

PORTARIA Nº 2.050/SPO/SAR, DE 29 DE JUNHO DE 2018.

Estabelece modelo de referência de diário de bordo em meio físico.

(Texto compilado)

OS SUPERINTENDENTES DE PADRÕES OPERACIONAIS E AERONAVEGABILIDADE SUBSTITUTO, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 34, inciso VIII, e o art. 35, inciso III, do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, tendo em vista o disposto na Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, e considerando o que consta do processo nº 00065.000366/2018-61,

RESOLVEM:

Art. 1º Estabelecer modelo de referência do diário de bordo em meio físico (papel) para escrituração, registro e apresentação das informações e orientar seu preenchimento.

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 2º. O diário de bordo é documento único, de porte obrigatório, que deve ser organizado em volumes.

§ 1º Todos os volumes de diários de bordo encerrados e o corrente, pertencentes à aeronave caracterizada segundo seu fabricante, modelo e número de série, compõem o acervo de documentos da aeronave, independentemente de marcas de nacionalidade e matrícula. [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 2º Os volumes do diário de bordo cuja última página tenha sido preenchida a menos de 5 (cinco) anos e 1 (um) dia da data corrente devem ficar à disposição da fiscalização. [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 3º Sendo distintos o operador e o proprietário da aeronave, o negócio jurídico que firmarem entre si permitindo a posse e uso da mesma pelo primeiro deve dispor sobre a responsabilidade pela produção, guarda e manutenção do diário de bordo.

§ 4º Ocorrendo a transferência de propriedade da aeronave, todos os volumes de diário de bordo custodiados pelo vendedor devem ser entregues ao comprador e o recibo da tradição do documento deve ser apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) para averbação no livro de matrícula da aeronave.

Art. 3º. Para os efeitos desta Portaria, aplicam-se as seguintes definições:

I - termo de abertura: é o ato pelo qual se declara, na primeira página do diário de bordo, a sua efetivação, constatando dela a data, a identificação da aeronave e os dados técnicos e operacionais que lhe são pertinentes;

II - termo de encerramento: é o ato pelo qual se declara, na última página do diário de bordo, o seu encerramento, devidamente datado.

Parágrafo único. As demais definições desta Portaria constam do RBAC nº 01.

Art. 4º. Um volume do diário de bordo deve conter a seguinte estrutura:

I - capa;

II - prefácio;

III - termo de abertura;

IV - Parte I – Registro de voo;

V - Parte II – Situação técnica da aeronave; e

VI - termo de encerramento.

§ 1º Os dados de que tratam os incisos IV e V, correspondentes ao registro de voo e situação técnica da aeronave, poderão ser impressos em uma única folha, cabendo ao proprietário da aeronave demonstrar a adequação do arranjo às necessidades da fiscalização.

§ 2º Os proprietários ou operadores de planadores, balões livres tripulados, dirigíveis, aeronaves aerodesportivas poderão adaptar a disposição gráfica e os campos dos dados de que tratam os incisos IV e V do caput, correspondentes ao registro de voo e situação técnica da aeronave, segundo a peculiaridade do uso das aeronaves. ([Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019](#))

§ 3º As páginas referentes às Partes I e II do diário de bordo devem ser confeccionadas em pelo menos duas vias, sendo a segunda via destacável, com exceção das aeronaves operadas por tripulante não remunerado, que poderão confeccionar todas as páginas em uma única via. ([Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019](#))

Art. 5º. O volume do diário de bordo utilizado para escrituração, registro e apresentação das informações em meio físico (papel) tem numeração única composta no formato NN/CC-MMM/AAAA, onde:

I - NN é um número sequencial crescente, devendo ser grafado o zero antecedente para o intervalo 1 (um) a (nove), com o número 01 (um) correspondendo ao primeiro volume do diário de bordo da aeronave, contado desde a vigência da Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, em 3 de maio de 2002;

II - CC é a marca de nacionalidade atribuída pelo RAB para a aeronave;

III - MMM é a marca de matrícula atribuída pelo RAB para a aeronave;

IV - AAAA é o ano calendárico em que ocorreu a abertura do diário de bordo.

§ 1º A sequência numérica (NN) dos volumes do diário de bordo é independente do ano (AAAA).

§ 2º Ocorrendo mudança de marcas da aeronave, deverá ser lavrado o termo de encerramento do volume do diário de bordo correspondente antes da abertura de um novo.

§ 3º Caso a aeronave identificada segundo fabricante, modelo e número de série já tenha sido anteriormente registrada com as mesmas marcas de nacionalidade e matrícula, a sequência numérica (NN) dos volumes do diário de bordo deve ser respeitada.

