



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - BRASIL
Gerência-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos

MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO

VALIDAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO DE MOTORES E HÉLICES IMPORTADOS

MPH-260

**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
GERÊNCIA-GERAL DE CERTIFICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS**

**VALIDAÇÃO
DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO DE MOTORES E HÉLICES IMPORTADOS**

CONTROLE DE REVISÕES

REVISÃO	DATA
Original	18 julho 1988
Revisão 1	04 novembro 1988
Revisão 2	10 novembro 1992
Revisão 3	26 novembro 2004
Revisão 4	08 maio 2008

SIGLAS E ABREVIATURAS

AD	Airworthiness Directives
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
CBAer	Código Brasileiro de Aeronáutica
CHT	Certificado de Homologação de Tipo
CI	Circular de Informação
DI	Diretivas Internas
GCPN	Gerência de Processo Normativo
GCPR	Gerência de Programas
GGCP	Gerência-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos
MPH	Manual de Procedimentos de Homologação
PA	Procedimento Administrativo
PHT	Coordenação de Programas
PHT	Coordenador de Homologação de Tipo
RBHA	Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
SSO	Superintendência de Segurança Operacional (ANAC)
TCDS	Type Certificate Data Sheets

REFERÊNCIAS

- | | |
|-----------|--|
| CI 21-010 | Procedures for Approval of Imported Civil Aeronautical Products |
| PA-04 | Tramitação e Emissão Final de Certificados de Homologação de Tipo (CHT), Folhas de Especificação e Relatórios de Aceitação (H-10, V-33 e V-35) |

PREFÁCIO

1 **Objetivo**

Estabelecer os procedimentos para a validação de certificação de tipo de motores e hélices importados através da emissão de um Certificado de Homologação de Tipo - CHT brasileiro e definir uma linha de ação padronizada para todos os setores da Gerência-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC-GGCP empenhados nesta atividade.

2 **Esclarecimento**

O conteúdo deste Manual de Procedimentos de Homologação - MPH foi elaborado guardando obediência às leis, portarias e regimentos vigentes; entretanto, tal fato não exime os elementos da ANAC-GGCP do conhecimento prévio deste elenco normativo. Assim sendo, é obrigatório que todos aqueles empenhados em trabalhos decorrentes deste MPH tenham pleno conhecimento do atual Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, principalmente em seus artigos sobre Sistema de Segurança de Vôo (Artigos 66 a 71), Infrações e Penalidades (Artigos 288, 291 e 302), da Infra-estrutura Aeronáutica (Artigos 2 e 25), das Aeronaves (Artigos 114 e 119) entre outros, bem como da Lei 11.182 de 27 de setembro de 2005 que cria a ANAC, do Regimento Interno da ANAC em vigor, e da coletânea dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica - RBHA, especialmente aqueles aplicáveis a esta atividade.

3 **Coordenação dos trabalhos**

Os trabalhos envolvidos nesta atividade são coordenados pela Gerência de Programas - GCPR, na figura de um Coordenador de Homologação de Tipo - PHT, com o suporte técnico da Equipe do Projeto.

4 **Emissão e revisão**

A emissão, modificações ou cancelamento de itens ou partes deste Manual é de responsabilidade da Gerência de Processo Normativo - GCPN com aprovação do Gerente-Geral da ANAC-GGCP. Qualquer pessoa interessada pode propor revisões deste MPH as quais devem ser propostas no formulário F-100-16 com as respectivas justificativas para apreciação.

5 **Cancelamento**

A revisão 4 deste MPH substitui e cancela o MPH-260 revisão 3 de 26 de novembro de 2004.

6 Formulários

F-100-16	Proposta de Modificações de Documentos Técnicos
F-300-03	Requerimento para Serviços de Homologação
F-300-11	Application for Certification Works
V.33_Modelo	Modelo para Relatório de Aceitação de Motores
V.35_Modelo	Modelo para Relatório de Aceitação de Hélices

Os formulários citados neste MPH podem ser obtidos na página da ANAC-GGCP na internet e/ou na intranet.

7 Divulgação

Este Manual foi elaborado para uso e orientação do pessoal da ANAC-GGCP, porém, suas informações não são restritas a estes elementos.

Qualquer pessoa interessada pode acessá-lo na página da ANAC-GGCP na internet (www.anac.gov.br/certificacao→Certificação→Manual de Procedimentos de Homologação).

