, MONTAGEM E MANUTENÇÃO

- (a) Devido à sistematização dos assuntos envolvendo veículos aéreos não tripulados, principalmente no contexto da Aviação de Estado (Pública), incluindo as fases de projeto, certificação e manutenção, a ANAC formará grupos de trabalho com o objetivo de melhor acolher a aeronavegabilidade continuada e, por conseguinte, a segurança operacional aeronáutica, envolvendo este tipo de aeronave.
- (b) Nenhum veículo aéreo não tripulado pode ser operado sem que sua manutenção seja feita de acordo com as instruções elaboradas pelo seu fabricante/construtor ou pelo fabricante do conjunto que lhe deu origem.
- (c) Nenhuma pessoa poderá operar um veículo aéreo não tripulado, a menos que, dentro das 100 horas de voo precedentes, o VANT tenha sofrido uma inspeção anual ou uma inspeção de 100 horas e tenha sido aprovado para retorno ao serviço.
- (d) É obrigatório para os veículos aéreos não tripulados o preenchimento de:
- (1) Caderneta de célula; e
 - (2) Caderneta do grupo motopropulsor.

90.165 – REGRAS DE VOO E EQUIPAMENTOS ESSENCIAIS

- (a) Os veículos aéreos não tripulados, conforme o modelo do equipamento: asa rotativa ou asa fixa, deverão atender às mesmas regras de voo visual (VFR) para helicópteros ou aviões,

respectivamente, inclusive com relação à utilização do espaço aéreo e o voo deverá ocorrer em condições meteorológicas de voo visual (VMC);

(b) Um veículo aéreo não tripulado, trafegando no espaço aéreo, segregado ou não, deverá ter capacidade de:

- (1) cumprir as regras de tráfego aéreo;
- (2) possuir ações de emergência em caso de degradação de qualquer parte do equipamento ou perda de controle/link de forma a permitir uma trajetória de retorno e um pouso seguros;
- (3) possuir autonomia de operação;
- (4) comando e controle;
- (5) possuir sistema de iluminação e sistema embarcado de prevenção de colisões com aeronaves, desde que seja possível sua instalação/implantação e não comprometa sua operacionalidade.

(c) A estação remota de pilotagem do VANT deverá ter capacidade de coordenação com o órgão de controle responsável pelo espaço aéreo quando a classe do espaço aéreo exigir meios de comunicação em radiotelefonia com o órgão de controle do espaço aéreo;

90.167 – QUALIFICAÇÃO DO OPERADOR

(a) A pessoa que opera remotamente um veículo aéreo não tripulado, empregado em missões aéreas especiais, para os propósitos desta subparte, será considerado piloto em comando e deverá atender aos seguintes requisitos:

- (1) deve pertencer ao órgão responsável pela operação aérea especial;
- (2) deve possuir, para operação do equipamento, treinamento do fabricante/construtor ou do fabricante do conjunto que lhe deu origem;
- (3) o piloto do veículo aéreo não tripulado do grupo 1 deve, no mínimo:
 - (i) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado (PP ou PPH), considerando se o modelo do VANT é de asas fixas ou asas rotativas, respectivamente, e
 - (ii) possuir Certificado de Capacidade Física de 2ª Classe, previsto no RBHA 67 ou RBAC que venha a substituí-lo.
- (4) o piloto do veículo aéreo não tripulado do grupo 2 deve, no mínimo:
 - (i) possuir licença de piloto privado (PP ou PPH), considerando se o modelo do VANT é de asas fixas ou asas rotativas, respectivamente;
 - (ii) possuir Certificado de Capacidade Física de 2ª Classe, previsto no RBHA 67 ou RBAC que venha a substituí-lo.

(b) Para os pilotos de VANT do grupo 1 a validade dos exames teóricos será indeterminada, entretanto, a cada 12 meses calendáricos, a partir da emissão do Certificado de Conhecimento Teórico, deverá ser aprovado em prova escrita de regulamento.

90.169 – RESPONSABILIDADE DO ÓRGÃO E DO PILOTO

(a) O órgão, titular da operação aérea especial, será o responsável pelas operações no espaço aéreo, devendo suspender, a qualquer momento, as missões que tragam risco para outras aeronaves, pessoas e propriedades no seu entorno.

(b) O piloto do VANT, designado pelo órgão, é diretamente responsável pela operação aérea realizada, devendo suspender, a qualquer momento, as missões que tragam risco para outras aeronaves, pessoas e propriedades no seu entorno.

(c) No caso de emprego de mais de um VANT na operação, os pilotos deverão garantir a coordenação entre os mesmos.

(d) O piloto deverá, antes e depois de cada operação, promover o respectivo *briefing* e *debriefing* com os envolvidos acerca da operação e procedimentos.