CAPÍTULO II DOS ELEMENTOS PRÉ-TEXTUAIS

Art. 6º. Todo volume de diário de bordo deve conter uma página de prefácio com o texto e disposição como especificado no Anexo desta Portaria.

Parágrafo único. A página de prefácio poderá estar no verso da capa (segunda capa) do volume se o texto estiver grafado inteiramente em seu averso.

Art. 7º. Todo volume de diário de bordo deve conter uma página para lavratura do termo de abertura, com os seguintes campos: [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I - dia calendárico de abertura do volume de diário de bordo;

II - mês calendárico de abertura do volume de diário de bordo;

III - ano calendárico de abertura do volume de diário de bordo;

IV - páginas do volume de diário de bordo;

V - fabricante, conforme constante no RAB para a aeronave (vide Certificado de Aeronavegabilidade);

VI - modelo, conforme constante no Certificado de Aeronavegabilidade; [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

VII - número de série, conforme constante no RAB para a aeronave (vide Certificado de Aeronavegabilidade);

VIII - marcas de nacionalidade e matrícula, conforme constante no RAB para a aeronave, composta de duas letras para a indicação da nacionalidade brasileira e três letras para a matrícula, separadas por hífen (vide Certificado de Matrícula);

IX - horas totais de voo;

X - total de ciclos (se aplicável); [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

XI [\(Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

XII - total de pousos;

XIII - nome do proprietário, segundo o registrado no RAB, na data de abertura do volume;

XIV - nome do operador, segundo o registrado no RAB, na data de abertura do volume;

XV - observações.

§ 1º ([Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019](#))

§ 2º No caso de mudança de marcas, ao abrir o novo volume de diário de bordo para a aeronave com as novas marcas, o operador deve fazer constar no campo destinado às observações o texto: “Esta aeronave possuía anteriormente as marcas WW-XYZ até DD/MM/AAAA”, onde:

I - WW é a marca de nacionalidade anterior;

II - XYZ é a marca de matrícula anterior;

III - DD é o dia calendárico em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

IV - MM é número do mês calendárico em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula); e

V - AAAA é o ano em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula).

CAPÍTULO III DAS OCORRÊNCIAS

Art. 8º. As ocorrências verificadas entre o fechamento e a abertura de portas da aeronave devem ser registradas no diário de bordo. ([Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019](#))

Art. 9º. As ocorrências classificam-se em:

I - de saúde e sanitárias, que devem ser indicadas HTSAN;

II - de segurança relativa a atos de interferência ilícita contra a aviação civil, que devem ser indicadas AVSEC;

III - de segurança pública, que devem ser indicadas PBSEC; e

IV - outras, que devem ser indicadas OTR.

Parágrafo único. O piloto em comando deve providenciar, na primeira escala (término da etapa de voo), o comparecimento a bordo para as providências cabíveis, de:

I - médico ou autoridade sanitária, nos casos do inciso I do Art. 9º acima;

II - agente da Polícia Federal, ou da autoridade policial local se aquele não existir na localidade ou não poder atender em até 30 (trinta) minutos após a abertura de portas da aeronave, nos casos do inciso II do Art. 9º acima;

III - autoridade policial local, nos casos do inciso III do Art. 9º acima;

IV - agente público competente para conhecer da situação, nos casos do inciso VI do Art. 9º acima.

Art. 10. No registro das ocorrências deve constar:

I - data da ocorrência;

II - hora da ocorrência;

III - local da ocorrência, pelo indicativo de localidade ou coordenada geográfica se em solo e, obrigatoriamente por coordenada geográfica se em voo;

IV - página do volume do diário de bordo onde constem os dados relativos ao voo da ocorrência;

V - código de classificação da ocorrência, segundo art. 9º desta Portaria;

VI - melhor qualificação civil possível das pessoas envolvidas, conforme disponíveis;

VII - descrição dos fatos, informando o que e como se deu a ocorrência.

§ 1º O piloto em comando da aeronave é o responsável pelo registro da ocorrência, podendo ser substituído pelo segundo em comando ou outro membro da tripulação conforme estipular o manual geral de operações do operador da aeronave, se existente e certificado pela ANAC.

§ 2º Os interessados especificados no art. 9º da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, poderão obter cópia da folha de ocorrência para fins de direito, correndo as custas às suas expensas.

