



**Relatório das contribuições referentes à audiência pública do
REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 135 - RBAC 135**

Abril - 2010

204 contribuições

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1
<p>Exclusão de item da proposta: RBAC 135.1 (c) - o operador que não tenha um certificado previsto no RBAC 119 e que opera nos termos do RBAC 91, fica autorizado a contratar uma pessoa que seja autorizada para realizar a manutenção da aeronave ou das suas funções de manutenção preventiva e que não esteja de afastamento de atividades sensíveis do ponto de vista de segurança operacional em razão de resultado positivo ou não-negativo em exame toxicológico realizado para não impedir a realização de programas de:</p> <p>(1) Manutenção de aeronaves ou manutenção preventiva nas aeronaves do operador, se de qualquer forma for necessário o operador transportar a aeronave mais de 97 Km (50 milhas náuticas) além do local de reparo mais próximo da sede do operador da operação para a obtenção desses serviços, ou</p> <p>(2) os reparos de emergência nas aeronaves do operador, se a mesma não pode ser operada com segurança para um local onde possua uma base de manutenção aprovada pela ANAC desde que possua os seus programas de manutenção aprovados para executar os reparos.</p>	<p>Não foi proposto.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O parágrafo 135.1 (c) regulamenta possibilidade de manutenção para operadores que operam de acordo com o RBAC 91. Não faz sentido esse tipo de regulamentação dentro do RBAC 135. Sugere-se remover, e possível inclusão no RBAC 91.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. O requisito proposto pela ANAC apresenta a possibilidade de contratação de manutenção para os operadores que estejam em processo de certificação sob regras do RBAC 135.</p> <p>NOVA PROPOSTA: (c) - O operador que não tenha um certificado previsto no RBAC 119, que esteja em processo de certificação e que opera nos termos do RBAC 91, fica autorizado a contratar um profissional habilitado e qualificado para realizar a manutenção da aeronave ou das suas funções de manutenção preventiva. Esse profissional não deve estar sob afastamento de atividades sensíveis do ponto de vista de segurança operacional em razão de resultado positivo ou não-negativo em exame toxicológico realizado para garantir a</p>

	realização de programas de:
--	-----------------------------

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 2
135.1 (a)(4) cada pessoa a que se aplica esse regulamento, para a aprovação provisória de um currículo do AQP- Programa Avançado de Qualificação (Advanced Qualification Program), o segmento do currículo, ou parte de um segmento do currículo na subparte Y do RBAC 121 e cada pessoa empregada ou contratada por uma empresa aérea ou operador comercial.	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Rever redação para adotar claramente texto opcional ou como método alternativo. Deve ser deixado claro no texto que o programa é opcional e que tal opção será feita pelo operador.</p>	<p>APROVEITADO. Em reunião com as empresas aéreas ficou decidido que seria apresentada pela ANAC nova proposta de redação ao referido requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: 135.1 (a)</p> <p>(4) Este parágrafo provê um método alternativo (conhecido como Programa de Qualificação Avançada, AQP) às provisões dos RBAC 61, 63, 65, 121, 135 e 142 para qualificação, treinamento e exames, garantindo a competência de suas tripulações, despachantes de voo, instrutores, examinadores credenciados e o restante do pessoal de operação que têm que atender aos requisitos de treinamento dos RBAC 121 e 135, podem seguir ao previsto na subparte Y do RBAC 121.</p> <p>(5) Um detentor de certificado é elegível ao "AQP" se possui, ou é requerido que possua, um programa de treinamento aprovado de acordo com o prescrito em 121.401, 135.3(c) ou 135.341.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 3
RBAC 135.4 - APLICABILIDADE DE REGRAS ELEGÍVEIS SOB DEMANDA DE OPERAÇÕES	RBAC 135.4 - Aplicabilidade de regras para operações elegíveis por demanda
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Adequação do título para a intenção do parágrafo, e com a IN 015/2008.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 4
135.4 - APLICABILIDADE DE REGRAS ELEGÍVEIS SOB DEMANDA DE OPERAÇÕES	Não foi apresentado.
	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Deve ser deixada claro no texto a aplicabilidade desta seção.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
135.4(3)(a)(ii) (A) A visibilidade em vigor para o aeroporto seja igual ou inferior a 1500 metros (B) O alcance visual da pista a ser utilizada é igual ou inferior a 4.000 pés	Não foi apresentado.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Verificar medidas.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 6
Alteração de item da proposta: RBAC 135.4 (a)(3)(ii)(C) - A pista a ser utilizada tem água, neve, lama, gelo, ou de contaminação semelhantes que podem afetar negativamente o desempenho da aeronave;	RBAC 135.4 (a)(3)(ii)(C) - A pista a ser utilizada tem água, neve, lama, gelo, ou condição de contaminação semelhante que pode afetar negativamente o desempenho da aeronave;
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correção gramatical.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 7
Alteração de item da proposta: RBAC 135.4 (a)(3)(ii)(D) - A ação de frenagem na pista a ser utilizada é relatada a ser inferior a bom;	RBAC 135.4 (a)(3)(ii)(D) - A ação de frenagem na pista a ser utilizada é relatada ser inferior a “bom”;
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Alteração para melhor fluidez do texto (concordância nominal). Inclusão do termo “bom” entre aspas para deixar claro que é uma classificação.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
135.4(a)(4) Experiência da tripulação. Tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando devem ter pelo menos 75 horas de voo nos modelos e marcas de aeronaves e, se uma habilitação de tipo for necessária para essa aeronave, tal experiência deve ser obtida como piloto em comando ou segundo em comando.	Não foi apresentado.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Deve ser corrigido para conformidade com o respectivo item do FAR.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 9
135.4(b)(1) O detentor do certificado recém-autorizado não pode empregar qualquer piloto que não cumprir os requisitos mínimos de parágrafos (a) (2) (i) ou (a) (4) desta seção	Não foi apresentado.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Deve ser corrigido para conformidade com o respectivo item do FAR.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	10
<p>RBAC 135.4 (b) - A ANAC pode autorizar desvios dos parágrafos (a) (2) (i) ou (a) (4) desta seção se for considerado que o tripulante tem experiência comparável, e pode efetivamente exercer as funções inerentes ao cargo, em conformidade com os requisitos desta seção. A ANAC pode, a qualquer momento, encerrar qualquer concessão de desvios emitidos pela autoridade ao abrigo do presente número. Concessões de desvio no presente número pode ser concedida após análise do tamanho e do alcance da operação, a qualificação do pessoal e destina-se nas seguintes circunstâncias:</p>	<p>RBAC 135.4 (b) - A ANAC pode autorizar desvios dos subparágrafos (a)(2)(i) ou (a)(4) desta seção se for considerado que o tripulante tem experiência comparável, e pode efetivamente exercer as funções inerentes ao cargo, em conformidade com os requisitos desta seção. A ANAC pode, a qualquer momento, encerrar qualquer concessão de desvios emitidos pela autoridade ao abrigo da presente seção. Concessões de desvio da presente seção podem ser concedidas após análise do tamanho e do alcance da operação, a qualificação do pessoal e destinam-se nas seguintes circunstâncias:</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Alteração para melhor fluidez do texto (concordância nominal). Substituição do termo “presente número” por “presente seção” para equivalência com os termos utilizados nas demais seções do RBAC 135.</p>	<p>A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.</p>	

Colaborador: RODRIGO SANTIAGO DE JESUS	Instituição: TIO TAXI AEREO LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 11
<p>135.4 – APLICABILIDADE DE REGRAS ELEGIVEIS SOB DEMANDA DE OPERAÇÕES.</p> <p>a) Uma "operação sob demanda elegível" é uma operação sob demanda conduzida sob esta seção que atenda aos seguintes requisitos:</p> <p>(1) Dois pilotos. A tripulação deve ser composta de pelo menos dois pilotos qualificados empregados pelo detentor do certificado</p> <p>(2) Experiência de vôo. A tripulação deverá ter cumprido os requisitos aplicáveis do RBAC 61 e ter a seguinte experiência e classificações:</p> <p>(i) tempo total de vôo para todos os pilotos:</p> <p>(A) Um piloto em comando um mínimo de 1.500 horas;</p> <p>(B) O segundo piloto em comando um mínimo de 500 horas.</p>	<p>135.4 – APLICABILIDADE DE REGRAS ELEGIVEIS SOB DEMANDA DE OPERAÇÕES.</p> <p>a) Uma "operação sob demanda elegível" é uma operação sob demanda conduzida sob esta seção que atenda aos seguintes requisitos:</p> <p>(1) Um piloto. A tripulação deve ser composta de pelo menos um piloto qualificado empregado pelo detentor do certificado, exceto se tratando de voos IFR no transporte de passageiros quando devera ser observado o mínimo de 02 (dois) pilotos.</p> <p>(2) Experiência de vôo. A tripulação deverá ter cumprido os requisitos aplicáveis do RBAC 61 e ter a seguinte experiência e classificações:</p> <p>(i) tempo total de vôo para todos os pilotos:</p> <p>(A) Um piloto em comando um mínimo de 1.000. horas; 500 horas como co-piloto no equipamento.</p> <p>(B) O segundo em comando um mínimo de 200. Horas</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Empresas que operam com aeronaves classe e de pequeno porte, operam aeronaves de motor e ou motores convencionais e de categoria normal (RBHA 23, nove ou menos passageiros), onde o próprio fabricante "não" especifica um treinamento minimo, assim como 2 pilotos na operação da aeronave, conforme declaração do mesmo, inclusive em voos IFR.</p> <p>Observo que 2 pilotos em empresa de taxi aéreo desse porte ao qual estamos nos referindo, esta fora da nossa realidade, existe uma dificuldade muito grande na contratação de tripulantes, se falando nos dias de hoje e levando em consideração o minimo ja exigido pela legislação atual.</p> <p>Fica entao, uma margem muito distante, de uma parte da legislação para outra. Pois se para se operar uma aeronave, exemplo corisco, minuano, seneca, baron; segundo o RBAC 91 o piloto precisa apenas de sua habilitação de classe,</p>	<p>A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.</p>

na verdade um piloto privado com 50 horas de voo, não tem restrição alguma para operar essas aeronaves, inclusive transportando outras pessoas, e se voltar-mos para o 135 estamos nos referindo a um mínimo de 500 e 1200 horas, além que esses avioes nao dispoem de sistematica em sua operação, o que justifica que um piloto é mais do que capaz de realizar a operação de tal aeronave, inclusive no transporte de passageiros e dentro de todos os parametros de segurança.