90.171 – REGISTRO DE HORAS DE VOO

As horas de voo realizadas com veículos aéreos não tripulados serão registradas separadamente, mas seguindo, no que couber, o que preceitua a IAC a IAC 3252. (seção 6.2 da IAC 3203), ou o que vier a substituí-la.

90.173 – TREINAMENTO

(a) O órgão que opera VANT deverá possuir programa de treinamento, constando manobras e procedimentos específicos, com o objetivo de padronizar o emprego dos veículos aéreos não tripulados em missões a serviço do Poder Público, bem como aumentar a segurança operacional aeronáutica dos elos envolvidos.

(1) caberá a cada órgão, em função das características operacionais e da complexidade do VANT operado, determinar a frequência dos treinamentos e os procedimentos que serão treinados, sendo exigido um intervalo máximo de 18 (dezoito) meses entre treinamentos consecutivos,

(b) Os órgãos, descritos nesse regulamento, que operarem veículos aéreos não tripulados deverão prever tal operação nos seus respectivos Manuais de Operação (MOP), bem como em seus Programas de Treinamento Operacional (PTO).

90.175 – REQUISITOS OPERACIONAIS

(a) As operações aéreas especiais com veículos aéreos não tripulados, dentro do espaço aéreo, ficarão condicionadas às seguintes situações:

(1) se a operação for realizada em espaço aéreo controlado e o voo for superior a 150 pés do solo a operação ficará condicionada à emissão de NOTAM, sendo dispensada sua emissão se o voo for inferior ou igual ao limite de 150 pés do solo;

(2) se a operação for realizada em espaço aéreo não controlado e o voo for superior a 300 pés do solo a operação ficará condicionada à emissão de NOTAM, sendo dispensada sua emissão se o voo for inferior ou igual ao limite de 300 pés do solo, e

(3) a operação seja realizada a uma distância não inferior a 9 km (5 milhas marítimas) de qualquer aeródromo e não comprometa sua operação, nem interfira no tráfego das aeronaves, exceto nos casos de autorização especial para tal operação, devendo nesse caso ser mantida comunicação bilateral com órgão de Controle de Tráfego Aéreo.

90.177 – NOTIFICAÇÃO SOBRE OPERAÇÃO

(a) Nenhum órgão pode operar um veículo aéreo não tripulado em operações aéreas especiais a mais de 150 pés acima do solo, em espaço aéreo controlado, e acima de 300 pés acima do solo, em espaço aéreo não controlado, a menos que, pelo menos 15 dias antes do início da operação, o órgão apresente requerimento formal, conforme Apêndice D deste regulamento, ao órgão responsável pelo Controle do Espaço Aéreo e esteja em conformidade ao disposto nas normas expedidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

(b) Conforme a modalidade de operação aérea especial a ser realizada será dado o devido grau de sigilo às informações prestadas, bem como as informações que constarão do NOTAM.

90.179 – PERMISSÃO ESPECIAL

Considerado o interesse público e a relevância das atividades exercidas com os veículos aéreos não tripulados a serviço do Poder Público, bem como a necessidade alcançada no propósito desta subparte, a critério da ANAC, poderá ser emitida Permissão Especial para os VANT descritos na seção 90.159 desta subparte, em atenção ao Art. 20 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer).

APÊNDICE A

ELABORAÇÃO DO MANUAL DE OPERAÇÕES (MOP)

A90.1 - MANUAL DE OPERAÇÕES (MOP)

1.1. A seção 90.13 requer que cada órgão prepare e mantenha atualizado um manual contendo instruções e orientações necessárias para todas as categorias de pessoal de voo e de solo, conduzindo operações aéreas especiais, bem como contendo todos os procedimentos operacionais, conforme a modalidade de operação aérea especial realizada, a fim de garantir sua padronização.

1.2. Tal manual deve incluir os deveres e responsabilidades de cada categoria de pessoal de voo e de solo e conter também informações adequadas, orientações e diretrizes para a execução segura e eficiente de seus deveres e deverá ser aprovado pelo respectivo órgão.

1.3. Os órgãos possuem total liberdade no modo como estruturam os seus manuais.

1.4.O "Manual de Operações" não é o "Manual de Voo da Aeronave".

A90.2 - FORMATO DO MANUAL

2.1. O Manual apresentar-se-á no formato de folheto, devendo incluir em cada página a data da última revisão.

2.2. Visando facilitar o uso a bordo das aeronaves, o **MOP** deve seguir às seguintes especificações:

2.2.1. Dimensão: 148mm X 210 mm (**A-5**);

2.2.2. Papel: **branco, amarelo claro** (somente Seção 06);

2.2.3. Margens do texto:

FRENTE	VERSO
superior: 1,0 cm	superior: 1,0 cm;
inferior: 1,0 cm	inferior: 1,0 cm
lateral esquerda: 2,0 cm	lateral esquerda: 1,0 cm
lateral direita: 1,0 cm	lateral direita: 2,0 cm

2.2.4. Parágrafo: simples;

2.2.5. Encadernação: Capa dura e prendedor, preferencialmente metálico, com furos, de forma a facilitar a substituição das folhas;

2.2.6. Impressão: **frente e verso**, a partir da página 01 (um), e

2.2.7. Fonte do Texto: *Times New Roman*, tamanho 12.

A90.3 - CONTEÚDO DO MANUAL.