CAPÍTULO IV DO REGISTRO DO VOO

Art. 11. A Parte I do diário de bordo deverá conter os seguintes dados relativos a cada etapa de voo: [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I - tripulação – código ANAC, horário de apresentação (para tripulação com atuação remunerada), base contratual (se aplicável) e rubrica; [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

II - numeração da página do diário de bordo;

III - numeração do diário de bordo;

IV - identificação da aeronave (marcas);

V - ciclos parciais e totais de voo (se aplicável); [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

VI - data do voo (dia/mês/ano) e horários de partida, decolagem, pouso e corte;

VII - locais de pouso e decolagem;

VIII - tempo de voo diurno, noturno, VFR, IFR (real ou sob capota); [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

IX - horas de voo por etapa/total;

X - número de pousos parciais e totais; (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

XI - total de combustível, no momento da partida dos motores;

XII - natureza do voo;

XIII - número de pessoas a bordo por etapa;

XIV - peso da carga transportada por etapa;

XV - local para rubrica do piloto em comando da aeronave; e

XVI - ocorrências de voo.

Parágrafo único. (Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 1º Os incisos I, VIII, XI e XIV somente serão requeridos caso se apliquem às suas operações. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 2º Aeronaves que só realizam voo VFR diurno real não precisam possuir o campo “tempo de voo”. Neste caso, o tempo de voo será calculado entre a decolagem e o pouso e será considerado VFR diurno real. Essas aeronaves não poderão realizar voos sob capota. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 3º Aeronaves que só realizam voos de natureza privada, não precisam ter o campo: “natureza do voo”. Neste caso, todos os voos lançados serão considerados como de natureza privada (PV). (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 4º No caso de aeronaves que comportam apenas o piloto, não é necessário o campo “número de pessoas a bordo por etapa”. Neste caso, será considerado que a aeronave transporta apenas uma pessoa. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 5º Aeronaves que nunca transportam carga não precisam ter o campo “peso da carga transportada por etapa”. Neste caso, será considerado que a aeronave não transporta carga. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 6º Para efeitos desta Portaria, qualquer objeto de peso relevante para o cálculo do peso e do balanceamento da aeronave deve ser considerado carga e seu peso deve ser declarado no diário de bordo. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 7º Quando o tempo de voo for considerado entre a partida e o corte do(s) motor(es), o diário de bordo não precisa possuir os campos “horário de decolagem” e “horário de pouso”. Neste caso, será considerado o tempo de voo entre a partida e o corte do(s) motor(es). (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 12. No diário de bordo em meio físico (papel), o número sequencial cronológico que identifica o registro de determinado voo será obtido, se necessário, pela composição das marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, dia e hora de decolagem do voo, não necessitando de campo próprio.

Art. 13. Os tripulantes embarcados em determinado voo devem ser identificados por:

I - código ANAC, sequência de 6 (seis) dígitos correspondente ao número de inscrição no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da ANAC;

II - seguido da função a bordo, com 1 (uma) posição alfanumérica que pode assumir os seguintes valores: [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

- a) [\(Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)
- b) [\(Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)
- c) O, para o segundo em comando;
- d) C, para o comissário;
- e) M, para o mecânico de voo;
- f) X, para o tripulante extra; e
- g) D, para outro; [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

III - hora de apresentação (para tripulação remunerada) no formato HH:MM. [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

- a) HH corresponde à hora; e
- b) MM corresponde aos minutos.

§ 1º Quando não for identificado o horário de referência, será considerado o horário local do aeródromo de origem da etapa do voo. [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 2º O horário UTC (zulu) pode ser identificado pela letra Z, ou pela sigla UTC, ou outra forma inequívoca.” [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

Art. 14. Para todo voo deve ser informada a data de decolagem no formato DD/MM/AAAA, onde:

- a) DD é o dia calendário;
- b) MM é número do mês calendário; e
- c) AAAA é o ano calendário.

Parágrafo único. A data de decolagem poderá figurar no cabeçalho da página do diário de bordo para indicar que todos os voos registrados naquela página ocorreram em uma mesma data.

Art. 15. Os locais de pouso e decolagem devem ser informados para cada voo, conforme indicativo OACI, código com quatro posições alfanuméricas, podendo assumir qualquer valor constante no Doc 7910 da OACI.

§ 1º Caso a localidade não possua indicativo OACI, deverá ser preenchido o respectivo campo com o código ZZZZ, seguido do nome da localidade (fazenda, pista, área, prédio, hospital, lote etc), no campo de observações.