8 Endereço para contato

a) Internet: www.anac.gov.br/certificacao

b) Endereço para correspondências:

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil - ANAC

Gerência-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos - GGCP

Gerência de Processo Normativo - GCPN

Av. Cassiano Ricardo, 521 - Bloco B - 2ª Andar - Parque Residencial Aquarius

12246-870 - São José dos Campos - SP

Tel.: (12) 3797-2525

Fax: (12) 3797-2330

E-mail: ggcp-gr@anac.gov.br

CLÁUDIO PASSOS SIMÃO
Gerente-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 - POLÍTICA E PROCEDIMENTOS GERAIS	8
1.1 Introdução	8
1.2 Acordos Bilaterais de Certificação Aeronáutica	8
CAPÍTULO 2 - PROCEDIMENTOS PARA CERTIFICAÇÃO DE MOTORES OU HÉLICES IMPORTADOS	9
2.1 Entrada do Requerimento de Certificação de Tipo	9
2.1.1 Designação do Coordenador	9
2.2 Carta Resposta Informando sobre os Procedimentos de Certificação	9
2.3 Análise da Documentação Recebida	11
2.4 Elaboração do Programa de Avaliação (se necessário)	12
2.5 Execução do Programa de Avaliação	13
2.6 Elaboração do Relatório com os Requisitos para Aceitação do Motor ou Hélice	14
2.6.3 Numeração	15
2.7 Análise das Soluções Propostas pelo Requerente	16
2.8 Compilação dos Documentos Técnicos Recebidos	16
2.9 Emissão do CHT para Importação e da Folha de Especificação	16
CAPÍTULO 3 - RESUMO DAS ETAPAS PARA VALIDAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO PARA MOTORES OU HÉLICES IMPORTADOS	17
3.1 Etapas do processo de Validação	17
3.2 Fluxograma do processo de Validação de Motores e Hélices	18

CAPÍTULO 1 - POLÍTICA E PROCEDIMENTOS GERAIS

1.1 Introdução

O CBAer estabelece que qualquer motor e/ou hélice importados devem receber um CHT brasileiro, para poder ser instalado em uma nova aeronave certificada no Brasil. A regulamentação desta disposição legal está inserida no RBHA 21.29, o qual estabelece, entre outros requisitos, que o motor e/ou hélice em questão devem ser de tipo certificado no país de origem.

O pessoal da ANAC-GGCP envolvido nesta atividade deve ter em mente que a certificação de tipo de um motor ou hélice importados consiste essencialmente na validação da certificação concedida no país de origem.

Em linhas gerais, o procedimento de trabalho que deve ser seguido para se conceder tal validação consiste na revisão do processo de certificação conduzido no país de origem, à luz dos requisitos de aeronavegabilidade que teriam sido adotados no Brasil, na data de apresentação do pedido de certificação à autoridade aeronáutica do país de origem.

1.2 Acordos Bilaterais de Certificação Aeronáutica

O CBAer não exige que a exportação do motor ou hélice para o Brasil implique na existência de um Acordo Bilateral entre os dois países. Contudo, quando tal Acordo existe, é maior a confiança nos procedimentos de certificação adotados no país de origem.

1.2.1 Quando não existir o Acordo Bilateral, torna-se necessário avaliar, também, a Organização e procedimentos da Autoridade Aeronáutica estrangeira. Se esta avaliação resultar insatisfatória, concluindo que a Autoridade Aeronáutica estrangeira não exerce um controle mínimo aceitável sobre a aeronavegabilidade do projeto e da fabricação, deve-se estabelecer recomendações pertinentes a este, cujo cumprimento deve anteceder às exportações pretendidas;

1.2.2 Existindo o Acordo Bilateral ou reconhecimento mútuo entre as autoridades aeronáuticas, as validações podem ser do tipo simplificada, completa ou por correspondência (automática), conforme o caso. O fluxograma do processo de validação de motores e hélices está descrito no capítulo 3 deste MPH.

Os acordos firmados pelo Brasil com Autoridades Estrangeiras estão disponíveis na página da ANAC-GGCP na internet.

CAPÍTULO 2 - PROCEDIMENTOS PARA CERTIFICAÇÃO DE MOTORES OU HÉLICES IMPORTADOS

2.1 Entrada do Requerimento de Certificação de Tipo

O requerimento (formulário F-300-11), devidamente preenchido, ou uma carta do requerente solicitando a certificação de tipo do motor e/ou da hélice no Brasil, determina o início formal do processo.

2.1.1 Designação do Coordenador

A GCPR deve designar um dos seus engenheiros como coordenador do processo - PHT.