O MOP deverá conter, em Seções, o que se segue:

ÍNDICE:

SEÇÃO 01 – GENERALIDADES

SEÇÃO 02 – GLOSSÁRIO

SEÇÃO 03 – CONFECÇÃO E CONTROLE DO MOP

SEÇÃO 04 – ORGANIZAÇÃO DO ÓRGÃO

SEÇÃO 05 – TRIPULAÇÃO

SEÇÃO 06 – PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

A90.4 - DESCRIÇÃO DO CONTEÚDO.

SEÇÃO 01 - GENERALIDADES

- 1.1. Finalidade para a qual o Manual foi desenvolvido e aprovação do mesmo pelo órgão.
- 1.2. Declaração do órgão informando que o Manual está em conformidade com o CBAer, os RBAC, as IS e demais legislações pertinentes.
- 1.3. Compromisso do órgão, através de sua Alta Administração, de cumprir, divulgar e fazer cumprir as disposições contidas no Manual.

SEÇÃO 02 - GLOSSÁRIO

- 2.1. Abreviaturas e Acrônimos;
- 2.2. Definição de Termos.

SEÇÃO 03 – CONFECÇÃO E CONTROLE DO MOP

- 3.1. Organização do Manual: descrever os critérios utilizados para organizar o MOP, especificando as divisões em seções e numeração das páginas.
- 3.2. Lista de Páginas Efetivas;
- 3.3. Controle de Emendas;
- 3.4. Processo de Revisões;
- 3.5. Sistema de Distribuição;
- 3.6. Lista de Detentores, e
- 3.7. Declaração do órgão informando que, modificações feitas no Manual de forma não usual (caneta, lápis, etc) não serão aceitas.

SEÇÃO 04 – ORGANIZAÇÃO DO ÓRGÃO

- 4.1. Política e Objetivos do órgão;
- 4.2. Organograma do órgão;

SEÇÃO 05 – AERONAVEGANTES

- 5.1 Requisitos de Aeronavegantes, conforme especificado para cada órgão:
 - 5.1.1. Descrever os critérios para Comandante;
 - 5.1.2. Descrever os critérios para Copiloto;
 - 5.1.3. Descrever os critérios para Piloto Examinador Credenciado;
 - 5.1.4. Descrever os critérios para Instrutor de Voo do órgão;
 - 5.1.5. Descrever os critérios para Tripulante Operacional;
 - 5.1.6. Descrever os critérios para Médico de bordo;
 - 5.1.7. Descrever os critérios para Enfermeiro de bordo, e
 - 5.1.8. Descrever os critérios para Mecânico de Manutenção Aeronáutica, e
 - 5.1.9. Descrever os critérios para Técnicos de Apoio de Solo.
- 5.2. Composição de Tripulação de Voo. Para cada operação aérea especial especificar a tripulação simples ou operacional de voo, conforme for requerida;
- 5.3. Escala de Voos, Sobreavisos e Reservas;
 - 5.3.1. Limitações de Tempo de Voos e Requisitos de Repouso;
- 5.4. Controle Técnico de Tripulações
 - 5.4.1. Registro de Horas de Voos;
 - 5.4.2. Registros Individuais de Tripulante, e
 - 5.4.3. Controle dos Certificados de Habilitação Técnica (CHT).
- 5.5. Procedimentos para Supervisão e Controle das Condições Físicas da Tripulação:
 - 5.5.1. Precauções quanto à alimentação antes e durante o voo;

- 5.5.2. Consumo de bebidas e/ou drogas, e
- 5.5.3. Controle do Certificado de Capacidade Física (CCF).

SEÇÃO 06 - PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

6.1. Descrever as Políticas (Doutrinas) Operacionais do órgão.

6.2. Os procedimentos operacionais padrão, a fim de garantir a padronização de procedimentos para execução de suas operações aéreas, descreverão as modalidades de operações aéreas especiais realizadas, voo sobre água, lançamento de paraquedistas, SIVN, utilização de VANT, bem como as técnicas a serem adotadas para cada modalidade de operação área especial, bem como os equipamentos operacionais especiais utilizados.