§ 2º Nos casos não previstos no caput e no § 1º acima, deve-se informar as coordenadas geográficas, expressas nos termos do datum de referência geodésica WGS-84 (Sistema Geodésico Mundial – 1984), no formato gg mm ssQ/057 33 15G, onde:

I - gg ou ggg indica os graus, sendo que gg varia de 0º a 90º e ggg varia de 0º a 180º;

II - mm indica os minutos;

III - ss indica os segundos;

IV - Q é a latitude, que pode assumir os valores alfabéticos S para sul ou N para norte, a partir do Equador; e

V - G é a longitude, que pode assumir os valores alfabéticos W para oeste ou E para leste, a partir do meridiano de Greenwich.

§ 3º Em todas operações, exceto aquelas regidas pelo RBAC nº 137 (operações aeroagrícolas), a precisão mínima exigida para as coordenadas geográficas é de 3 (três) minutos de arco do centro geométrico da principal pista do aeródromo, ou 5.556 m (cinco mil, quinhentos e cinquenta e seis metros).

§ 4º Nas operações regidas pelo RBAC nº 137 (operações aeroagrícolas) as coordenadas geográficas devem corresponder ao centro da área de operação, com precisão mínima de 3 (três) minutos de arco.

§ 5º [\(Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

Art. 16. Os horários de partida, decolagem, pouso, e corte dos motores devem ser informados no formato HH:MM. [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I [\(Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

II [\(Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 1º Quando não for identificado o horário de referência, será considerado o horário local do aeródromo de origem da etapa do voo. [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 2º O horário UTC (zulu) pode ser identificado pela letra Z, ou pela sigla UTC, ou outra forma inequívoca. [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 3º O horário de referência utilizado para o primeiro lançamento da etapa de um voo obriga a sua utilização para os demais lançamentos da etapa. [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

Art. 17. Os quantitativos de horas de voo diurnas e noturnas, voo em condições VFR, IFR-R (real) e IFR-C (sob capota) e tempo total de voo devem ser registrados no formato HH:MM ou formato decimal. [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

II (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Parágrafo único. As horas noturnas devem ser lançadas como lidas no relógio. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 18. O total de combustível por etapa de voo deve ser registrado com a quantidade existente no momento da partida dos motores, no formato de número inteiro, com arredondamento para o menor se necessário, nas unidades alternativas:

I - massa, pelo sistema internacional de medidas, em quilogramas, utilizando a abreviatura “kg”; (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

II - volume, em litros, unidade aceita pelo sistema internacional de medidas, utilizando a abreviatura “L”; (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

III - massa, pelo sistema libra-polegada, em libras (libra avoirdupois ou libra internacional), utilizando a abreviatura “lb”; ou (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

IV - volume em galões líquidos, conforme medida norte-americana, utilizando a abreviatura “gal”. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Parágrafo único. Para os operadores regidos pelo RBAC nº 137, o registro do total de combustível pode ser realizado ao final da operação. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 19. A natureza do voo deve ser registrada usando um dos seguintes indicativos, conforme orientação:

I - AE, autorização especial;

II - CQ, exame prático de proficiência (voo de cheque ou recheque);

III - EX, experiência. Ensaio em voo, avaliação operacional da aeronave, acionamento de motor em solo para conservação ou qualquer outro voo sob responsabilidade do fabricante ou oficina de manutenção; (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

IV - NR, voo não regular;

V - RE, voo regular;

VI - PV, caráter privado. Uso da aeronave sem remuneração ao proprietário ou operador;

VII - SA, serviço aéreo especializado;

VIII - TN, treinamento. Realizado com instrutor a bordo; ou

IX - TR, traslado da aeronave. Com a tripulação necessária e suficiente para a etapa, sem passageiros, carga ou mala postal. Admite o aproveitamento para traslado de outros aeronautas.

Parágrafo único. Voos panorâmicos devem ser lançados como serviço aéreo especializado (SA). (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 20. A quantidade de pessoas a bordo (POB) na etapa inclui os membros da tripulação, os extras e os passageiros (se houver). (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 21. A quantidade de carga transportada na etapa deve ser registrada no formato de número inteiro, incluindo a mala postal, se houver, nas unidades alternativas:

I - massa, pelo sistema internacional de medidas, em quilogramas, utilizando a abreviatura “kg”; ou (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

II - massa, pelo sistema libra-polegada, em libras (libra avoirdupois ou libra internacional), utilizando a abreviatura “lb”. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 22. As informações registradas no diário de bordo devem ser assinadas pelo piloto em comando pelo menos até o fim da jornada.

§ 1º Caso haja troca de tripulação ao fim de uma etapa de voo, o registro correspondente deve ser preenchido e assinado.