Atualmente a experiência mínima para atuar como piloto em comando em aeronave acima mencionado são de 1.200. horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em viagens, 100 horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real e ainda para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; e

Tenha pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em viagens, das quais pelo menos 15 tenham sido voadas a noite, respectivamente, conforme RBHA 135.

Isso tem gerado uma dificuldade enorme para 90 % dos operadores do RBHA 135, tanto porque não se encontra facilmente hoje em dia no mercado, piloto com tais qualificações e dispostos a trabalharem no segmento da aviação geral, baseados nos tramites apresentados, mesmo porque a linha aérea oferece muito mais vantagens e benefícios do que os operadores de taxi aereo, segundo pesquisas e declarações dos proprios pilotos..

A dificuldade aumenta ainda mais quando falamos da região norte, Amazônia, etc. onde o numero de pilotos é bem mais reduzido do que em outras regiões do país. Todos os operadores sofrem com a atual legislação principalmente se falando em contratação de pilotos que possuam a experiência mínima requerida por este regulamento.

Se falarmos de co-piloto que hoje ainda podemos contratar com 200 horas, até o mesmo atingir as 1.200. horas que são os mínimos para que se possa ser feita elevação de nível, estamos falando de pelo menos 2 anos.....

Agora, acreditamos que um piloto contratado com 200 horas e exercendo a

função de co-piloto a bordo, acumulando um total de 500 horas na função, o mesmo terá 700 horas totais, sendo que 500 foram específicas naquele equipamento, esse piloto tem condições de assumir a função de piloto em comando naquele equipamento específico, e ainda sim estaríamos falando de pelo menos, no mínimo 1 ano, para 1 ½ ano.

Acreditamos que esta será também uma forma de ajudar os pequenos operadores mantendo os mesmos índices de segurança aplicáveis.

Encerro ainda alegando que o detentor de um certificado é o primeiro a se preocupar com a segurança de voo, pois é o nome dele, é seu tripulante, seu cliente, seu patrimônio, tudo isso que está em jogo.

Agora eu acredito que o próprio detentor do certificado possa criar seu programa de treinamento, não baseado apenas em mínimos estabelecidos por legislação, mas sim em um treinamento baseado na realidade da empresa, da região, do tipo de operação a ser conduzida, etc...e ainda esse treinamento será analisado pela ANAC, e se consistente aprovado.

Assim hoje posso garantir que somente lhe enviarei, um tripulante meu para ser Examinado, desde que o mesmo esteja apto a exercer a função para a qual foi designado e ainda garanto que o programa de treinamento é capaz de qualificar o tripulante e isso nem sempre leva em consideração a quantidade de horas de voo que este tripulante possui, mas sim a aplicabilidade em questão do referido treinamento.

Colaborador: Eliezer Negri	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 12
Subparte 135.4 capítulo (a) (3) (i) pousos no aeródromo de destino, quando uma análise de pouso é requerida pelo RBAC 135.385(f); e	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Não existe na minuta o RBAC 135 a letra f do item 135.385 (a) (3) conforme informado.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: Eliezer Negri	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 13
Subparte 135.4 (c) A operação elegível sob demanda pode cumprir os requisitos alternativos previstos nos itens 135.225 (b), 135.385 (f) e 135.387(b), ao invés dos requisitos que se aplicam a outras operações sob demanda.	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Não conseguimos entender o significado deste item.	A seção será retirada do regulamento para nova análise do requisito e incluído novamente sob forma de emenda no RBAC 135.

Colaborador: José Maria Marun	Instituição: Petrobras E&P-SERV/US-TA – Centro de Competência Técnica em Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 14
135.21(d) O manual não pode contrariar nenhuma legislação ou regulamentação federal aplicável, nenhuma regulamentação estrangeira aplicável às operações do detentor de certificado em outros países, nem o certificado de homologação ou especificações operativas do detentor de certificado.	135.21(d) O manual não pode contrariar nenhuma legislação ou regulamentação federal aplicável, nenhuma regulamentação estrangeira aplicável às operações do detentor de certificado em outros países, nem o certificado de homologação ETA ou especificações operativas do detentor de certificado.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
A remoção da palavra “homologação” foi sugerida em função da nova denominação do certificado (135.73/135.85 b 1, idem). Podem existir outros casos similares na minuta.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aceita para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	15
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.21 (f) - Cada empregado do detentor de certificado a quem um manual ou partes do mesmo foi distribuído nos termos do parágrafo (f)(1) desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e adições fornecidas a ele. Adicionalmente:</p>	<p>RBAC 135.21 (f) - Cada empregado do detentor de certificado a quem um manual ou partes do mesmo foi distribuído nos termos do parágrafo (e)(1) desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e adições fornecidas a ele. Adicionalmente:</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correção de referência.	APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo aproveitada.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	16
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.21 (g) - Para os propósitos de conformidade com o parágrafo (f) desta seção, um detentor de certificado pode fornecer às pessoas ali citadas a parte de manutenção do manual na forma impressa ou em outra forma, aceitável pela ANAC, que seja recuperável em língua portuguesa. Se o detentor de certificado fornecer a parte de manutenção do manual em uma forma que não a impressa, ele deve se assegurar de que existe um dispositivo compatível de leitura, disponível para aquelas pessoas, que forneça imagens legíveis das instruções e informações de manutenção, ou um sistema que seja capaz de recuperar as instruções e informações de manutenção em língua portuguesa.</p>	<p>RBAC 135.21 (g) - Para os propósitos de conformidade com o parágrafo (e) desta seção, um detentor de certificado pode fornecer às pessoas ali citadas a parte de manutenção do manual na forma impressa ou em outra forma, aceitável pela ANAC, que seja recuperável em língua portuguesa. Se o detentor de certificado fornecer a parte de manutenção do manual em uma forma que não a impressa, ele deve se assegurar de que existe um dispositivo compatível de leitura, disponível para aquelas pessoas, que forneça imagens legíveis das instruções e informações de manutenção, ou um sistema que seja capaz de recuperar as instruções e informações de manutenção em língua portuguesa.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correção de referência.	APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo aproveitada.	

Colaborador: Wainer Mendes Lima	Instituição: Líder Signature S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 17
<p>135.23 - CONTEÚDO DO MANUAL (a) Cada manual deve ter a data da última revisão em cada página revisada. O manual deve incluir: (24) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do RBAC 135 e 43.11 do RBAC 43, ou pelas seções 91.417 do RBAC 91 e 43.9 do RBAC 43, como aplicável; (25) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do RBAC 135 e 43.11 do RBAC 43, ou pelas seções 91.417 do RBAC 91 e 43.9 do RBAC 43, como aplicável;</p>	<p>135.23 - CONTEÚDO DO MANUAL (a) Cada manual deve ter a data da última revisão em cada página revisada. O manual deve incluir: (24) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do RBAC 135 e 43.11 do RBAC 43, ou pelas seções 91.417 do RBAC 91 e 43.9 do RBAC 43, como aplicável;</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Os itens 24 e 25 do RBAC 135.23 (a) tratam do mesmo assunto. Proposta: Eliminar um dos itens, verificar se algum item foi omitido e renumerar os demais itens conforme requerido.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo aproveitada. NOVA PROPOSTA: 135.23(a)(25) Para detentores de certificado que utilizarem aeronaves com certificação de tipo para mais de 9 assentos, uma descrição dos procedimentos para monitorar, avaliar e reportar sua experiência operacional e de manutenção, como requerido por RBAC 135.431.</p>

Colaborador: Herberth Carvalho Guedes dos Reis	Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 18
135.23(a)(16)(i)	Substituir o Manual de Carga Perigosa – MCP – por Manual de Artigos Perigosos – MAP.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O Manual de Carga Perigosa – MCP – foi substituído pelo Manual de Artigos Perigosos – MAP – de acordo com o RBAC 175 e com a IS 175-001.	APROVEITADO. Proposta de revisão de termo técnico aproveitado.

Colaborador: Herberth Carvalho Guedes dos Reis	Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	19
135.23 (a)(16) 135.23(a)(16)(i) 135.23(a)(16)(ii) 135.23(a)(16)(iii) 135.323(a)(1) 135.329(a)(vi) 135.507(d)(5)	Substituir os termos “ materiais perigosos ” ou “ carga perigosa ” por “ artigos perigosos ”.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Compatibilizar com o termo definido no RBAC 175 e na IS 175-001.	APROVEITADO. Proposta de revisão de termo técnico aproveitado.	

Colaborador: Eliezer Negri	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	20
<p>135.23 - CONTEÚDO DO MANUAL (a) (15) o programa aprovado de inspeções da aeronave, quando aplicável; (15) o programa aprovado de inspeções da aeronave, quando aplicável; (i) Procedimentos e informações, como descrito no parágrafo (16) desta seção, para ajudar cada membro da tripulação e pessoa que exerça diretamente ou supervisione as funções de trabalho envolvendo os itens a seguir para o transporte em uma aeronave: (a) aceitação; (b) rejeição; (c) manuseio; (d) auxiliar de transporte (e) material de embalagem da empresa (f) carregamento</p>	<p>135.23 - CONTEÚDO DO MANUAL (a) (16) procedimentos e instruções que permitam a pessoas reconhecerem materiais perigosos, na forma e maneira estabelecidas pela ANAC e, se tais materiais tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para: (i) Procedimentos e informações, como descrito no parágrafo (16) desta seção, para ajudar cada membro da tripulação e pessoa que exerça diretamente ou supervisione as funções de trabalho envolvendo os itens a seguir para o transporte em uma aeronave: (A) aceitação; (B) rejeição; (C) manuseio; (D) auxiliar de transporte (E) material de embalagem da empresa (F) carregamento</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Os itens (i) (a) (b) (c) (d) (e) (f) que estão abaixo do item (15) na realidade dizem respeito ao item (16) e as letras deverão constar como maiúsculas.	PARCIALMENTE APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo parcialmente aproveitada diante da revisão dos parágrafos e nova numeração.	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 21
135.23(a)(i) Procedimentos e informações, como descrito no parágrafo (16) desta seção, para ajudar cada membro da tripulação e pessoa que exerça diretamente ou supervisione as funções de trabalho envolvendo os itens a seguir para o transporte em uma aeronave:	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Este sub-item deve ser passado para 135.23(a)(16).	APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo aproveitada.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 22
135.23(a)(24) e (a)(25) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do RBAC 135 e 43.11 do RBAC 43, ou pelas seções 91.417 do RBAC 91 e 43.9 do RBAC 43, como aplicável;	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O texto desses dois itens está repetido, verificar se deve ser mantido o item do RBHA atual.	APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo aproveitada.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 23
135.27(a) O detentor de certificado deverá levar a bordo de cada uma de suas aeronaves os documentos previstos no item 91.203 do RBAC 91.	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Listar efetivamente os documentos requeridos a bordo.	NÃO APROVEITADO. Proposta de inclusão de requisitos já previstos em outro regulamento (RBAC 91).