6.3. A fim de balizar a confecção dos procedimentos operacionais poderão ser utilizados os seguintes critérios:

6.3.1. Dê um nome ao seu procedimento, assim ele poderá ser associado a um processo;

6.3.2. Material necessário: nesse campo citar todos os materiais imprescindíveis para a execução do procedimento (cordas, mosquetões, freio oito, armamento, equipamentos de proteção individual, etc);

6.3.3. Dê um número ao seu procedimento, assim ele estará inserido dentro de uma sequência, com outros procedimentos;

6.3.4. Estabeleça uma data: é necessário registrar o dia em que o procedimento foi adotado como padrão;

6.3.5. Mantenha o controle de revisão: registrar a data em que a última revisão foi feita, o procedimento operacional pode sofrer atualizações, porém, todas deverão ser registradas e controladas para garantir a lisura do procedimento;

6.3.6. O número de ordem de sua última revisão: os procedimentos deverão ter registrado o número da revisão que está vigendo, em um campo apropriado no formulário; (ex: 1ª, 2ª ou 3ª revisão);

6.3.7. Quem é o responsável: o responsável deve ser indicado no procedimento-padrão, (ex: Piloto, co-piloto, tripulante operacional, médico, etc);

6.3.8. Descreva as atividades críticas: dentre as tarefas descritas, no procedimento, destacar as que poderão gerar prejuízo aos resultados esperados pelo processo, caso não sejam observadas;

6.3.9. Descreva a sequência das ações: descrever todas as tarefas necessárias para que o procedimento seja realizado como um todo, em ordem sequencial de ações, orientando o operador;

6.3.10. Resultados esperados: descrever o que se espera com a execução do referido procedimento;

6.3.11. Ações corretivas: estão relacionadas à previsão de possíveis erros a serem cometidos na execução do procedimento, ações de correção devem ser previstas pelo instrumento de padronização;

6.3.12. Possibilidades de erro: conforme estatísticas e levantamentos e com base na experiência dos profissionais que já executaram tarefas semelhantes, procure relacionar as ações ou situações comuns de erros na execução do procedimento descrito, e

6.3.13. Os esclarecimentos: algumas ações descritas no procedimento, como uso de equipamentos, ou outros que serão condutores do agente público ao sucesso na execução do padrão, aqui você pode apresentar textos, filmes, desenhos, fotografias, esquemas ou outro recurso adequado, para melhorar o entendimento do procedimento e que a ele serão anexados, após aprovados.

APÊNDICE B

ELABORAÇÃO DO MANUAL DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (MGSO)

B90.1 – REQUISITOS GERAIS

(a) O órgão deve desenvolver e manter seu Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO), conforme Subpartes J e K deste regulamento, em papel ou mídia eletrônica, com o objetivo de formalizar e divulgar a abordagem de segurança operacional do órgão através da mesma.

(b) O Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional – (MGSO) de um órgão, de acordo com este Regulamento, deve conter, quando aplicável, o seguinte:

(1) identificação do órgão;

(2) descrição do ambiente operacional do órgão, área de atuação e aeródromos onde opere ou faça manutenção de suas aeronaves ou tenha sua sede;

(3) análise do faltante (Declaração de Conformidade);

(4) plano de implantação do SGSO, refletindo os componentes/elementos existentes no órgão em relação ao disposto neste Regulamento e a proposta em fases, com cronograma, de implantação do que falta;

(5) política e Objetivos de segurança operacional do órgão;

(6) Gerenciamento do Risco à Segurança Operacional pelo órgão;

(7) Garantia de Segurança Operacional do órgão;

(8) Promoção da Segurança Operacional pelo órgão, e

(9) Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga (PGRF).

(c) O órgão deve garantir que a documentação de seu SGSO seja feita de maneira clara e inteligível. Não é exigido um padrão de formatação específico, tendo em vista que diferentes organizações possuem diferentes padrões de programação visual.

B90.2 - ENVIO E PROCESSO INICIAL DO MGSO

(a) Uma vez elaborado ou atualizado o MGSO, o órgão deve aprová-lo e encaminhá-lo para a ANAC para ciência e orientações.

(b) O MGSO deve ser enviado à ANAC, assinado pelo Gestor de Segurança Operacional e pelo Gestor Responsável, em uma cópia impressa e uma cópia digital em mídia eletrônica (em arquivo do tipo pdf) de seu MGSO para análise.

(c) O SGSO de um órgão deve cumprir as orientações previstas neste Regulamento.

(d) Nos casos em que o MGSO apresentado não esteja em conformidade, compete à ANAC recomendar as ações corretivas necessárias para a sua adequação, seguindo o previsto neste Regulamento.

(e) No caso do parágrafo anterior, cabe ao órgão efetuar a(s) correção(ões) de seu SGSO e dar continuidade ao processo, cumprindo as recomendações recebidas.

B90.3 - VIGÊNCIA DO MGSO

(a) O MGSO terá prazo de validade indeterminado.

(b) O MGSO pode, a qualquer instante, ter sua situação revista, caso seja verificado que o mesmo, naquele momento, não atende aos requisitos da legislação em vigor ou não reflete a situação atual do órgão.