§ 2º Caso o piloto em comando deixe a aeronave, para não mais retornar, antes do término de sua jornada, o registro correspondente à etapa de voo deve ser preenchido e assinado.

CAPÍTULO V DA SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

Art. 23. A Parte II do diário de bordo deverá conter os seguintes dados relativos à situação técnica da aeronave: (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

I - tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);

II - tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);

III - horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção;

IV - data da discrepância e da ação corretiva;

V - local para registro de discrepâncias técnicas constatadas pela tripulação e/ou manutenção;

VI - local para liberação da manutenção (trânsito, inspeções, etc.) – aprovação para retorno ao serviço;

VII - local para rubrica do piloto em comando da aeronave, em acordo com o art. 6º, parágrafo único, da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017; e

VIII - local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave.

Parágrafo único. A Parte II do diário de bordo pode ser impressa em uma folha própria ou livro

próprio. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 24. Para todo registro deve ser informada a data correspondente no formato DD/MM/AAAA. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

I (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

II (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

III (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 25. Para todo registro deve ser informado tipo da última intervenção de manutenção prevista para a célula (exceto trânsito e diária).

Art. 26. Para todo registro deve ser informado tipo da próxima intervenção de manutenção prevista para a célula (exceto trânsito e diária).

Art. 27. Para todo registro devem ser informadas as horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção, ou seja, as horas faltantes para a próxima intervenção de manutenção prevista para a célula.

Art. 28. Para todo registro devem ser informadas as horas de célula anterior.

Art. 29. Para todo registro devem ser informadas as horas de célula na página. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 30. Para todo registro devem ser informados os números de pousos na etapa, necessariamente, e números de ciclos na etapa, se aplicável. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 31. Para todo registro deve ser informado o sistema em que a discrepância foi identificada, segundo código do capítulo da publicação ATA Spec 100, desenvolvida pela Airlines for America (anteriormente Air Transport Association of America - ATA). (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 32. Para todo registro devem ser informadas as discrepâncias técnicas observadas.

Art. 33. Para todo registro deve ser identificada a pessoa que detectou as discrepâncias técnicas por aposição de seu código ANAC e rubrica.

Art. 34. Para todo registro deve ser identificada a ação corretiva realizada para retorno da aeronave ao serviço.

Art. 35. Para todo registro deve ser identificada a pessoa que aprovou a ação corretiva realizada para retorno da aeronave ao serviço por aposição de seu código ANAC e rubrica, segundo RBAC nº 43.

Art. 36. Todo piloto em comando, ao assumir a aeronave, deve dar ciência sobre os registros realizados sobre as discrepâncias técnicas detectadas na(s) etapas anterior(es) e ainda não solucionada(s), bem como das ação(ões) corretiva(s) realizada(s) para retorno da aeronave ao serviço imediatamente antes do início da etapa de voo.

Art. 37. Os dados exigidos no diário de bordo devem ser preenchidos independentemente da existência de caderneta de célula, de motor e de hélice para a aeronave, que tem o caráter de documentos derivados.

CAPÍTULO VI DOS ELEMENTOS PÓS-TEXTUAIS

Art. 38. Todo volume de diário de bordo deve conter uma página para lavratura do termo de encerramento com os seguintes campos: [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I - dia calendário de encerramento do volume de diário de bordo;

II - mês calendário de encerramento do volume de diário de bordo;

III - ano calendário de encerramento do volume de diário de bordo;

IV - fabricante, conforme constante no RAB para a aeronave (vide Certificado de Aeronavegabilidade);

V - modelo, conforme código correspondente constante no Certificado de Aeronavegabilidade;

VI - número de série, conforme constante no RAB para a aeronave (vide Certificado de Aeronavegabilidade);

VII - marcas de nacionalidade e matrícula, conforme constante no RAB para a aeronave, composta de duas letras para a indicação da nacionalidade brasileira e três letras para a matrícula, separadas por hífen (vide Certificado de Matrícula);

VIII - horas totais de voo;

IX - total de ciclos (se aplicável); [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

X [\(Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

XI - total de pousos;

XII - nome do proprietário registrado no RAB na data de encerramento do volume; [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

XIII - nome do operador registrado no RAB na data de encerramento do volume; e [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

XIV - observações.

