

Título: **Condição Especial Aplicável ao Controle para Seleção do Reversor de Empuxo**

Title: **Special Condition for Reverse Thrust Setting Below the Flight Regime**

Aprovação: Resolução nº 412, de 7 de março de 2017.

Origem: SAR

APLICABILIDADE

Esta Condição Especial se aplica ao controle para seleção do reversor de empuxo, no avião Embraer ERJ 190-300 e em outras aeronaves em cuja base de certificação a ANAC determine sua inclusão.

CONDIÇÃO ESPECIAL

Esta Condição Especial complementa o parágrafo 25.1155 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25 (RBAC nº 25).

“§ CE 25-047 Condição Especial Aplicável ao Controle para Seleção do Reversor de Empuxo

Cada controle para seleção do passo da hélice abaixo do regime de voo (empuxo reverso para aeronaves com motores turbojato) devem possuir o seguinte:

(a) Um mecanismo de trava positiva ou batente positivo que requeira uma operação separada e distinta pela tripulação de voo para deslocar o controle a partir do regime de voo (empuxo a frente para aeronaves com motores turbojato), e deve ser possível realizar essa operação separada e distinta apenas quando o controle tiver alcançado a posição de marcha lenta em voo.

(b) Um meio de evitar, inadvertidamente ou intencionalmente, a seleção ou ativação do passo da hélice para um regime abaixo do regime de voo (empuxo reverso para aeronaves com motores turbojato) quando a aeronave estiver fora do envelope de operação aprovado para a função, e sobrepujar esse meio é proibido.

(c) Uma confiabilidade, de forma que a perda do meio requerido pelo subparágrafo (b) acima seja remota.

(d) Um alerta fornecido para a tripulação de voo quando o meio requerido pelo subparágrafo (b) acima for perdido.

(e) Um alerta fornecido para a tripulação de voo quando o controle for deslocado a partir de um regime de voo (empuxo a frente para aeronaves com mo-

“§ SC 25-047 Special Condition for Reverse Thrust Setting Below the Flight Regime

Each control for selecting propeller pitch settings below the flight regime (reverse thrust for turbo-jet powered aeroplanes) must have the following:

(a) A positive lock or stop which requires a separate and distinct operation by the flight crew to displace the control from the flight regime (forward thrust regime for turbo-jet powered aeroplanes), and it must only be possible to make this separate and distinct operation once the control has reached the flight idle position.

(b) A means to prevent both inadvertent and intentional selection or activation of propeller pitch settings below the flight regime (reverse thrust for turbo-jet powered aeroplanes) when out of the approved in-flight operating envelope for that function, and override of that means is prohibited.

(c) A reliability, such that the loss of the means required by sub-paragraph (b) above is remote.

(d) A caution provided to the flight crew when the means required by sub-paragraph (b) above is lost.

(e) A caution provided to the flight crew when a cockpit control is displaced from the flight regime (forward thrust regime for turbo-jet powered aeroplanes) into a position to select propeller pitch settings below the flight regime (reverse thrust for turbo-jet powered aeroplanes) outside the approved in-flight operating envelope. This caution need not be provided if the

<p><i>tores turbojato) para uma posição de seleção do passo da hélice para um regime abaixo do regime de voo (empuxo reverso para aeronaves com motores turbojato), fora do envelope de operação aprovado para voo. Esse alerta não precisa ser fornecido se o meio requerido pelo subparágrafo (b) for um obstáculo mecânico que impede o movimento do controle.”</i></p>	<p><i>means required by sub-paragraph (b) is a mechanical baulk that prevents movement of the control.”</i></p>
<p>Em caso de divergência de interpretação, prevalece o texto em inglês. In case of divergence, the English version should prevail.</p>	