B90.4 - ATUALIZAÇÃO DO MGSO

- (a) O órgão deve garantir que o MGSO seja alterado, quando necessário, de forma a manter-se atualizado.
- (b) A atualização do MGSO deve ser feita por meio de emendas e/ou revisão, de forma a garantir que este reflita, constantemente, a realidade do órgão.
- (c) As atualizações, emendas e/ou revisões devem ser efetuadas oportunamente, por iniciativa do órgão, em caso de mudanças significativas no órgão, alterações nas características de seu SGSO ou para atualizar seus programas e cronogramas.
- (d) Após realizadas as atualizações, modificações e/ou revisões, o órgão deve enviar nova cópia física e digital do MGSO, aprovado por seu Gestor de Segurança Operacional e Gestor Responsável.
- (e) O órgão deve manter um controle das atualizações, modificações e/ou revisões de seu MGSO.

B90.5 - DIVULGAÇÃO DO MGSO

- (a) O órgão deve divulgar como está estruturado seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, contido no MGSO, a todos os setores e respectivos agentes públicos do órgão.
- (b) A divulgação do conteúdo do MGSO pode ser em sua completude ou somente as partes pertinentes, uma vez que cada um possui sua parcela de cooperação nos seus resultados operacionais e, conseqüentemente, no desempenho da segurança operacional do órgão.
- (c) O objetivo da divulgação é permitir que as políticas e objetivos de segurança operacional do órgão sejam assimiladas e praticadas de forma abrangente, contribuindo para a minimização dos riscos à segurança operacional existentes e potenciais.
- (d) O órgão deve assegurar que seus funcionários tenham fácil acesso a uma cópia atualizada das partes do MGSO relativas às suas funções e que esteja ciente das alterações correspondentes.

APÊNDICE C

ELABORAÇÃO DO PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL (PTO)

C90.1 – GERAL

- (a) Este apêndice apresenta a estrutura para elaboração do Programa de Treinamento Operacional (PTO) para operadores de aeronaves de Estado, regidos pelo RBAC 90, com vistas à eficácia dos treinamentos e à segurança operacional aeronáutica.
- (b) São apresentados também procedimentos para orientação sobre apresentação, formatação e composição do PTO, utilizando como orientação o RBAC 90.
- (c) O Programa de Treinamento Operacional deve assegurar que o aeronavegante, conforme definido no subparágrafo 90.3 (a) (10), seja adequadamente treinado para o desempenho de suas atribuições.
- (d) O órgão deve prover o livre acesso e disponibilizar, quando requerido, cópias do Programa de Treinamento Operacional (PTO) para a ANAC, conforme estabelecido no parágrafo 90.75 (b), exceto àqueles referentes às operações aéreas especiais classificadas com grau de sigilo que restrinjam a veiculação da informação, conforme previsto no subparágrafo 90.75 (b) (1).

C90.2 - CONCEITOS E DEFINIÇÕES

- (a) Currículo: Agenda específica para um determinado treinamento, tipo de aeronave e função de um aeronavegante. Um currículo inclui as disciplinas, atividades, conteúdos complementares e a carga horária.
- (b) Ementário: Conjunto de informações sobre as disciplinas, atividades ou atividades complementares de um determinado treinamento, incluindo objetivo, conteúdo programático e carga horária.
- (c) Disciplina: Conjunto de conhecimentos específicos alinhados com uma área de estudo. A disciplina é uma das partes que compõem um currículo e pode possuir caráter teórico ou teórico-prático.
- (d) Atividade: Conjunto de procedimentos eminentemente práticos que se integram aos conteúdos teóricos ensinados em uma disciplina. As atividades incluem as práticas, os estágios, dentre outros. A atividade é uma das partes que podem compor um currículo.
- (e) Conteúdo complementar: Conjunto de conhecimentos relevantes para um determinado contexto transmitidos por meio de palestras, seminários, fóruns, congressos etc. O conteúdo complementar é uma das partes que podem compor um currículo.
- (f) Ensino à Distância (EAD): É o processo de ensino-aprendizagem, mediado por tecnologias, através do qual é possível a interação de instrutores e alunos separados no espaço e/ou no tempo.
- (g) Educação continuada: É o processo constante de ensino-aprendizagem pautado nas oportunidades de aprendizagem constante, presentes nos diversos contextos. Tais contextos se referem ao ambiente regular da sala de aula, mais também o ambiente controlado do trabalho que permite aprender em serviço.
- (h) Material Didático: Material instrutivo desenvolvido utilizado em cada tipo de treinamento, compreendendo planos de aula, guias dos instrutores, manuais de treinamento, programas de computador (software), audiovisuais, livros, apostilas e manuais das aeronaves. O material didático deve refletir, exatamente, o requerido nos Currículos de Treinamento.
- (i) Métodos de Instrução: Metodologia de ensino empregada para transmitir informações aos tripulantes mediante aulas, conferências, demonstrações, apresentações multimídia e estudos

dirigidos. Podem ser utilizados na instrução: instrução baseada em computadores, dispositivos de treinamento, simuladores de voo e aeronaves estáticas.