NOTA: Como usualmente este tipo de processo está associado à certificação de uma aeronave importada, na qual está instalado o motor e/ou hélice em questão, o coordenador do processo deve estabelecer um intercâmbio constante de informações com o coordenador do processo de certificação da aeronave.

2.2 Carta Resposta Informando sobre os Procedimentos de Certificação

2.2.1 O Coordenador deve preparar uma carta, cuja original deve ser enviada ao requerente com cópia para a Autoridade Aeronáutica Estrangeira

2.2.2 A carta acima referida deve:

- /1 Apresentar os procedimentos a serem adotados, seguindo, dentro do possível, os estabelecidos na CI 21-010 da ANAC-GGCP, que deve ser anexada ou referida na carta;
- /2 Definir os requisitos de aeronavegabilidade e as condições especiais brasileiras (gerais) aplicáveis ao motor ou hélice em questão;
- /3 Entre os procedimentos, indicar se há ou não a necessidade de visita ao fabricante para avaliação do processo de certificação local. Se existirem dúvidas quanto à necessidade ou não da visita de avaliação, em função da complexidade do processo ou por outras razões, deve-se alertar o requerente sobre a possibilidade da visita e suas implicações conforme itens 4 e 5 seguintes;
- /3.1 A necessidade ou conveniência de executar um programa de avaliação junto ao fabricante, para certificação do motor ou hélice em questão, deve ser estabelecida pela ANAC-GGCP. Entre os motivos que podem definir a opção pela avaliação local, estão os seguintes:
 - não ter sido conduzido anteriormente qualquer processo de certificação junto ao fabricante ou autoridade aeronáutica em questão;
 - a experiência anterior com o fabricante, na condução de um processo por correspondência não tiver sido satisfatória, demonstrando que somente

através de discussões diretas poder-se-á executar a conclusão eficiente de novos processos;

- tratar-se de motores de novo tipo destinados à instalação em aeronaves fabricadas no Brasil, onde está implícita a maior responsabilidade da autoridade de certificação original.

Uma vez definida a necessidade da avaliação local (conforme item 2.2.2 /3), o coordenador do processo deve preparar um programa de avaliação detalhado, abrangendo os tópicos a serem abordados em cada dia previsto de trabalho. A totalidade desses tópicos deve se constituir numa revisão completa do processo de certificação conduzido no país de origem.

Além das discussões com o fabricante, o programa deve prever uma visita ao Autoridade Aeronáutica local para discussão dos resultados da avaliação efetuada e estabelecimento dos procedimentos administrativos relativos à exportação. Após ter sido discutido e acertado com o coordenador e sua equipe de trabalho, o programa de avaliação deve ser encaminhado ao requerente com uma antecedência mínima de uma (01) semana.

- /3.2 Para a certificação de motores, a visita deve ser efetuada por uma equipe de projeto compatível com a complexidade e tamanho do motor, a qual pode variar de dois (02) a três (03) engenheiros (o coordenador do processo e um ou dois especialistas).

Para fins de certificação de hélices devem ser efetuadas visitas, somente nos casos em que modelos anteriormente aprovados tenham apresentado problemas em sua vida em serviço ou cujo projeto apresente características totalmente diferentes das usuais.

- /4 Em caso de necessidade de visita ao fabricante, informar a composição da equipe e o o valor da taxa a ser cobrada.;

- /5 Informar que o pagamento da taxa é essencial para continuidade do processo de validação;

- /6 Solicitar os seguintes documentos:

- Manual de Operação e Instalação;
- Manual de Manutenção e **Overhaul**;
- Catálogo de peças;
- Lista de Verificação de Concordância com os requisitos aplicáveis (**Compliance Check List**);
- Coleção dos Boletins de Serviço emitidos e inclusão da ANAC-GGCP na lista de assinantes;

- Coletânea de Diretrizes de Aeronavegabilidade, já emitidas, e inclusão da ANAC-GGCP na lista de assinantes desses documentos junto a Autoridade Aeronáutica local;
- Certificado de Tipo original e a correspondente Especificação de Motor ou Hélice;
- Cópias da base de certificação original, incluindo o texto de eventuais condições especiais, itens de segurança equivalente e isenções concedidas pela Autoridade Aeronáutica local;
- Relatórios técnicos de substanciação que sejam julgados necessários para execução da avaliação no Brasil; e
- Outros documentos técnicos pertinentes.