Colaborador: Ricardo Gobbo	Instituição: TAM Aviação Executiva	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	24
<p>Trechos na minuta do RBAC 135, referentes ao SGSO, especificamente os que se referem ao nível hierárquico que deve ser atribuído ao Gestor da Segurança Operacional, por parte do Administrador Responsável (AR).</p>	<p>Referente ao texto atinente à gestão da segurança operacional, sugiro que seja deixado claro pela ANAC se o Gestor deve ser um Diretor, caso a empresa tenha Diretores subordinados ao Administrador Responsável (AR), ou tenha Gerente, caso sejam Gerentes aqueles que estão diretamente subordinados ao AR.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Isso evitará problemas na adequação do nível hierárquico do Gestor da SO dentro das empresas, minimizando problemas que podem obstar o desenvolvimento das ações de segurança operacional nos PSAC.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Rodrigo Edson da Silva	Instituição: Reali Táxi Aéreo	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	25
135.63 - REQUISITOS DE CONSERVAÇÃO DE REGISTROS	135.63 - REQUISITOS DE CONSERVAÇÃO DE REGISTROS (b) Cada detentor de certificado deve guardar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção durante pelo menos 6 meses e deve guardar cada registro requerido pelos parágrafos (a)(4) e (a)(5) desta seção por pelo menos 5 anos.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Recomendar por pelo menos 5 anos fica vago, ou seja, é melhor determinar um prazo fixo.	NÃO APROVEITADO. Proposta de revisão de nova redação não aproveitada pois a proposta inicial da ANAC possui clara definição para o requisito.	

Colaborador: José Maria Marun	Instituição: Petrobras E&P-SERV/US-TA – Centro de Competência Técnica em Aviação	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	26
135.63 (b) Cada detentor de certificado deve guardar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção durante pelo menos 12 meses...	135.63 (b) Cada detentor de certificado deve guardar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção durante pelo menos 18 meses...	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
A alteração sugerida permitiria que, em uma inspeção/auditoria com ciclo anual ou inferior a 18 meses, existam evidências disponíveis referentes a 135.63 (a) (3) no período anterior para serem apresentadas ao inspetor/auditor.	NÃO APROVEITADO. Proposta de revisão de nova redação não aproveitada pois a proposta inicial da ANAC possui clara definição para o requisito.	

Colaborador: José Maria Marun	Instituição: Petrobras E&P-SERV/US-TA – Centro de Competência Técnica em Aviação	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	27
<p>135.63 (c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata...</p> <p>135.63 (d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma cópia desse manifesto.</p>	<p>135.63 (e) Excetuam-se do requisito de duplicata, citado em 135.63 (c), e de cópia do manifesto, citado em 135.63 (d), os voos realizados com múltiplos pousos e decolagens intermediárias com embarque e desembarque de passageiros, como tipicamente ocorre em certas operações de helicópteros offshore, sísmicas e de selva.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Na prática, o cumprimento dos requisitos de duplicata, citado em 135.63 (c) e de cópia do manifesto citada em 135.63 (d) em os voos realizados com múltiplos pousos e decolagens intermediárias com embarque e desembarque de passageiros tem se mostrado inexequível.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. O requisito atende ao previsto no Anexo 6, PI, 4.2.11.3, 4.2.11.4, PIII, SII, 2.2.9.3, FAR 135.63 e LAR 135.135, não sendo possível o seu desvio por qualquer operador.</p>	

Colaborador: JOSE CARLOS BARBOSA	Instituição: LUG TAXI AEREO LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 28
<p>135.63</p> <p>(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:</p> <p>(1) o número de passageiros;</p> <p>(2) o peso total da aeronave carregada;</p> <p>(3) o peso máximo de decolagem permitido para o vôo;</p> <p>(4) os limites do centro de gravidade;</p> <p>(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser</p>	<p>(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:</p> <p>(d) No caso da operação de Helicópteros executivos, onde o embarque e desembarque se dá com os rotores girando e operado por um único Cmte, poderá ser utilizado um manifesto com as configurações previsíveis, devendo o Cmte marcar com um (x) a configuração do próximo trecho, bem como a quantidade de combustível.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Da forma atual o manifesto tem sido preenchido após o vôo, não sendo atingido o objetivo do mesmo que é em caso de acidente informar a quantidade de combustível na decolagem, peso de decolagem e quantidade de passageiros.</p> <p>É praticamente impossível o Cmte de um helicóptero pousando em um Heliponto para embarque e ou desembarque de passageiros, efetuar todos estes lançamentos previstos, efetuar as somas estando o Helicóptero com o rotor Girando, salientando que na maioria dos Helipontos não é permitido o corte dos mesmos.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. A proposta apresentada já possui aprovação da ANAC quando solicitado pelo operador na aprovação do MGO para a utilização de carregamento padrão.</p>

Com a simulação das possíveis configurações, com 0, 01, 02, 03 ,04, 05 ou mais passageiros, considerando Zero de combustível e tanque cheio, (visando obter o CG nas duas situações) com isto teríamos uma relação de configurações aprovadas e não aprovadas, que estariam impressas com seus cálculos e posicionamento de tripulantes e passageiros, devendo o comandante configurar a aeronave sempre dentro de uma das aprovadas (obviamente) e lançar o seu respectivo numero no Manifesto de Carga () Configuração em Uso nesta etapa e no campo combustível, lançar o combustível remanescente no ato da Decolagem.

Segue exemplo de simulação de um Bell 407.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 29
RBAC 135.65 (c)(1) - o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores.	RBAC 135.65 (c)(1) - o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada durante o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O piloto deve ser responsável apenas pelo registro de irregularidades ocorridas durante o voo. Ele deve sempre verificar ocorrências ocorridas em voos anteriores.	NÃO APROVEITADO. O requisito determina que o comandante deva registrar ou que sejam registradas as irregularidades em todas as fases do voo. Portanto, a responsabilidade dos referidos registros são do comandante, podendo ser realizado por qualquer outra pessoa.

Colaborador: Rodrigo Edson da Silva	Instituição: Reali Táxi Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 30
135.73 - INSPEÇÕES E EXAMES DO DAC	135.73 - INSPEÇÕES E EXAMES DA ANAC
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Sugestão devido ao provável erro de digitação.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada.

Colaborador: GFHM	Instituição: ANAC-RJ/SSO/GFHM
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 31
<p>135.80 - INFORMAÇÕES SOBRE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA [Cada detentor de certificado deve manter, permanentemente disponíveis para comunicação imediata a um centro de coordenação de busca e salvamento, listagens contendo informações sobre os equipamentos de emergência e de sobrevivência existentes a bordo de cada uma de suas aeronaves. Tais informações devem incluir, como aplicável, o número, cor, tipo e capacidade dos botes infláveis e coletes salva-vidas, detalhes sobre os conjuntos de sobrevivência, de primeiros socorros e médicos, suprimento de água potável, tipos e frequências dos transmissores localizadores de emergência portáteis (ELT de sobrevivência) transportados e quaisquer outras informações consideradas relevantes para as operações de busca e salvamento.] (...)</p> <p>135.166 - EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA. OPERAÇÃO SOBRE TERRENO DESABITADO OU SELVA Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento sobre terreno desabitado ou sobre selva a menos que ela possua os seguintes equipamentos para sobrevivência e busca e salvamento: (...) (8) Um conjunto de primeiros socorros (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(a)(1)(iii)). (...)</p> <p>135.177 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA AERONAVES</p>	<p>135.80 - INFORMAÇÕES SOBRE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA [Cada detentor de certificado deve manter, permanentemente disponíveis para comunicação imediata a um centro de coordenação de busca e salvamento, listagens contendo informações sobre os equipamentos de emergência e de sobrevivência existentes a bordo de cada uma de suas aeronaves. Tais informações devem incluir, como aplicável, o número, cor, tipo e capacidade dos botes infláveis e coletes salva-vidas, detalhes sobre os conjuntos de sobrevivência, de primeiros socorros, de precaução universal e médicos, suprimento de água potável, tipos e frequências dos transmissores localizadores de emergência portáteis (ELT de sobrevivência) transportados e quaisquer outras informações consideradas relevantes para as operações de busca e salvamento.] (...)</p> <p>135.166 - EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA. OPERAÇÃO SOBRE TERRENO DESABITADO OU SELVA Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento sobre terreno desabitado ou sobre selva a menos que ela possua os seguintes equipamentos para sobrevivência e busca e salvamento: (...) (8) Um conjunto de primeiros socorros (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(a)(1)). (9) Um conjunto de precaução universal (pode ser o mesmo exigido pelo</p>

TENDO UMA CONFIGURAÇÃO PARA PASSAGEIROS COM MAIS DE 19 ASSENTOS

(a) Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que ela seja dotada com os seguintes equipamentos de emergência:

(1) pelo menos um conjunto de primeiros socorros, aprovado, para tratamento de ferimentos possíveis de ocorrer a bordo ou em acidentes menores, que deve:

- (i) ser prontamente acessível aos tripulantes.
- (ii) ser cuidadosamente guardado em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-lo.
- (iii) conter, pelo menos, os seguintes itens, ou similares, adequadamente mantidos e nas quantidades especificadas:
- (iv) Lista do conteúdo:
- (v) Swabs ou algodões anti-sépticos (pacote com 10)
- (vi) Bandagem com cintas adesivas
- (vii) Atadura simples ou adesiva: 7.5 cm × 4.5 m (ou tamanho aproximado)
- (viii) Atadura triangular e alfinetes de segurança (tipo "de fraldas")
- (ix) Compressa para queimaduras: 10 cm × 10 cm (ou tamanho aproximado)
- (x) Compressa estéril: 7.5 cm × 12 cm (ou tamanho aproximado)
- (xi) Gaze estéril: 10.4 cm × 10,4 cm (ou tamanho aproximado)
- (xii) Fita adesiva: 2,5 cm (rolo)
- (xiii) Fitas (curativos) adesivas estéreis (ou equivalente)
- (xiv) Toalhas pequenas ou lenços umedecidos com substâncias anti-sépticas
- (xv) Protetor (tampão), ou fita, ocular
- (xvi) Tesouras: 10 cm (se permitido pela legislação nacional)
- (xvii) Fita adesiva, cirúrgica: 1.2 cm × 4.6 m
- (xviii) Pinças
- (xix) Luvas descartáveis (múltiplos pares)
- (xx) Termômetros (não-mercuriais)
- (xxi) Máscara de ressuscitação boca-a-boca com válvula unidirecional

parágrafo 135.177(a)(2)).