(j) Missões de Voo: Detalhamento das manobras, procedimentos e respectivas cargas horárias de cada missão de treinamento de voo na aeronave.

(k) Sessões de Simulador ou em Dispositivos de Treinamento: Detalhamento das manobras, procedimentos e respectivas cargas horárias de cada sessão de treinamento em simulador de voo ou dispositivo de treinamento.

C90.3 – TIPOS DE TREINAMENTOS PARA AERONAVEGANTES

(a) TREINAMENTO INICIAL. É o treinamento requerido para um aeronavegante que não trabalhou em um determinado órgão. Este treinamento é a primeira experiência do aeronavegante com os procedimentos e regulamentos que regem o funcionamento do órgão, sendo o mais básico treinamento aplicado a um aeronavegante.

(b) TREINAMENTO PERIÓDICO. Treinamento requerido para um aeronavegante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente no tipo de aeronave, equipamento ou função técnica ligada diretamente ao voo.

(c) TREINAMENTO DE TRANSIÇÃO. Treinamento requerido para um aeronavegante que já tenha sido previamente treinado e qualificado para uma específica função técnica ligada diretamente ao voo pelo órgão e que está sendo designado para a mesma função em diferente tipo de aeronave ou equipamento, do mesmo órgão.

(d) TREINAMENTO DE DIFERENÇAS. Treinamento requerido para um aeronavegante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave ou equipamento antes de começar a trabalhar, na mesma função, em uma variante do mesmo tipo de aeronave ou equipamento.

(e) TREINAMENTO DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL. Treinamento requerido para um tripulante que tenha sido qualificado pelo órgão e trabalhado como co-piloto em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar como comandante no mesmo tipo de aeronave.

(f) TREINAMENTO DE REQUALIFICAÇÃO. Treinamento requerido para um aeronavegante que tenha sido qualificado pelo órgão e que tenha perdido sua qualificação para trabalhar em uma particular função e/ou equipamento, por não ter completado satisfatoriamente o treinamento periódico e/ou os exames de proficiência nos períodos previstos.

(g) TREINAMENTO PARA INSTRUTOR DE VOO. Treinamento requerido para o comandante de aeronave que esteja sendo designado pelo operador para exercer a função de instrutor de voo do órgão.

(h) TREINAMENTO ESPECIAL. Treinamento requerido para um aeronavegante se qualificar nos procedimentos operacionais e/ou em operações aéreas especiais previstas no MOP do órgão, bem como, por ocasião da inclusão de novos equipamentos na aeronave, chegada de novos equipamentos no órgão ou mudanças em procedimentos operacionais, que não estejam previstos no Programa de Treinamento Operacional em vigor do órgão.

(1) os treinamentos especiais são aplicados também para capacitação de aeronavegantes para desempenharem funções técnicas de voo, exceto as que coincidam com a capacitação de pessoal para a aviação civil prevista no RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo, e

(2) as capacitações realizadas por um órgão visam a suprir necessidade de qualificação de pessoal em operações aéreas especiais, dentro do próprio órgão ou de outra instituição regida por este RBAC.

C90.4 - OBSERVAÇÕES SOBRE TREINAMENTOS

- (a) A Experiência Recente adquirida ou readquirida por um aeronavegante deve ocorrer sob a supervisão de um aeronavegante devidamente qualificado e com as prerrogativas em vigor para determinada aeronave ou equipamento do próprio órgão ou pertencente a outro órgão Aviação de Estado (Pública) governado por este RBAC.
- (b) A Experiência Operacional de um aeronavegante empregado na função técnica de co-piloto deve ser adquirida sob a supervisão de outro piloto qualificado como piloto em comando, sob a perspectiva da educação continuada das operações.
- (c) Os treinamentos poderão ocorrer em três modelos de ensino: presencial, semipresencial e ensino a distância (EAD). O treinamento que ocorrer no modelo semipresencial e EAD será necessário designar um tutor do órgão que será o facilitador no processo de construção do conhecimento.
- (d) A experiência Operacional de um co-piloto submetido a Treinamento de Elevação de Nível para a função de comandante de aeronave, tendo assento na posição do comandante e assumindo efetivamente os comandos da aeronave, será adquirida durante as missões de voo, em operações aéreas especiais, sob a supervisão de um instrutor de voo do órgão devidamente qualificado e designado.
- (e) Os órgãos poderão contratar centros de treinamento ou diretamente aeronavegantes, realizar convênios, assinar termos de cooperação técnica ou qualquer tipo de protocolo com outros órgãos para viabilizar a qualificação dos seus aeronavegantes, empregados em operações aéreas especiais.
- (f) Cada órgão deverá realizar a confecção de seu Programa de Treinamento Operacional (PTO) privilegiando a segurança operacional aeronáutica, os tipos de operações aéreas especiais desempenhadas, bem como as cargas horárias e os conteúdos programáticos, além de outros necessários para afiançar o desempenho seguro, eficaz e eficiente da missão a serviço do Poder Público.