- NOTAS:**
- 1** Ocorrendo visita ao fabricante, pode-se selecionar os relatórios de substanciação requeridos durante a visita após a análise dos mesmos.
 - 2** O coordenador do projeto deve limitar os pedidos de relatórios técnicos àqueles relacionados com a certificação do produto. Não devem ser solicitados relatórios e outros documentos gerados pelo requerente a título de desenvolvimento próprio.
 - 3** Informar que documentos adicionais podem ser solicitados, se considerados necessários, durante ou após os trabalhos de análise do processo.
 - 4** Os documentos ou relatórios devem ser apresentados em português ou inglês.

2.3 Análise da Documentação Recebida

Nos casos em que a avaliação é feita por correspondência (automática), a documentação é analisada com os seguintes objetivos:

- 2.3.1** Para familiarizar o pessoal técnico envolvido com o projeto do motor ou hélice em questão;
- 2.3.2** Para conhecer em detalhes a base de certificação adotada no país de origem;
- 2.3.3** Para compilar a documentação técnica necessária que permita, a qualquer tempo, substanciar a certificação brasileira e a execução de uma investigação detalhada do projeto e do processo de certificação original, com vistas à garantia da continuidade da aeronavegabilidade do produto no Brasil;
- 2.3.4** Para analisar, por **Spot-Check**, as formas de substanciação utilizadas pelo requerente para comprovação dos diversos itens de requisitos adotados e os resultados obtidos;

- NOTAS:**
- 1 Esta análise pode ser mais ou menos aprofundada em função da experiência anterior com o requerente e respectiva autoridade aeronáutica.
 - 2 Nos casos em que for definida uma visita de avaliação, a consecução de grande parte desses objetivos ocorre como resultado desta (item 2.5). A documentação recebida deve ser analisada, neste caso, com o objetivo de preparação do programa de avaliação a ser conduzido junto ao fabricante.

2.4 Elaboração do Programa de Avaliação (se necessário)

O fluxograma do processo de validação de motores e/ou hélices descrito no capítulo 3 deste MPH mostra as etapas a serem seguidas quando da definição do tipo de validação adequada ao motor ou hélice em questão.

2.4.1 A necessidade ou conveniência de executar um programa de avaliação junto ao fabricante, para certificação do motor ou hélice em questão, deve ser estabelecida pela ANAC-GGCP. Entre os motivos que podem definir a opção pela avaliação local, estão os seguintes:

- /1 Não ter sido conduzido anteriormente qualquer processo de certificação junto ao fabricante ou autoridade aeronáutica em questão ou com cuja autoridade existe pendências de procedimentos ;
- /2 A experiência anterior com o fabricante, na condução de um processo por correspondência não tiver sido satisfatória demonstrando que, somente através de discussões diretas poder-se-á executar a conclusão eficiente de novos processos; e
- /3 Tratar-se de motores de novo tipo destinados à instalação em aeronaves fabricadas no Brasil, onde está implícita a maior responsabilidade da autoridade aeronáutica na certificação original.

2.4.2 Uma vez definida a necessidade da avaliação local (item 2.2.2 /3), o coordenador do processo deve preparar um programa de avaliação detalhado abrangendo os tópicos a serem abordados em cada dia previsto de trabalho. A totalidade desses tópicos deve se constituir numa revisão completa do processo de certificação conduzido no país de origem. Além das discussões com o fabricante, o programa deve prever uma visita a Autoridade Aeronáutica local para discussão dos resultados da avaliação efetuada e para o estabelecimento dos procedimentos administrativos relativos à exportação.

O programa de avaliação deve ser encaminhado ao requerente com uma antecedência adequada de, no mínimo, uma (01) semana, de modo a permitir que a visita seja conduzida de comum acordo.

Devem ser efetuadas visitas para fins de certificação de hélices somente nos casos mencionados no item 2.2.2/3.2 deste MPH.