(...)

135.177 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA AERONAVES

~~TENDO UMA CONFIGURAÇÃO PARA PASSAGEIROS COM MAIS DE 19 ASSENTOS~~ (Sugiro retirar este texto, pois segundo a ICAO, todas as aeronaves comerciais devem conter conjuntos de primeiros socorros. Acredito que poderemos manter a machadinha e sinais informativos de proibição de fumar e de usar cintos de segurança neste item)

(a) Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que ela seja dotada com os seguintes equipamentos de emergência:

~~(1) pelo menos um conjunto de primeiros socorros, aprovado, para tratamento de ferimentos possíveis de ocorrer a bordo ou em acidentes menores, que deve:~~

(1) conjunto(s) de primeiros socorros, aprovados, para tratamento de ferimentos e indisposições possíveis de ocorrer em voo ou em acidentes menores;

(2) um conjunto de precaução universal, para manuseio de fluidos corporais de passageiros com suspeita de apresentarem doenças infecto-contagiosas; obrigatório apenas para aeronaves que requeiram pelo menos um comissário,.

~~(i) ser prontamente acessível aos tripulantes.~~

~~(ii) ser cuidadosamente guardado em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-lo.~~

(3) um conjunto médico de emergência, para tratamento de emergências médicas em vôo; obrigatório apenas para aeronaves de asas fixas com mais de 100 assentos, em um percurso de mais de 2 horas, para uso exclusivo de médicos a bordo.

~~(iii) conter, pelo menos, os seguintes itens, ou similares, adequadamente~~

<p>(xxii) Manual de primeiros socorros, versão atualizada</p> <p>(xxiii) Formulário de registro de eventos mórbidos a bordo</p> <p>(xxiv) Os medicamentos que se sugerem a seguir podem ser incluídos no kit de primeiros socorros:</p> <p>(xxv) Analgésicos de ação leve a moderada</p> <p>(xxvi) Antieméticos</p> <p>(xxvii) Descongestionante nasal</p> <p>(xxviii) Antiácido</p> <p>(xix) Antihistamínico</p> <p>(xxx) colírios</p> <p>(2) uma machadilha colocada de modo a ser acessível aos tripulantes, mas inacessível aos passageiros durante operação normal.</p> <p>(3) sinais, visíveis por todos os passageiros, para informar quando for proibido fumar e quando os cintos de segurança devem ser ajustados. Esses sinais devem ser construídos e instalados de modo a poderem ser acesos durante qualquer movimentação da aeronave na superfície e durante cada decolagem, cada pouso e sempre que o piloto em comando julgar necessário. Os sinais para não fumar devem ser acesos conforme requerido pelo parágrafo 135.127 deste regulamento.</p> <p>(4) reservado</p> <p>(b) Cada item do equipamento deve ser regularmente inspecionado, segundo os períodos de inspeção estabelecidos nas especificações operativas, para assegurar boas condições de uso e aplicabilidade imediata para os propósitos pretendidos.</p>	<p>mantidos e nas quantidades especificadas:</p> <p>(iv) Lista do conteúdo:</p> <p>(v) Swabs ou algodões anti sépticos (pacote com 10)</p> <p>(vi) Bandagem com cintas adesivas</p> <p>(vii) Atadura simples ou adesiva: 7.5 cm x 4.5 m (ou tamanho aproximado)</p> <p>(viii) Atadura triangular e alfinetes de segurança (tipo "de fraldas")</p> <p>(ix) Compressa para queimaduras: 10 cm x 10 cm (ou tamanho aproximado)</p> <p>(x) Compressa estéril: 7.5 cm x 12 cm (ou tamanho aproximado)</p> <p>(xi) Gaze estéril: 10.4 cm x 10,4 cm (ou tamanho aproximado)</p> <p>(xii) Fita adesiva: 2,5 cm (rolo)</p> <p>(xiii) Fitas (curativos) adesivas estéreis (ou equivalente)</p> <p>(xiv) Toalhas pequenas ou lenços umedecidos com substâncias anti sépticas</p> <p>(xv) Protetor (tampão), ou fita, ocular</p> <p>(xvi) Tesouras: 10 cm (se permitido pela legislação nacional)</p> <p>(xvii) Fita adesiva, cirúrgica: 1.2 cm x 4.6 m</p> <p>(xviii) Pinças</p> <p>(xix) Luvas descartáveis (múltiplos pares)</p> <p>(xx) Termômetros (não mercuriais)</p> <p>(xxi) Máscara de ressuscitação boca a boca com válvula unidirecional</p> <p>(xxii) Manual de primeiros socorros, versão atualizada</p> <p>(xxiii) Formulário de registro de eventos mórbidos a bordo</p> <p>(xxiv) Os medicamentos que se sugerem a seguir podem ser incluídos no kit de primeiros socorros:</p> <p>(xxv) Analgésicos de ação leve a moderada</p> <p>(xxvi) Antieméticos</p> <p>(xxvii) Descongestionante nasal</p> <p>(xxviii) Antiácido</p> <p>(xix) Antihistamínico</p> <p>(xxx) colírios</p> <p>(4) uma machadilha colocada de modo a ser acessível aos tripulantes, mas inacessível aos passageiros durante operação normal.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(5) sinais, visíveis por todos os passageiros, para informar quando for proibido fumar e quando os cintos de segurança devem ser ajustados. Esses sinais devem ser construídos e instalados de modo a poderem ser acesos durante qualquer movimentação da aeronave na superfície e durante cada decolagem, cada pouso e sempre que o piloto em comando julgar necessário. Os sinais para não fumar devem ser acesos conforme requerido pelo parágrafo 135.127 deste regulamento.

(6) reservado

(b) Cada item do equipamento deve ser regularmente inspecionado, segundo os períodos de inspeção estabelecidos nas especificações operativas, para assegurar boas condições de uso e aplicabilidade imediata para os propósitos pretendidos.

(c) Os conjuntos requeridos por 135.177(a)(1), (2) e (3) devem atender às especificações e requisitos do apêndice J deste regulamento.

(...)

APÊNDICE J – CONJUNTO DE PRIMEIROS SOCORROS, DE PRECAUÇÃO UNIVERSAL E CONJUNTO MÉDICO DE EMERGÊNCIA (SUGIRO ACRESCENTAR ESTE APÊNDICE)

(a) De acordo com os parágrafos 135.177(a)(1), (2) e (3) deste regulamento, o detentor de certificado deve levar a bordo os seguintes conjuntos médicos:

(1) conjuntos de primeiros socorros em todas as aeronaves;

(2) conjuntos de precaução universal em todas as aeronaves que requeiram pelo menos um comissário;

(3) um conjunto médico de emergência a bordo de todas as aeronaves com capacidade máxima de assentos maior ou igual a 100 assentos em trajetos de duração maior de 2 horas.

(b) Número de conjuntos de primeiros socorros e conjuntos de precaução universal requeridos

(1) conjuntos de primeiros socorros:**TABELA 1 (PODERÁ SER COPIADA A TABELA DO RBAC 121)**

Nº DE ASSENTOS X Nº CONJUNTOS DE PRIMEIROS SOCORROS Assentos	Conjuntos de primeiros socorros
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
Acima de 500	6

(2) conjuntos de precaução universal: para voos de rotina, em aeronaves que requeram pelo menos um comissário devem ser levados a bordo dois conjuntos de precaução universal. Deve-se aumentar a quantidade destes conjuntos quando haja algum risco de saúde pública, como em um caso de uma enfermidade contagiosa grave que possa resultar em pandemia. Os conteúdos destes conjuntos podem ser utilizados para limpar produto corporal potencialmente infeccioso e proteger a tripulação.

(c) localização no avião.

(1) Os conjuntos de primeiros socorros e de precaução universal requeridos devem ser distribuídos de maneira uniforme e, juntamente com o conjunto médico de emergência, devem ser de fácil acesso à tripulação na cabine de passageiros. (ACRÉSCIMO DE TEXTO E CORREÇÃO DE PALAVRAS)

(2) Os conjuntos de primeiros socorros, e de precaução universal e médico de emergência devem ser armazenados em um lugar seguro e apropriado. (ACRÉSCIMO DE TEXTO)

(3) Os conjuntos de primeiros socorros, e de precaução universal e médico de emergência devem ser conservados livres de pó, umidade e de temperaturas prejudiciais. (ACRÉSCIMO DE TEXTO)

(d) Conteúdo.