Parágrafo único. No caso de mudança de marcas, ao abrir o novo volume de diário de bordo para a aeronave com as novas marcas, o operador deve fazer constar no campo destinado às observações o texto: “Esta aeronave adquiriu as novas marcas CC-MMM em DD/MM/AAAA, sendo os seus registros encerrados, com relação ao registro de voos, na página PP”, onde: [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I - CC é a nova marca de nacionalidade (vide novo Certificado de Matrícula); (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

II - MMM é a nova marca de matrícula (vide novo Certificado de Matrícula); (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

III - DD é o dia calendárico em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

IV - MM é número do mês calendárico em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

V - AAAA é o ano em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

VI - PP é o número da última página preenchida do capítulo relativo ao registro de voo.

CAPÍTULO VII DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA PRODUÇÃO

Art. 39. É de responsabilidade do proprietário a produção do diário de bordo na forma e quantidade adequadas e necessárias à operação da aeronave: (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

I - offset;

II - digital (eletrostático);

III - rotogravura;

IV - flexografia; ou

V - tipografia.

§ 1º (Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 2º O operador da aeronave poderá assumir os encargos de produção, controle, arquivamento e preservação do diário de bordo.

Art. 40. (Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Parágrafo único. (Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 41. O diário de bordo em meio físico (papel) deve ter encadernação do tipo brochura por costura: (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

I (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

II (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

III (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 1º São vedadas encadernações do tipo canoa (cadernos grampeados), espiral, wire-o (garras metálicas em duplo anel), termoencadernação (cola ativada termicamente), ou outros que permitam a substituição de folhas.

§ 1º-A. As capas e contracapas do diário de bordo devem ser de material resistente, em uma gramatura mais rígida do que as folhas internas (vias). [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\).](#)

§ 2º As vias do diário de bordo devem ser confeccionadas da seguinte forma:

I - o original, 1ª (primeira) via, deve ser fixo no documento e impresso em papel na cor branca, devendo as outras vias, destacáveis, serem impressas em outras cores;

II - as demais vias somente poderão ser impressas no anverso da página; e

III [\(Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

IV - somente pode ser utilizado papel autocopiativo.

§ 3º [\(Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

Art. 42. [\(Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\).](#)

Art. 43. O operador pode organizar o diário de bordo em volumes.

§ 1º Cada volume de diário de bordo pode conter no máximo 50 (cinquenta) folhas de vias originais.

§ 2º As páginas de cada via original de um volume de diário de bordo devem ser numeradas sequencial e mecanicamente (impresso) a partir do termo de abertura, que será a página número 1 (um), até o termo de encerramento.

§ 3º Eventuais outras vias (2ª, 3ª, etc.) de página de um volume de diário de bordo devem constar a mesma numeração da via original (1ª).

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 44. O diário de bordo deve ser preenchido de forma a garantir a inviolabilidade dos dados registrados.

§ 1º Registros lançados incorretamente, por erro de preenchimento, devem ser taxados (dado errado) de um modo tal que possa ainda ser lido em uma fiscalização. O registro incorreto não pode ser apagado ou riscado de um modo tal que impeça a sua leitura em uma fiscalização. O registro correto então deve ser lançado em um novo campo do diário de bordo.

§ 2º Campos não utilizados no diário de bordo devem ser inutilizados com um traçado horizontal, vertical ou diagonal. [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 3º Campos que dependam de outros campos já inutilizados, ou que, por dedução devido a outros preenchimentos, não podem mais ser preenchidos, não precisam ser inutilizados conforme o § 2º deste artigo. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 4º É de responsabilidade do piloto em comando inutilizações que não sejam inequívocas. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 45. O diário de bordo, ou seus volumes, devem ser mantidos à disposição da fiscalização por até, no mínimo, 5 (cinco) anos e um dia após o cancelamento da matrícula da aeronave junto ao RAB (vide art. 2º, § 1º), independente do motivo.

§ 1º Ocorrendo a exportação da aeronave, o ultimo proprietário da aeronave deve fotocopiar as páginas do diário de bordo que contenham registros de ocorrências, de voo, de situação da aeronave e eventuais anotações relativas ao período de 5 (cinco) anos e um dia anteriores a primeira decolagem da aeronave com suas novas marcas de nacionalidade e matrícula.

§ 2º Devem ser mantidos disponíveis na aeronave pelo menos os últimos 30 (trinta) dias registrados de operação. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Art. 46. O diário de bordo poderá ser em português e/ou inglês. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 1º (Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 2º (Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019).