C90.5 – FORMATO DO PROGRAMA (PTO)

- (a) O Programa de Treinamento Operacional (PTO) deve ter o seguinte formato:
- (1) configuração do tamanho do papel: 21.0 X 29.7 cm (A-4);
 - (2) formato: folheto;
 - (3) fonte do texto: *Times New Roman*, tamanho 12;
 - (4) espaçamento: simples;
 - (5) parágrafo: simples;
 - (6) formato eletrônico: quando requerido, deve ser disponibilizado em arquivo único;
 - (7) encadernação: capa e prendedor que permita troca de folhas;
 - (8) identificação: Nome do órgão na lombada do programa;
 - (9) impressão: Frente e verso, a partir das Disposições Preliminares, e
 - (10) paginação: nome do órgão, número da página, data e número da revisão.

C90.6 – ESTRUTURA DO PROGRAMA

- (a) O Programa de Treinamento Operacional (PTO) é composto pela seguinte estrutura:
- (1) preâmbulo;
 - (2) termo de comprometimento;
 - (3) lista de páginas efetivas;
 - (4) controle de revisões;
 - (5) sumário;
 - (6) generalidades;

- (7) treinamentos; e
- (8) disposições finais.

(b) PREÂMBULO

No preâmbulo, o órgão deve informar o objetivo geral do Programa de Treinamento Operacional (PTO), estabelecer os aeronavegantes para os quais o treinamento se aplica, informar a regulamentação aeronáutica que fundamenta o programa e definir as responsabilidades dos setores envolvidos no treinamento, de forma a assegurar que cada aeronavegante seja adequadamente treinado e qualificado para um determinado tipo de operação, função específica e tipo de equipamento, de acordo com os requisitos estabelecidos pelo RBAC 90.

(c) TERMO DE COMPROMETIMENTO

O ____ (nome do órgão de Aviação de Estado (Pública))____, representado pelo seu ____ (Ex.: Comandante, Chefe, Superintendente etc.)____, compromete-se em garantir que nenhum aeronavegante poderá trabalhar no órgão, a menos que tenha completado, com aproveitamento, o treinamento requerido para o desempenho de sua função, descrito neste Programa de Treinamento Operacional, que foi elaborado de acordo com as normas e a legislação vigente.

____ (local)__, __ (data)____

____ (nome do gestor do órgão)____
____ (Função ou Cargo)____

(d) LISTAS DE PÁGINAS EFETIVAS

Deve ser incluída uma lista contendo as páginas efetivas e respectivas datas de revisão, a qual deve ser atualizada após cada modificação para assegurar que o Programa de Treinamento Operacional esteja sempre completo e atualizado.

LISTA DE PÁGINAS EFETIVAS					
Página	Revisão	Página	Revisão	Página	Revisão

Legenda: O – Original/ E – Emenda

(e) CONTROLE DE REVISÕES

É responsabilidade de cada detentor do Programa de Treinamento Operacional (PTO) manter o programa atualizado e registrar as revisões efetuadas, garantindo o livre acesso ao seu conteúdo e disponibilizar, quando requerido, cópias para a ANAC, apenas dos treinamentos e/ou conteúdos não protegidos por grau de sigilo que restrinja a sua divulgação. O controle dessas revisões deve constar na lista exemplificada abaixo. O número da revisão e a data de sua efetivação devem constar em cada página modificada do programa.

CONTROLE DE REVISÕES							
Revisão		Data da inserção	Inserida por	Revisão		Data da inserção	Inserida por
Nº	Data			Nº	Data		

(f) SUMÁRIO

No sumário, é constada a lista das principais divisões, seções, parágrafos ou subparágrafos e um PTO, estando localizado no início do programa, antes da seção referente às generalidades.

(g) GENERALIDADES

Esta parte deve proporcionar uma visão geral do órgão, permitindo ao aeronavegante se familiarizar com as práticas organizacionais e administrativas, política do operador, tipos de operação e deveres e responsabilidades dos aeronavegantes, de forma a assegurar que adquira os conhecimentos necessários à introdução aos diversos tipos de treinamentos requeridos para o exercício de sua função, tais como:

- (1) Informações gerais sobre o órgão:
 - (i) histórico do órgão, organização e estrutura administrativa;
 - (ii) política e conceitos operacionais, e
 - (iii) área de atuação e tipo de operação.
- (2) frota de aeronaves: modelos de aeronaves empregadas.
- (3) visão geral do PTO:
 - (i) normas e procedimentos aplicados, e
 - (ii) metodologia de instrução.
- (4) critério de avaliação e guarda de registros:
 - (i) registros operacionais dos aeronavegantes (files).
- (5) instrutores:
 - (i) relação de instrutores.
- (6) instalações e facilidades:
 - (i) materiais e auxílios atrelados à instrução.
- (7) modelos de ensino:
 - (i) presencial;
 - (ii) semi-presencial; e
 - (iii) EAD.