(1) Conteúdo do Conjunto de Primeiros Socorros:

— Swabs ou algodões anti-sépticos (pacote com 10)

	<ul style="list-style-type: none">— Atadura simples ou adesiva: 7.5 cm × 4.5 m (ou tamanho aproximado)— Atadura triangular e alfinetes de segurança (tipo "de fraldas")— Compressa para queimaduras: 10 cm × 10 cm (ou tamanho aproximado)— Compressa estéril: 7.5 cm × 12 cm (ou tamanho aproximado)— Gaze estéril: 10.4 cm × 10.4 cm (ou tamanho aproximado)— Fita adesiva: 2,5 cm (rolo)— Fita adesiva, cirúrgica: 1.2 cm × 4.6 m— Fitas (curativos) adesivas estéreis (ou equivalente)— Toalhas pequenas ou lenços umedecidos com substâncias anti-sépticas— Protetor (tampão), ou fita adesiva, ocular— Tesoura (de ponta redonda): 10 cm— Pinças— Luvas descartáveis (múltiplos pares)— Termômetro (não-mercurial)— Máscara de ressuscitação boca-a-boca com válvula unidirecional— Ressuscitador/reanimador (AMBU) em silicone— Manual de primeiros socorros, versão atualizada— Formulário de registro de eventos mórbidos a bordo— Analgésicos de ação leve a moderada— Antieméticos— Descongestionante nasal— Antiácido— Antihistamínico <p>(2) Conteúdo do Conjunto de Prevenção Universal:</p> <ul style="list-style-type: none">— Pó seco que converte resíduos orgânicos líquidos em um gel granulado estéril
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<ul style="list-style-type: none">— Desinfetante germicida para limpeza de superfícies— Lenços— Máscara facial protetora, tipo cirúrgica, descartável— Óculos protetores— Luvas (descartáveis)— Avental protetor— Toalha absorvente tamanho grande— Pá com espátula (ou equivalente)— Saco plástico para descarte de material infecto-contagioso— Instruções <p>(3) Conteúdo do Conjunto Médico de Emergência: Equipamento:</p> <ul style="list-style-type: none">— Estetoscópio— Esfigmomanômetro (eletrônico, de preferência)— Cânulas orofaríngeas (3 tamanhos)— Seringas (vários tamanhos)— Agulhas (vários tamanhos)— Catéteres endovenosos (vários tamanhos)— Lenços antissépticos— Luvas (descartáveis)— Recipiente (caixa) para descarte de agulhas— Catéter urinário— Sistema para administração de fluidos endovenosos— Torniquete venoso— Gaze
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<ul style="list-style-type: none">— Fita adesiva— Máscaras cirúrgicas— Catéter traqueal de emergência (ou cânula endovenosa de grande calibre)— Clamp umbilical— Termômetros (não-mercuriais)— Cartões informativos de suporte básico à vida— Lanterna e baterias <p>Medicação:</p> <ul style="list-style-type: none">— Epinefrina 1:1 000— Antihistamínico – injetável— Dextrose 50% (ou equivalente) – injetável: 50 ml— Cápsulas de Nitroglicerina, ou spray— Analgésicos potentes— Sedativo anticonvulsivante – injetável— Antiemético – injetável— Broncodilatador – inalável— Atropina – injetável— Adrenocorticosteróide – injetável— Diurético – injetável— Medicação para sangramento pós-parto— Cloreto de Sódio (NaCl) 0.9% (mínimo 250 ml)— Ácido acetilsalicílico (aspirina) para uso oral— Beta-bloqueador oral— Epinefrina 1:10 000 (pode ser uma diluição da epinefrina 1:1 000), se um monitor cardíaco está disponível (com ou sem DEA) <p><i>Nota – A Conferência das Nações Unidas para Adoção de uma Simples Convenção em Narcóticos, em março de 1961 adotou tal Convenção, cujo artigo 32 contém provisões especiais relativas ao transporte de</i></p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p><i>medicamentos nos conjuntos médicos de emergência de aeronaves engajadas em voos internacionais.</i></p> <p>(e) Os Conjuntos descritos neste Apêndice, requeridos por 135.177(a)(1), (2) e (3), deverão atender às especificações e requisitos estabelecidos pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA.</p> <p>(...)</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugerimos as alterações (correções e acréscimos) indicadas pelos motivos apontados abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Correção de pequenos erros gramaticais; - Compatibilização/adequação Lingüística: melhor tradução de alguns itens da versão original em inglês; - Compatibilização/adequação da realidade: suprimentos/equipamentos médicos existentes no exterior x Brasil; - Coerência/coesão textual; e - Particularmente em relação ao ressuscitador (AMBU) em silicone, propomos colocá-lo no conjunto de primeiros socorros, para que possa estar disponível, também, aos tripulantes para utilização, quando necessário. - Particularmente em relação ao item 135.177 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA AERONAVES TENDO UMA CONFIGURAÇÃO PARA PASSAGEIROS COM MAIS DE 19 ASSENTOS, conforme apontado anteriormente, propomos a retirada do texto destacado em vermelho, pois segundo a ICAO, todas as aeronaves comerciais devem conter conjuntos de primeiros socorros. Acredito que poderemos manter a machadilha e sinais informativos de proibição de fumar e de usar cintos de segurança neste item. 	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada, sendo apresentada nova redação para atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 6.2.1 e 6.2.2.</p>

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 32
135.97(b) Cada detentor de certificado deve fornecer procedimentos para a familiarização com novas áreas, rotas e aeródromos para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Substituir a palavra “procedimentos” por “recursos”.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Marco Antonio Sindorf	Instituição:	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	33
<p>135.100 - OBRIGAÇÕES DOS TRIPULANTES DE VOO (c) Para os propósitos desta seção, as fases críticas do voo incluem todas as operações de solo envolvendo rolagem, decolagem e pouso e todas as outras operações de voo conduzidas abaixo da altitude de 10.000 pés, exceto voo de cruzeiro.</p>	<p>(d) Para os propósitos desta seção, as fases críticas do voo para helicópteros, além das já descritas em “135.100 (c)”, com trem de pouso retrátil ou esquis, independente de altitude de vôo, em operação onshore ou offshore, são todas aquelas nas quais o ou os motores estejam em funcionamento, com o rotor (ou rotores) em movimento ou não (como quando aplicado sistema de freio-rotor), tanto com motores em rotação normal para voo como não (como reduzidos para marcha lenta). Podendo, apenas, a um dos pilotos por vez, ocupar-se da burocracia pertinente à entrega e/ou ao recebimento e assinatura dos respectivos manifestos de passageiros e/ou carga, não sendo autorizado que nenhum dos mesmos ausente-se de seu posto de pilotagem.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Muito embora sejam claras aos pilotos de helicópteros as condições críticas que sempre estão sujeitos, o mesmo já não se observa com aqueles que não operam esse tipo de aeronave, e, principalmente, aos que não operam em atividades offshore, nos vôos para unidades marítimas, e conseqüentes pousos nas mesmas, quer sejam navios, que na maioria das vezes balançam por efeito de ventos e oscilações da superfície líquida sobre a qual flutuam (mar), ou plataformas “fixas” ou não (que também, as vezes, balançam), com todas as peculiaridades e riscos constantes que são “naturais” a esse tipo de vôo, cabe não deixar dúvidas com especificação inequívoca. Pois a legislação apenas cita exemplos típicos e quase que exclusivos para aviões.</p> <p>Nos movimentos de passageiros, e suas bagagens, e cargas (vôos específicos de transportes de carga), seus embarques e desembarques ocorrem com os rotores girando. Quando toda a atenção e cuidados são necessários aos dois</p>	<p>NÃO APROVEITADO. A operação de helicópteros mencionada não configura fase crítica de voo. Portanto não pode ser considerada como requisito operacional.</p>	

pilotos (piloto e copiloto)

Sendo entendida como fase crítica estar o helicóptero pousado em uma unidade marítima com os motores em funcionamento, não será correta a saída de qualquer piloto de seu acento para fiscalizar e/ou assinar documentos pertinentes à movimentação, embarque e desembarque de bordo, de passageiros, como também auxiliar na movimentação, manuseio, (entrega e/ou recebimento) de carga.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	34
<p>135.105 DESIGNAÇÃO DE PILOTO EM COMANDO E SEGUNDO EM COMANDO (b) O detentor de certificado não utilizará nenhuma pessoa, e nenhuma pessoa que atuará como piloto em comando abaixo dessa seção em uma aeronave em operação sob demanda, como definido no RBAC 119, a menos que tenha no mínimo 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesma fabricação e modelo da aeronave a ser operada, e, além disso, cumpra todos os outros requisitos aplicáveis a este regulamento.</p>	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>O título deve ser alterado para adequação e conformidade com o título do FAR. 135.105 EXCEPTION TO SECOND IN COMMAND REQUIREMENT: APPROVAL FOR USE OF AUTOPILOT SYSTEM.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão da redação aproveitada para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: 135.105 REQUISITOS DE EXCEÇÃO DE SEGUNDO EM COMANDO: UTILIZAÇÃO DO SISTEMA DE PILOTO AUTOMÁTICO APROVADO</p>	

Colaborador: Rafael Nunes Ramos	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	35
<p>135.117 - INSTRUÇÕES VERBAIS AOS PASSAGEIROS ANTES DA DECOLAGEM (f) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser dadas por meio de um dispositivo de reprodução de fitas pré-gravadas, que seja audível de cada assento de passageiro, sob níveis normais de ruído.</p>	<p>135.117 - INSTRUÇÕES VERBAIS AOS PASSAGEIROS ANTES DA DECOLAGEM (f) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser dadas por meio de um dispositivo de reprodução audiovisual, que seja visível e audível de cada assento de passageiro, sob níveis normais de ruído ou em um local apropriado momentos antes do embarque na aeronave.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p><u>Inclusão do visual:</u> Para substituir o briefing ao vivo na cabine é necessário o reforço da imagem para que em um momento de emergência real o passageiro possa utilizar, além da memória auditiva, a memória visual.</p> <p><u>Inclusão de um local apropriado fora da aeronave:</u> Em aeronaves pequenas (ex: helicópteros) e em ambientes característicos (ex: plataformas de petróleo) o briefing aos passageiros precisa ser realizado com vídeos pré-gravados em uma sala preparada (sala de briefing) antes do embarque, cobrindo todos os pontos do item 135.117.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. O operador não pode garantir a ANAC que o local é “apropriado” ou em uma base operacional, e ainda quem irá ministrar tal instrução antes da decolagem.</p>	