Art. 47. No caso de roubo, perda ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), o operador da aeronave deve, imediatamente à ocorrência do fato, comunicar o ocorrido ao órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), para fins de apuração de responsabilidades. Adicionalmente, o operador da aeronave deverá imediatamente proceder com a reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometidos. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 1º A ANAC deverá ser comunicada do roubo, perda ou extravio do diário de bordo ou de seu(s) volume(s), acompanhado de cópia do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 2º Poderão ser utilizados para reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometidos, cópias de folhas anteriormente entregues pelo operador, ou proprietário, da aeronave à fiscalização; informações constantes em caderneta de célula, de motor ou de hélice para a aeronave; informações constantes em cadernetas individuais de voo.

§ 3º A reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometido(s), deve ser feita sob supervisão de profissionais, sendo que o documento, ou seu(s) volume(s) reconstituído(s) deve(m) ser totalmente impresso(s) por meio digital (eletrostático) e necessariamente encerrado(s), fazendo constar no campo de observação no termo de abertura e no termo de encerramento os dados do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e dos profissionais que supervisionaram os trabalhos e que devem rubricar todas as páginas. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 4º Na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s),

no novo volume, o proprietário ou o operador da aeronave deve fazer constar no campo de observação do termo de abertura o termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e declaração sobre o ocorrido: [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I - se houve reconstituição do volume anterior, necessariamente encerrado, os dados do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e dos profissionais que supervisionaram os trabalhos; e

II - na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s), os dados do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e declaração sobre o ocorrido.

§ 5º Os profissionais referenciados no § 3º deste art., necessários para realizar a reconstituição do diário de bordo, podem ser: [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I - piloto habilitado e mecânico de manutenção aeronáutica, ambos qualificados no modelo da aeronave; [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

II - piloto habilitado e qualificado no modelo da aeronave e diretor de manutenção da empresa aérea cuja aeronave de número de série específico está nas especificações operativas; ou

III - piloto habilitado e qualificado na aeronave e responsável técnico de organização de manutenção aeronáutica cujo modelo de aeronave se encontra nas especificações operativas.

§ 6º Correrão por conta do proprietário ou do operador da aeronave os custos para reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometidos.

§ 7º Na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s), conforme os §§ 1º a 6º deste artigo, o operador da aeronave deverá comunicar o fato à ANAC que: [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

I - poderá estabelecer, por intermédio da área responsável, quais ações serão necessárias para fins de demonstrar a condição aeronavegável da aeronave; e [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

II - poderá realizar uma inspeção especial de aeronavegabilidade, por intermédio da área responsável. [\(Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

Art. 48. Os diários de bordo, ou seus volumes, impressos e em uso serão aceitos até 15 de março de 2019, com preenchimento segundo o disposto na IAC 3151, de 2002 (revogada). [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 1º [\(Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

§ 2º [\(Revogado pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

Art. 49. Os modelos referentes à Parte I - Registro de voo e à Parte II - Situação técnica da aeronave, constantes do Anexo desta Portaria, são referências. A disposição gráfica pode ser adaptada, de acordo com as especificidades de cada tipo de operador aéreo, contanto que sejam registradas todas as informações aplicáveis. [\(Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019\)](#)

Art. 50. Os casos omissos serão dirimidos pela Superintendência de Padrões Operacionais.

Art. 51. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES
Superintendentes de Padrões Operacionais

HÉLIO TARQUÍNIO JÚNIOR
Superintendente Aeronavegabilidade
Substituto

ANEXO À PORTARIA Nº 128/SPO/SAR, DE 14 DE JANEIRO DE 2019.

ANEXO À PORTARIA Nº 2.050/SPO/SAR, DE 29 DE JUNHO DE 2018.

DIÁRIO DE BORDO

AERONAVE MARCAS _____

Nº _____/_____/_____

LOGOTIPO DA EMPRESA – (Opcional)

AERONAVE MARCAS _____

DIÁRIO DE BORDO Nº _____/_____/_____

P R E F Á C I O

Este diário de bordo tem o objetivo de registrar todas as ocorrências relacionadas ao voo, conforme estabelecido no CBA, RBAC e legislação complementar aplicáveis, como também alertar o comandante da aeronave de sua total responsabilidade pela verificação das condições de aeronavegabilidade para o início do cumprimento de qualquer etapa de voo.

É OBRIGATÓRIA A FIDELIDADE DOS REGISTROS DAS HORAS DE VOO E DAS DEMAIS INFORMAÇÕES REGISTRADAS NESTE DIÁRIO DE BORDO.

O CBA estabelece, além de multa, a suspensão ou a cassação de certificado de habilitação para os casos de procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o uso das prerrogativas previstas.