2.5 Execução do Programa de Avaliação

2.5.1 A execução do programa de avaliação deve seguir, tanto quanto possível, o programa proposto no item 2.4. Modificações deste programa podem ocorrer devido a diversas circunstâncias, neste caso, é responsabilidade do coordenador autorizá-las. As funções e as responsabilidades do coordenador e de outros membros da equipe (quando for o caso) estão descritas na Diretiva Interna - DI em vigor. As seguintes regras, de cunho geral, devem ser obedecidas pelo pessoal da ANAC-GGCP na realização desta atividade:

- /1 Nas discussões com os especialistas do fabricante, seguir um roteiro pré-estabelecido de forma a não deixar de abordar todos os pontos importantes do assunto em discussão. Fazer anotações, tão completas quanto possível, dessas discussões através de Atas de Reuniões;
- /2 Analisar a interpretação adotada para os requisitos em discussão e a forma de cumprimento dos mesmos. Esclarecer com o especialista do fabricante, qualquer ponto duvidoso que surja da discussão, porém, não assumir qualquer posição prévia a respeito do problema, antes de obter uma posição formal da ANAC-GGCP.
- /3 Confrontar as informações recebidas dos especialistas com os relatórios de substanciação e demais documentos aprovados (Manual de Instalação, Programa de Manutenção, etc.).
- /4 Procurar a objetividade nas discussões, seguindo o planejamento do Coordenador.

2.5.2 Após concluída a avaliação junto ao fabricante, a Autoridade Aeronáutica estrangeira deve ser visitada, com os seguintes objetivos:

- /1 Discutir as eventuais pendências técnicas que não tenham sido resolvidas durante as discussões com o fabricante;
- /2 Discutir os procedimentos que devem ser seguidos pela Autoridade Aeronáutica estrangeira por ocasião da exportação de cada motor ou hélice, por exemplo: inspeção quanto ao cumprimento dos requisitos brasileiros; emissão do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação; fornecimento de **Airworthiness Directives - AD**, etc.
- /3 Discutir requisitos especiais cujo cumprimento dependa da cooperação da Autoridade Aeronáutica estrangeira.

2.5.3 Ao fim do período de avaliação deve ser realizada uma reunião final com o requerente e, se possível, com a participação da Autoridade Aeronáutica estrangeira, para apresentação dos resultados da avaliação e do relatório de avaliação preliminar.

2.6 Elaboração do Relatório com os Requisitos para Aceitação do Motor ou Hélice

2.6.1 Ao fim da visita de avaliação ou após a conclusão da análise por correspondência, deve ser elaborado um relatório listando os requisitos brasileiros para certificação de motores ou hélices. Este relatório deve ser preparado pelo coordenador do projeto em língua inglesa.

São apresentados, a seguir, comentários e diretrizes para alguns itens do mesmo:

- Base de Certificação:

A base de certificação adotada para a certificação brasileira do motor ou hélice deve ficar perfeitamente caracterizada, tanto no que se refere aos requisitos de aeronavegabilidade, como às Condições Especiais, Níveis Equivalentes de Segurança, Isenções, etc. Caso a base de certificação original tenha sido integralmente adotada, não é necessário repeti-la no relatório, bastando referenciar a especificação de tipo (**TCDS**) emitida pela Autoridade Aeronáutica estrangeira e acrescentar as condições especiais brasileiras.

- Constatações (**Findings**) e comentários:

As constatações se referem a identificação de aspectos do projeto que não cumprem com os requisitos da base de certificação adotada ou cujos métodos de cumprimento não são satisfatórios. As soluções para as pendências levantadas, quer sejam elas através de modificação de projeto, ensaios, análises ou comprovações adicionais, devem ocorrer antes da emissão do CHT.

NOTA: Os itens aqui incluídos apresentam os pontos levantados pela ANAC-GGCP durante a avaliação do projeto de tipo, que embora considerados insatisfatórios, podem, ainda assim, ser aceitos em produtos brasileiros, tendo em vista que o nível de segurança de voo do produto ainda é aceitável.

- Itens Pendentes (**Pending Items**):

Itens pendentes são alguns pontos de preocupação que serão discutidos após o retorno da equipe à ANAC-GGCP, onde poderão ser mais detidamente analisados e se converter em constatações, comentários ou excluídos.

- **Comentários (Coments):**

Estes itens não necessitam ser resolvidos, entretanto, eles são listados para avisar o fabricante de que soluções desenvolvidas para cobrir estes pontos ou substanciações que venham a ser desenvolvidas, posteriormente, pelo fabricante, devem ser incluídas no projeto de tipo brasileiro. Podem compor, também, as **Policies** que serão seguidas pela ANAC-GGCP em futuros processos de certificação.

A inclusão destas modificações nos motores e hélices deste tipo já exportados não é necessária, a menos que tais modificações sejam oriundas de problemas detectados em operação e que afetem a segurança de voo.

- **Documentos de Certificação requeridos:**

Neste item, são listados os relatórios técnicos, especificações de engenharia, desenhos, documentos não publicados de certificação, etc., que são solicitados para serem arquivados na ANAC-GGCP e que permitem completar a investigação e a substanciação do projeto de tipo. O coordenador deve elaborar uma lista dos documentos de certificação que em sua opinião são necessários (ver item 2.5.1 /3).