Colaborador: Antonio Ivaldo Machado de Andrade	Instituição: Lider Táxi Aéreo S/A – AIR BRASIL	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	36
<p>135.143 - REQUISITOS GERAIS (...) [(c) Equipamentos transponder instalados dentro dos períodos de tempo abaixo devem atender aos requisitos de desempenho e de condições ambientais, das seguintes OTP: (...) (2) após 01 de janeiro de 1992: a classe apropriada de OTP-C112 (Mode S). Para os propósitos do parágrafo (c)(2) desta seção, "instalação" não inclui: (i) instalação temporária de equipamentos substitutos OTP-C74b ou OTP-C74c, como apropriado, durante manutenção do equipamento permanente; (ii) reinstalação dos equipamentos após a remoção temporária para manutenção, ou (ii) para operação de frotas, a instalação do equipamento em uma aeronave da frota após remoção de um equipamento para manutenção de uma outra aeronave da frota do mesmo operador.]</p>	<p>135.143 - REQUISITOS GERAIS (...) (c) Equipamentos transponder instalados dentro dos períodos de tempo abaixo devem atender aos requisitos de desempenho e de condições ambientais, das seguintes OTP: (...) (2) após 01 de janeiro de 1992: a classe apropriada de OTP-C112 (Mode S). Para os propósitos do parágrafo (c)(2) desta seção, "instalação" não inclui: (i) instalação temporária de equipamentos substitutos OTP-C74b ou OTP-C74c, como apropriado, durante manutenção do equipamento permanente; (ii) reinstalação dos equipamentos após a remoção temporária para manutenção, ou (iii) para operação de frotas, a instalação do equipamento em uma aeronave da frota após remoção de um equipamento para manutenção de uma outra aeronave da frota do mesmo operador. (iv) aeronaves que não possuem, em seu projeto de tipo aprovado pela ANAC, a opção de instalação de transponder classe OTP-C112 (Mode S).</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Existem diversas aeronaves que não tem previsão de instalação de Transponder OTP-TSO C112 em seu projeto de tipo aprovado pela ANAC, gerando uma incoerência, pois não se pode instalar o equipamento sem dados técnicos aprovados. Nesse caso o mais simples seria não exigir o Transponder Mode S para essas aeronaves.</p>	<p>NÃO APROVEITADA. Realmente é necessária a aprovação para a instalação do equipamento, entretanto, o fato de a aprovação não ter sido obtida quando da certificação da aeronave, não justifica a proposta apresentada. A aprovação pode ser obtida através de certificação suplementar de tipo.</p>	

Colaborador: Rafael Nunes Ramos	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 37
135.144 - DISPOSITIVOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS	INCLUIR LETRA (E) NO ITEM 135.144 - DISPOSITIVOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS (e) Aeronave de asa rotativa operando em missão exclusiva de preservação ambiental para a Petrobrás ou Empresas Estrangeiras poderão transportar a bordo aparelho celular e lap top desde que o número de aparelho celular e laptop não seja superior a 2 (dois).
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Vôos de preservação ambiental para verificação de vazamento de óleo em missão OFF SHORE para Petrobrás e Empresas Estrangeiras são comuns e necessitam dos referidos equipamentos para o mapeamento e combate imediato ao vazamento. Sem esses equipamentos a bordo a missão não atinge seu objetivo (mapear e combater imediatamente). O vôo é totalmente em condições visuais e não há registros de interferência desses equipamentos com os equipamentos da aeronave mesmo que em número igual a 2 (dois) ligados simultaneamente.	NÃO APROVEITADO. O requisito não pode abordar casos específicos. Essa possibilidade está prevista no parágrafo (b)(5) da mesma seção.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	38
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.145 (d) - testes de validação são necessários para determinar que o detentor de certificado é capaz de conduzir operações de segurança e em conformidade com as normas regulamentares aplicáveis. Testes de validação são exigidos para as seguintes autorizações:</p> <p>(1) A adição de uma aeronave para que sejam necessários dois pilotos para operações VFR ou um avião turbo, se a aeronave ou de uma aeronave da mesma marca ou desenho semelhante não tenha sido previamente provada ou validado em operações sob esta parte.</p> <p>(2) Operações fora do espaço aéreo brasileiro</p> <p>(3) autorizações de navegação Classe II</p> <p>(4) desempenho especiais ou autorizações de operacionais</p>	<p>RBAC 135.145 (e) - Testes de validação são exigidos para determinar que o detentor de certificado é capaz de conduzir operações em segurança e em conformidade com as normas regulamentares aplicáveis. Testes de validação são exigidos para as seguintes autorizações:</p> <p>(1) Incorporação de uma aeronave para qual sejam necessários dois pilotos para operações VFR ou um avião a jato, se esta aeronave ou uma aeronave de mesmo fabricante ou de projeto similar não tenha sido previamente aprovada ou validada em operações sob esta parte.</p> <p>(2) Operações fora do espaço aéreo brasileiro.</p> <p>(3) autorizações de navegação Classe II.</p> <p>(4) Autorizações para operação ou desempenho especiais.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correção de enumeração, para sequência da seção. Ajustes gramaticais para melhor concordância nominal.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhorar definição do requisito.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	39
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.145 (e) - testes de validação devem ser realizados por métodos de ensaio aceitável para a ANAC. Vãos reais podem não ser exigidos quando o requerente possa demonstrar competência de conformidade com a regulamentação adequada, sem realização de um voo.</p>	<p>RBAC 135.145 (f) - Testes de validação devem ser realizados por métodos aceitáveis pela ANAC. Vãos reais podem não ser exigidos quando o requerente puder demonstrar competência e conformidade com a regulamentação adequada, sem realização do voo.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correção de enumeração, para sequência da seção. Ajustes gramaticais para melhor concordância nominal.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhorar definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 40
Alteração de item da proposta: RBAC 135.145 (f) - testes de prova e ensaios de validação podem ser realizados simultaneamente quando for o caso .	RBAC 135.145 (g) - Testes de prova e ensaios de validação podem ser realizados simultaneamente, quando apropriado .
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correção de enumeração, para sequência da seção. Ajustes gramaticais para melhor concordância nominal.	APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	41
Alteração de item da proposta: RBAC 135.145 (g) - a ANAC pode autorizar desvios desta seção se o operador acha que as circunstâncias especiais fazem o pleno cumprimento desta seção desnecessários .	RBAC 135.145 (h) - A ANAC pode autorizar desvios desta seção se o operador comprovar que as circunstâncias especiais fazem o pleno cumprimento desta seção desnecessário .	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correção de enumeração, para sequência da seção. Ajustes gramaticais para melhor concordância nominal.	APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	42
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.151 (a) - Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a jato, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de homologação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que: (1) seja instalado em conformidade com os requisitos dos parágrafos: 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)do RBAC 23; 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do RBAC 25; 27.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do RBAC 27 e 29.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do RBAC 29, como aplicável; e</p>	<p>RBAC 135.151 (a) - Ninguém pode operar um avião multimotor movido a turbina ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de homologação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que: (1) seja instalado em conformidade com os requisitos dos parágrafos: 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g)do RBAC 23; 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 25; 27.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 27 e 29.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 29, como aplicável; e</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Harmonização com o texto do 14 CFR 135, da FAA. Como está na proposta do RBAC 135 existem exigências técnicas para as aeronaves operando no Brasil adicionais àquelas existentes para as aeronaves operando nos Estados Unidos. Correção no item (a) para inclusão de helicópteros monomotores. Da maneira como está, a proposta é aplicável apenas para aeronaves multimotoras (tanto avião como helicóptero).</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. O texto final buscará o alinhamento com o 14 CFR part 135, em relação às referencias. No tocante à aplicabilidade do requisito, entendemos que o texto se refere a aviões, multimotores e a turbina, e a helicópteros, multimotores e a turbina. Mesma posição está presente no RBHA 91.609(c) e (e). NOVA PROPOSTA: 135.151(a) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a jato, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de homologação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que: (1) seja instalado em conformidade com os requisitos dos parágrafos: 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g)do RBAC 23; 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 25; 27.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 27 e</p>	

	29.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3) , (e), (f), e (g) do RBAC 29, como aplicável; e
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Wainer Mendes Lima	Instituição: Líder Signature S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	43
<p>135.151 - GRAVADOR DE VOZ NA CABINE (a) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a jato, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de homologação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:</p>	<p>135.151 - GRAVADOR DE VOZ NA CABINE (a) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de homologação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Adequação do texto a nomenclatura prevista no RBAC 01 página 10.	APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para adequação ao RBAC 01 e melhor entendimento do requisito.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	44
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.151 (b) - Nenhuma pessoa pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que: (1) seja instalado em conformidade com as seções 23.1457, 25.1457, 27.1457 ou 29.1457, dos RBAC 23, 25, 27 ou 29 respectivamente, como aplicável; e</p>	<p>RBAC 135.151 (b) - Ninguém pode operar um avião multimotor movido a turbina ou helicóptero, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que: (1) seja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafos (d)(1)(ii), (4) e (5)), 25.1457 (exceto parágrafos (d)(1)(ii), (4) e (5)), 27.1457 (exceto parágrafos (d)(1)(ii), (4) e (5)) ou 29.1457 (exceto parágrafos (d)(1)(ii), (4) e (5)), dos RBAC 23, 25, 27 ou 29 respectivamente, como aplicável; e</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Harmonização com o texto do 14 CFR 135, da FAA. Como está na proposta do RBAC 135 existem exigências técnicas para as aeronaves operando no Brasil adicionais àquelas existentes para as aeronaves operando nos Estados Unidos. Correção no item (a) para inclusão de helicópteros monomotores. Da maneira como está, a proposta é aplicável apenas para aeronaves multimotoras (tanto avião como helicóptero).</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. O texto final buscará o alinhamento com o 14 CFR part 135, em relação às referencias. No tocante à aplicabilidade do requisito, entendemos que o texto se refere a aviões, multimotores e a turbina, e a helicópteros, multimotores e a turbina. Mesma posição está presente no RBHA 91.609(c) e (e).</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	45
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.151 (c) - No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. <u>Informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações.</u></p>	<p>RBAC 135.151 (c) - No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. Informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações. As gravações não devem ser utilizadas em processos administrativos ou para fins judiciais, a menos que fique configurada uma ação criminosa.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>A utilização das gravações de CVR em processos administrativos, ou para fins judiciais, fere não somente a orientação da ICAO no anexo 13 (Attachment E), como também NSCA 3-6 item 2.2.18. ICAO - ANNEX 13 - AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION ATTACHMENT E. LEGAL GUIDANCE FOR THE PROTECTION OF INFORMATION FROM SAFETY DATA COLLECTION AND PROCESSING SYSTEMS 7. Protection of recorded information 7.1 Considering that ambient workplace recordings required by legislation, such as cockpit voice recorders (CVRs), may be perceived as constituting an invasion of privacy for operational personnel that other professions are not exposed to: a) subject to the principles of protection and exception above, national laws and regulations should consider ambient workplace recordings required by legislation as privileged protected information, i.e. information deserving enhanced protection; and b) national laws and regulations should provide specific measures of protection to such recordings as to their confidentiality and access by the public. Such specific measures of protection of workplace recordings required by legislation</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. A proposta de nova redação foi parcialmente aproveitada, sendo acrescida de nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. As informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações e não devem ser utilizadas em processos administrativos ou para fins judiciais, a menos que fique configurada uma ação criminosa, conforme forma e maneira definidas por outras autoridades legais.</p>	

may include the issuance of orders of non-public disclosure.