Os casos de anotações, reproduções e alterações fraudulentas em qualquer registro poderão resultar na suspensão ou cassação dos certificados dos responsáveis, incluindo certificados de habilitação e certificados de operador aéreo, conforme aplicável pela legislação em vigor.

DIÁRIO DE BORDO N° ____/____/____

TERMO DE ABERTURA

Aos ____ dias do mês de _____ do ano de _____, lavra-se o presente Termo de Abertura deste Diário de Bordo, contendo ____ páginas devidamente numeradas, que servirá para a escrituração de todos os registros de voo e ocorrências na aeronave abaixo identificada, cujo objetivo visa ao cumprimento dos requisitos de registros conforme aplicáveis. O formato de horário utilizado neste diário de bordo é: ____ [UTC/local/livre].

Marcas: _____ Fabricante: _____ Modelo: _____ N/S: _____

Horas totais: _____ Ciclos totais: _____ N° de pousos: _____

Proprietário: _____ Operador: _____

Observações: _____

Local e Data

_____, ____/____/____.

Nome do responsável pelo Termo de Abertura / Código ANAC / CPF / CNPJ

Assinatura do responsável pelo Termo de Abertura

DIÁRIO DE BORDO N° ____/____/____

TERMO DE ENCERRAMENTO

Aos ____ dias do mês de _____ do ano de _____, lavra-se o presente Termo de Encerramento deste Diário de Bordo que serviu para a escrituração de todos os registros de voo e ocorrências na aeronave abaixo identificada:

Marcas: _____ Fabricante: _____ Modelo: _____ N/S: _____

Horas totais: _____ Ciclos totais: _____ N° de pousos: _____

Proprietário: _____ Operador: _____

Observações: _____

Local e Data

_____, ____/____/____.

Nome do responsável pelo Termo de Encerramento / Código ANAC / CPF / CNPJ

Assinatura do responsável pelo Termo de Encerramento

HORA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO						PARTE I – REGISTROS DE VOO											
Tripulantes	Hora	Rubrica	Tripulantes	Hora	Rubrica	(MODELO RECOMENDADO PARA AERONAVES DE ALTA/MÉDIA UTILIZAÇÃO)											
						DIÁRIO DE BORDO N° _____											
						DATA ____/____/____											
Marcas:		Fabricante:		Modelo:		N° de série:											
Horas de célula anterior:			Horas de célula na página:			Total horas célula:											
TRIPULAÇÃO – Nome (opcional), código ANAC (obrigatório) e base contratual (obrigatório)																	
Piloto em comando				Piloto 2º em comando () Aluno ()				Mecânico () Comissário ()				Extra					
Et.	Trecho		Horas									Combustível	POB/Carga		Pousos / ciclos	Nat.	Rubrica PIC
	De	Para	Partida	Dec	Pouso	Corte	Diurno	Noturno	IFR Real	IFR Capota	Total	Total	POB	Carga			
01																	
02																	
03																	
04																	
05																	
TOTAL →																	
Ocorrência(s):																	

PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE																	
Tipo da última intervenção de manutenção:									Tipo da próxima intervenção de manutenção:								
Horas de célula para próxima intervenção de manutenção:									Canac e rubrica PIC:								
REGISTROS DA TRIPULAÇÃO									APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO								
Data	Sist.	Discrepância				Canac	Rubrica	Data	Ação corretiva			Canac e rubrica responsável		Canac e Rubrica PIC			

HORA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO						PARTE I – REGISTROS DE VOO												
Tripulantes	Hora	Rubrica	Tripulantes	Hora	Rubrica	(MODELO RECOMENDADO PARA AERONAVES DE BAIXA UTILIZAÇÃO)												
						DIÁRIO DE BORDO N° _____												
Marcas:		Fabricante:		Modelo:			N° de série:											
Horas de célula anterior:			Horas de célula na página:			Total horas célula:												
Data	Trecho		Horas								Comb. Total	POB/Carga		PIC		SIC	Rubrica PIC	
	De	Para	Partida	Dec	Pouso	Corte	Diurno	Noturno	IFR Real	IFR Capota		Total	POB	Carga	Pousos / ciclos	Nat.		Canac / B. contratual
TOTAL →																		
Ocorrência(s):																		

PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE											
Tipo da última intervenção de manutenção:					Tipo da próxima intervenção de manutenção:						
Horas de célula para próxima intervenção de manutenção:					Canac e rubrica PIC:						
REGISTROS DA TRIPULAÇÃO					APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO						
Data	Sist.	Discrepância			Canac	Rubrica	Data	Ação corretiva		Canac e rubrica responsável	Canac e Rubrica PIC