Devem, ainda, ser listados os documentos publicados do motor ou hélice, os quais são referidos na CI 21-010 da ANAC-GGCP.

2.6.2 O relatório preparado e apresentado no fim da visita de avaliação é de caráter preliminar, refletindo o ponto de vista da equipe. Esta informação deve constar da página de rosto. A versão final do relatório é emitida e enviada ao requerente, formalmente, após o retorno da equipe e depois de revisto e aprovado pela ANAC-GGCP, constituindo, assim, os requisitos formais brasileiros para certificação do motor ou hélice. Por este motivo, não se deve deixar de enviar cópias do mesmo a Autoridade Aeronáutica estrangeira, para que ele possa verificar o cumprimento dos requisitos brasileiros por ocasião das exportações.

2.6.3 Numeração

A numeração dos Relatórios de Aceitação de Motor ou Hélice segue a dos respectivos processos e são impressos nas páginas de rosto do Relatório de Aceitação, conforme exemplificado a seguir e cujas pastas dos respectivos arquivos eletrônicos estão disponíveis na biblioteca eletrônica da ANAC- GGCP:

/1 Para motores: **V.33-XXXX-YY**, onde:

- V.33 designativo de processo de motor
- XXXX designativo da numeração do processo
- YY designativo da revisão do relatório

/2 Para hélices: **V.35-XXXX-YY**, onde:

- V.35 designativo de processo de hélice

- XXXX designativo da numeração do processo
- YY designativo da revisão do relatório

- NOTAS:**
- 1 O relatório original terá YY = 00.
 - 2 O relatório preliminar terá 00 seguido de (preliminar) e não será assinado pela ANAC-GGCP.
 - 3 No cabeçalho da página, à direita, deve constar o número do Relatório Preliminar e das revisões com as respectivas datas.
 - 4 A numeração de página é centralizada no rodapé do documento, no formato Page XX of YY.

2.6.4 No final do Relatório colocar uma barra horizontal de margem a margem, abaixo da qual deve vir a expressão: **End of Report**.

2.7 Análise das Soluções Propostas pelo Requerente

O requerente deve responder, formalmente, as exigências eventualmente apresentadas na versão final do Relatório de Avaliação, propondo soluções. Estas respostas devem ser analisadas pelo coordenador do processo e os membros da sua equipe e a posição final comunicada ao requerente. Este procedimento deve ser seguido até que todos os itens pendentes (constatações) sejam resolvidos.

A solução final de cada pendência deve ser inserida no relatório, através de revisões do mesmo, após o respectivo item.

2.8 Compilação dos Documentos Técnicos Recebidos

Uma vez recebidos todos os documentos técnicos solicitados ao requerente através de correspondência e da versão final do Relatório de Aceitação, estes devem ser conferidos e classificados, seguindo as instruções de arquivamento da GCPN, conforme o Procedimento Administrativo PA-04 em vigor.

2.9 Emissão do CHT para Importação e da Folha de Especificação

Uma vez concluídas, satisfatoriamente, todas as etapas acima descritas, pode ser emitido o Certificado de Homologação de Tipo para Importação e a correspondente Folha de Especificação em conformidade com o MPH-230.

A Folha de Especificação deve ser emitida somente em inglês e uma cópia encaminhada, juntamente com o CHT, ao requerente, a Autoridade Aeronáutica estrangeira e à ANAC-SSO.

CAPÍTULO 3 - RESUMO DAS ETAPAS PARA VALIDAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO DE TIPO ESTRANGEIRA PARA MOTORES OU HÉLICES IMPORTADOS

3.1 Etapas do processo de Validação

ETAPAS		PRÉ-REQUISITOS
01	Entrada do requerimento de certificação de tipo	-
02	Carta resposta informando os documentos necessários e as condições especiais	01
03	Análise da documentação recebida	02
04	Elaboração do programa de avaliação junto ao fabricante (se necessário)	03
05	Execução do programa de avaliação (se necessário)	04
06	Elaboração do relatório de certificação com os requisitos para a aceitação	03 ou 05
07	Análise das soluções propostas pelo fabricante	06
08	Compilação dos documentos técnicos recebidos	06
09	Emissão do CHT para Importação e Folha de Especificação	01 a 08

3.2 Fluxograma do processo de Validação de Motores e Hélices