NSCA 3-6 INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE AERONÁUTICO, INCIDENTE AERONÁUTICO E OCORRÊNCIA DE SOLO

2.2.18 As seguintes informações serão utilizadas somente para o propósito da investigação de acidentes, incidentes e ocorrências de solo, sendo proibida a sua divulgação total ou parcial:

d) Gravações e transcrições das gravações do CVR;

Adicionalmente, importantes órgãos internacionais ligados a segurança de vôo tem se manifestado contra o uso punitivo das informações exclusivamente destinadas para propósito de segurança de vôo. *"Criminal prosecutor are becoming increasingly eager to press charges against pilots, air traffic controllers and other aviation professionals involved in aircraft accidents, and that eagerness is a growing threat to flight safety"*. Flight Safety Foundation, AeroSafety World, March 2008

Colaborador: Rodrigo Edson da Silva	Instituição: Reali Táxi Aéreo	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	46
<p>135.151 (c)</p> <p>No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por um período mais longo. <u>Informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações.</u></p>	Retirar esse texto do RBAC-135	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Como é sabido a ANAC não possui competência para regular o SIPAER, conforme expressa a sua própria Lei de Criação, desse modo, essa Agência NÃO atua no SIPAER como órgão regulador, mas sim como Elo-SIPAER, nos termos do art. 5º, do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982.</p> <p>A Lei 11.182/2005, art. 8º, inciso XXI também estabelece tal negativa de competência:</p> <p>XXI-regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, COM EXCEÇÃO das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;</p> <p>De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normalizações providas pelo COMAER:</p> <p>§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. A proposta de revisão da redação foi parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: (c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. As informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações e não devem ser utilizadas em processos administrativos ou para fins judiciais, a menos que fique configurada uma ação criminosa, conforme forma e maneira definidas por outras autoridades legais.</p>	

aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei n° 7.565. de 1986.

Resumindo, esse texto é sem cabimento, pois a ANAC não pode exigir gravações de acidentes, tendo em vista que a função de INVESTIGAÇÃO é do CENIPA.

Colaborador: Wainer Mendes Lima	Instituição: Líder Signature S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 47
<p>135.151 - GRAVADOR DE VOZ NA CABINE (f) Em 7 de abril de 2012, todos os aviões sujeitos a alínea (a) ou parágrafo (b) desta seção, que são fabricados antes de 7 de abril de 2010, e que são obrigados a ter um gravador de estiverem em conformidade com o item 135.152 , deve ter um gravador de voz, que também:</p>	<p>135.151 - GRAVADOR DE VOZ NA CABINE (f) Em 7 de abril de 2012, todos os aviões sujeitos a alínea (a) ou parágrafo (b) desta seção, fabricados antes de 7 de abril de 2010, e que são obrigados a ter um gravador de dados de voo, estiverem em conformidade com o item 135.152 , devem ter um gravador de voz, que também:</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Remover as palavras “que são” para efeito de adequação temporal. Incluir o tipo de gravador a que se refere o texto.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor entendimento do requisito, porém revisados os prazos de cumprimento.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	48
<p>Alteração de item da proposta:</p> <p>RBAC 135.151 (f) - Em 7 de abril de 2012, todos os aviões sujeitos a alínea (a) ou parágrafo (b) desta seção, que são fabricados antes de 7 de abril de 2010, e que são obrigados a ter um gravador de estiverem em conformidade com o item 135.152, deve ter um gravador de voz, que também</p> <p>(1) satisfaz os requisitos do RBAC 23 nos itens 23.1457 (d) (6) ou 25.1457 (d) (6) deste capítulo, conforme o caso; e</p> <p>(2) Se a categoria de transporte, com os requisitos do § 25,1457 (um) (3), (a) (4), e (a) (5) deste capítulo.</p>	<p>RBAC 135.151 (f) - Em 7 de abril de 2012, todos os aviões sujeitos ao parágrafo (a) ou parágrafo (b) desta seção, que são fabricados antes de 7 de abril de 2010, e que são obrigados a ter um gravador em conformidade com a seção 135.152, deverem ter um gravador de voz, que também:</p> <p>(1) satisfaça os requisitos das seções 23.1457 (d) (6) ou 25.1457 (d) (6), conforme o caso; e</p> <p>(2) Se a aeronave for categoria transporte, com os requisitos dos parágrafos 25.1457 (a) (3), (a) (4), e (a) (5).</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções gramaticais para melhor concordância nominal. Correção para padronização com as demais seções existentes no RBAC.</p> <p>Correção de referência 25.1457 (um) para 25.1457 (a).</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor entendimento do requisito, porém a referência explícita ao RBAC 23 mantida e ainda revisados prazos de cumprimento.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 49
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.151 (g)(1) - Nenhuma pessoa pode operar um avião multimotor, movido a turbina ou asa rotativa, fabricado a partir de 7 de abril de 2010, que possui uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, para que sejam necessários dois pilotos pela certificação ou regras de funcionamento, que é necessário ter um gravador de vozes no item 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de cockpit aprovado, que também: (i) é instalado de acordo com os requisitos do RBAC 23 nos itens 23.1457, 25.1457, 27.1457 (a) (6), (d) (1), (d) (4), (d) (5), e (h), ou 29.1457 (1) (6), (d) (1), (d) (4), (d) (5) e (h) desta seção, conforme o caso; (ii) é operado continuamente desde o uso do check list antes do voo, para a realização do check list final no final do voo, e (iii) mantém pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que satisfazem a melhor forma e maneira definida pela ANAC , ou posterior revisão.</p>	<p>RBAC 135.151 (g)(1) - Ninguém pode operar um avião multimotor, movido a turbina, ou helicóptero, fabricado a partir de 7 de abril de 2010, que possui uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, para que sejam necessários dois pilotos pela certificação ou regras de funcionamento, que é necessário ter um gravador de vozes <u>no item</u> 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de cockpit aprovado, que também: (i) é instalado de acordo com os requisitos de 23.1457, 25.1457, 27.1457 (a) (6), (d) (1), (d) (4), (d) (5), e (h), ou 29.1457 (a) (6), (d) (1), (d) (4), (d) (5) e (h) desta seção, conforme o caso; (ii) é operado continuamente desde o uso do check list antes do voo até a realização do check list final no final do voo; e (iii) mantém pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que satisfizer a melhor forma e maneira definida pela ANAC , ou posterior revisão.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções gramaticais para melhor concordância nominal. Correção para padronização com as demais seções existentes no RBAC. Correção de referência 29.1457 (um) para 29.1457 (a).</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. Referência explícita ao RBAC 23 mantida para melhor definição do requisito e substituição do termo “item” por “seção”.</p>

Colaborador: Wainer Mendes Lima	Instituição: Líder Signature S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 50
135.151 - GRAVADOR DE VOZ NA CABINE (ii) é operado continuamente desde o uso do check list antes do voo, para a realização do check list final no final do voo, e	135.151 - GRAVADOR DE VOZ NA CABINE (ii) é operado continuamente desde o uso do check list antes do voo, até a realização do check list final no término do voo, e
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Substituir “para” por “até” para adequação temporal. Substituir “final” por “término” para melhor adequação.	APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	51
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.151 (h) - Todas aeronaves requeridos por este RBAC deve possui um gravador de voz e um gravador de dados de vôo, que devam instalar equipamentos de comunicação datalink a partir de 7 de abril de 2010, devem registrar todas as mensagens como requerido pelas normas de certificação aplicáveis a aeronave.</p>	<p>RBAC 135.151 (h) - Todas as aeronaves, que requeridas por este regulamento, devam possuir um gravador de voz e um gravador de dados de vôo, e que utilizarem comunicação via datalink, a partir de 7 de abril de 2010 devem registrar todas as mensagens provenientes dessa comunicação requeridas pela regra de certificação aplicável à aeronave.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções gramaticais para melhor concordância nominal e verbal.	APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	52
135.151 (a) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a jato , tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de homologação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Adequar termo ao RBAC 01.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	53
135.151 (c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. Informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações.	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Será informado que isso será norma do Comando da Aeronáutica.	PARCIALMENTE APROVEITADA. A proposta de nova redação foi parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. As informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações e não devem ser utilizadas em processos administrativos ou para fins judiciais, a menos que fique configurada uma ação criminosa, conforme forma e maneira definidas por outras autoridades legais.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	54
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.152 (a) - Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, nenhuma pessoa pode operar segundo este regulamento um multimotor com motores a turbina, avião ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos excluindo qualquer assento para tripulantes e que tenha sido fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros especificados nos apêndices B ou C, como aplicável, devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados. O gravador deve conservar pelo menos 8 horas de operação da aeronave.</p>	<p>RBAC 135.152 (a) - Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, ninguém pode operar segundo este regulamento um avião multimotor, movido a turbina, ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos excluindo qualquer assento para tripulantes e que tenha sido fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros especificados nos apêndices B ou C, como aplicável, devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados. O gravador deve conservar pelo menos 8 horas de operação da aeronave.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correção para inclusão de helicópteros monomotores. Da maneira como está, a proposta é aplicável apenas para aeronaves multimotoras (tanto avião como helicóptero).</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	55
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.152a (a) - Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar, segundo este regulamento, um avião com motoresmotores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido apresentado para registro no Brasil ou que tenha sido registrado fora do Brasil e incorporado às especificações operativas de um operador brasileiro após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizem um método digital para gravar e conservar dados e para, prontamente, recuperar tais dados a partir da gravação. Em ou antes de 20 de agosto de 2001, aviões apresentados para registro no Brasil após 11 de outubro de 1991, devem atender aos requisitos desta seção ou aos requisitos aplicáveis dos parágrafos da seção 135.152 do RBAC 135. Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001:</p>	<p>RBAC 135.152a (a) - Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, ninguém pode operar, segundo este regulamento, um avião com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido apresentado para registro no Brasil ou que tenha sido registrado fora do Brasil e incorporado às especificações operativas de um operador brasileiro após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizarem um método digital para gravar e conservar dados e para, prontamente, recuperar tais dados a partir da gravação. A partir de 20 de agosto de 2001, aviões apresentados para registro no Brasil após 11 de outubro de 1991, devem atender aos requisitos desta seção ou aos requisitos aplicáveis dos parágrafos da seção 135.152 do RBAC 135. Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001:</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Retirada de palavras duplicadas (motoresmotores).	APROVEITADA. Proposta de nova redação aceita para correção ortográfica.	