(h) TREINAMENTO

Esta parte compreende uma listagem de atividades de instrução que define os treinamentos a serem aplicados aos aeronavegantes dos órgãos. Inclui: treinamentos, currículos, disciplinas, ementas, objetivos, conteúdos programáticos, cargas horárias, público-alvo, modelo de ensino, instalações, auxílios à instrução e material instrucional.

(1) EXEMPLO:

TREINAMENTO INICIAL DE AERONAVEGANTE

- PÚBLICO-ALVO: Treinamento requerido para aeronavegante recém chegado ao órgão para executar qualquer função técnica de voo, que nunca trabalhou no referido órgão de aviação de Estado (Pública).

- CURRÍCULO:

TREINAMENTO INICIAL DE AERONAVEGANTE	
DISCIPLINAS	Carga Horária
Disciplina 1	02
Disciplina 2	02
Total de Carga Horária das Disciplinas	04
ATIVIDADES	Carga Horária
Estágio 1	40
Total de Carga Horária das Atividades	40
CONTEÚDOS COMPLEMENTARES	Carga Horária
Palestra 1	02
Total de Carga Horária dos Conteúdos Complementares	02
Total Geral de Carga Horária	53

- MODELO DE ENSINO: Presencial

- EMENTÁRIO:

a) **DISCIPLINAS:** Disciplina 1 (teórico).

Objetivo: Descrever o objetivo da disciplina.

CONTEÚDO PROGRAMÁTICO	CARGA HORÁRIA
a) Conteúdo 1	01h
b) Conteúdo 2	01h

b) **ATIVIDADES:**

Atividade: ESTÁGIO 1

CONTEÚDO PROGRAMÁTICO	CARGA HORÁRIA
a) Conteúdo 1	10h
b) Conteúdo 2	10h

c) **CONTEÚDOS COMPLEMENTARES:**

Conteúdo Complementar: Palestra 1

CONTEÚDO PROGRAMÁTICO	CARGA HORÁRIA
a) Tópico 1	01h
b) Tópico 2	01h

(i) **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Na seção de disposições finais serão elencadas informações importantes para a realização do Programa de Treinamento Operacional (PTO) que não foram incorporadas nas seções anteriores.

APÊNDICE D

SOLICITAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO

(MODELO DE REQUERIMENTO)

(Local e data)

Do: Nome do órgão a serviço do Poder Público responsável pela operação do VANT;

Ao: Nome do órgão local de controle do espaço aéreo;

Assunto: Solicitação de segregação do espaço aéreo para operação com VANT.

Tendo em vista o estabelecido no parágrafo 90.177 (a) do RBAC 90, bem como no [indicar o regulamento] expedido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), solicito a V.S.^a a segregação do espaço aéreo para voo de Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) em operações aéreas especiais, a serviço do Poder Público, no seguinte local: [bairro, município, estado].

[Conforme regulamento expedido pelo DECEA as solicitações deverão conter o maior número de informações de interesse do controle do espaço aéreo]

Nesta operação, será empregado o VANT em uma altitude máxima de [em pés, acima do nível médio do mar (MSL)], a uma altura máxima de [em pés, acima do solo] nas seguintes coordenadas geográficas: [indicar um polígono, ex.: S 22° 20' 00" - W 42° 25' 00"; S 22° 22' 00" - W 42° 27' 00"; e S 22° 23' 00" - W 42° 24' 00"; ou círculo de 5 km de raio, com centro nos pontos de coordenadas S 22° 20' 00" - W 42° 25' 00"; ou setor circular de 5 km de raio com vértice no ponto de coordenadas S 22° 20' 00" - W 42° 25' 00" entre os rumos magnéticos 150° e 245°]. No(s) mês(es) de [nome do(s) mês(es)], no(s) dia(s) [elencar os dias] e no(s) seguinte(s) horário(s) [elencar o(s) horário(s)].

Outrossim, conforme disposto no parágrafo 90.177 (b) as informações aqui reportadas revestem-se de condição de acesso [indicar se o documento é: **SEM RESTRIÇÃO**, **RESERVADO**, **CONFIDENCIAL**, **SECRETO** ou **ULTRA-SECRETO**] devido ao grau de sigilo das operações aéreas especiais com emprego de VANT a serviço do Poder Público.

Cordialmente,

[Assinatura do requerente]

Nome do representante do Órgão
Função ou cargo