Colaborador: Alisson Ribeiro Silva	Instituição: Especial T. Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 56
RBAC 135.152a (a)	No referido texto, há erro de edição, uma palavra aparece duas vezes colada: “ motoresmotores ”
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
	APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	57
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.152 (j) - Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenham sido fabricados após 19 de agosto de 2002 os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(88) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.</p>	<p>RBAC 135.152 (j) - Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenham sido fabricados após 19 de agosto de 2002 os parâmetros listados nos parágrafos (h)(1) até (h)(88) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correção da referência da lista dos parâmetros. Alteração de (a)(1) até (a)(88), para (h)(1) até (h)(88).</p>	<p>APROVEITADA. Proposta de revisão de parágrafo aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	58
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.152 (I) - Em 7 de abril de 2012, todas as aeronaves fabricadas antes de 7 de abril de 2010, também devem atender aos requisitos do RBAC23 nos itens 23.1459 (a) (7), 25.1459 (a) (8), 27.1459 (e), ou 29.1459 (e) desta capítulo, conforme aplicável.</p>	<p>RBAC 135.152 (I) - Em 7 de abril de 2012, todas as aeronaves fabricadas antes de 7 de abril de 2010, também deverão atender aos requisitos dos itens 23.1459 (a) (7), 25.1459 (a) (8), 27.1459 (e), ou 29.1459 (e), conforme aplicável.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correção do texto para melhor entendimento do requisito.	PARCIALMENTE APROVEITADA. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada, porém adotada nova redação para adequação ao RBAC 01.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	59
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.152 (m) - Todas as aeronaves fabricadas a partir de 7 de abril de 2010, devem possuir um gravador de dados de voo, que também instalou - (1) Atende às exigências do RBAC23 nos itens 23.1459 (um) (3), (a) (6), e (a) (7), 25.1459 (um) (3), (a) (7), e (a) (8), 27.1459 (um) (3), (a) (6), e (e), ou 29.1459 (um) (3), (a) (6) e (e) do presente capítulo, conforme aplicável, e (2) Mantém 25 horas de informações gravadas exigida no parágrafo (d) desta seção através de um gravador que satisfaz as normas de TSO-C124a, ou posterior revisão</p>	<p>RBAC 135.152 (m) - Todas as aeronaves fabricadas a partir de 7 de abril de 2010, devem possuir um gravador de dados de voo instalado que também: (1) Atende às exigências dos itens 23.1459 (a) (3), (a) (6), e (a) (7), 25.1459 (a) (3), (a) (7), e (a) (8), 27.1459 (a) (3), (a) (6), e (e), ou 29.1459 (a) (3), (a) (6) e (e), conforme aplicável; e (2) Mantém 25 horas de informações gravadas exigidas no parágrafo (d) desta seção através de um gravador que satisfizer as normas de TSO-C124a, ou posterior revisão.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para melhor entendimento. Correções nas referências. Trocadas (um) para (a).	PARCIALMENTE APROVEITADA. Referência explícita ao RBAC 23 mantida para melhor definição do requisito.	

Colaborador: Rafael Nunes Ramos	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	60
135.153 - SISTEMA DE ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (GPWS) 135.154 - SISTEMA DE PERCEPÇÃO E ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (E-GPWS)	INCLUIR ORIENTAÇÃO PARA AERONAVES DE ASA ROTATIVA.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
OS ITENS NÃO CONTÊM ORIENTAÇÃO PARA AERONAVES DE ASA ROTATIVA.	NÃO APROVEITADA. Os equipamentos aos quais estes requisitos se referem são associados ao auxílio rápido aos pilotos em operações em que características, tais como velocidade e tamanho da aeronave, elevam o risco de acidentes envolvendo CFIT. Dado o custo de tais equipamentos, entendemos que a contribuição proposta necessita de argumento substanciado para ser adotada.	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 61
135.153 - SISTEMA DE ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (GPWS) 135.154 - SISTEMA DE PERCEPÇÃO E ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (E-GPWS)	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Foi solicitado incluir orientação para aeronaves de asa rotativa.	NÃO APROVEITADA. Os equipamentos aos quais estes requisitos se referem são associados ao auxílio rápido aos pilotos em operações em que características, tais como velocidade e tamanho da aeronave, elevam o risco de acidentes envolvendo CFIT. Dado o custo de tais equipamentos, entendemos que a contribuição proposta necessita de argumento substanciado para ser adotada.

Colaborador: ANA LAURA FERREIRA REBELLO	Instituição: Jet Aviation
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 62
135.153 e 135.154 Proponho que seja requerido a Atualização do Banco de Dados dos E-GPWS semestralmente .	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Requerer apenas o E-GPWS não é suficiente para garantir os benefícios do equipamento se o banco de dados não estiver atualizado.	NÃO APROVEITADA. A proposta apresentada foge ao escopo do requisito. O operador deve manter o equipamento em condições adequadas ao correto e satisfatório funcionamento, de acordo com as recomendações do fabricante. Deve, inclusive, possuir e demonstrar procedimentos para a atualização do sistema, conforme 135.153 (c) (1) (i).

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 63
RBAC 135.154 (c)(3) - operação correta do sistema por parte da tripulação;	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O item (c)(3) é irrelevante frente aos itens (c)(1) e (2). A operação correta do sistema está englobada nos requisitos de utilização do sistema e reação aos sinais do mesmo.	NÃO APROVEITADO. A proposta de requisito determina e efetiva a correta operação do equipamento pela tripulação.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	64
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.155 - Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com extintores de incêndio, de tipo aprovado, para uso na cabine de passageiros, como se segue:</p>	<p>RBAC 135.155 - Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com extintores de incêndio, de tipo aprovado, para uso na cabine de comando e no compartimento de passageiros, como se segue:</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Inclusão da cabine de comando para alinhamento com o parágrafo 135.155(b).</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada, não utilizando o termo “compartimento” para melhor definição do requisito em conformidade com o RBAC 01. NOVA PROPOSTA: 135.155 - Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com extintores de incêndio, de tipo aprovado, para uso na cabine de comando e de passageiros, como se segue:</p>	

Colaborador: ANA LAURA FERREIRA REBELLO	Instituição: Jet Aviation	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	65
135.155 (c) pelo menos um extintor manual deve ser colocado e adequadamente posicionado na cabine de passageiros de cada aeronave tendo uma configuração para passageiros de pelo menos 10 mas menos de 31 assentos.	Usar o texto do RBAC 25.851 para as aeronaves Part 25. Para as aeronaves Part 23, 27 e 29 usar o texto proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Compatibilizar com o RBAC 25.851	NÃO APROVEITADA. Para a ocupação envolvida, o requisito 25.851(a) estabelece um número mínimo de extintores na cabine de passageiros equivalente a 1 (um). Esta quantidade está, compatível com o parágrafo 135.155 (c) do RBAC 135, em corrente consulta. Neste sentido os requisitos citados estão compatibilizados.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	66
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.158(a) - Ninguém pode operar um avião categoria transporte equipada com um sistema de aquecimento do tubo de pitot dos instrumentos de voo a menos que o avião seja equipado, também, com um sistema de indicação do funcionamento do sistema de aquecimento que atenda à seção 25.1326 do RBAC 25 efetivo em 12 de abril de 1978.</p>	<p>RBAC 135.158 - Ninguém pode operar um avião categoria transporte equipado com um sistema de aquecimento do tubo de pitot dos instrumentos de voo a menos que o avião seja equipado, também, com um sistema de indicação do funcionamento do sistema de aquecimento que atenda à seção 25.1326 do RBAC 25 efetivo em 12 de abril de 1978.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>A alteração toca dois pontos: - Primeiro a exclusão da divisão do parágrafo. Por ser apenas um requisito não faz sentido existir a divisão em subitens (nesse caso o subitem (a)); - A palavra “equipada” não estava em concordância nominal com a frase. Propõe-se a troca pela palavra “equipado” para melhor concordância.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A palavra “equipada” será alterada conforme sugestão, No entanto, o parágrafo (a), não será retirado para harmonizar a formatação com os regulamentos americano e latino-americanos, e ainda permite a inclusão de novos parágrafos.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	67
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.159 (a) - um indicador giroscópico de razão de curva por piloto requerido, exceto nas seguintes aeronaves: (1) aviões com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 360º em arfagem e rolamento e instalado de acordo com os requisitos de instrumentos estabelecidos no parágrafo 121.305(j) do RBAC 121. (2) helicópteros com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de ±80º de arfagem e ±120º de rolamento e instalado de acordo com o parágrafo 29.1303(g) do RBAC 29. (3) helicópteros com peso máximo de decolagem aprovado de 6.000 lbs ou menos.</p>	<p>RBAC 135.159 (a) - um indicador giroscópico de razão de curva por piloto requerido, exceto nas seguintes aeronaves: (1) aviões com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 360º em arfagem e rolamento e instalado de acordo com os requisitos de instrumentos estabelecidos no parágrafo 121.305(j) do RBAC 121. (2) helicópteros com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de ±80º de arfagem e ±120º de rolamento e instalado de acordo com o parágrafo 29.1303(g) do RBAC 29. (3) helicópteros com peso máximo de decolagem aprovado de 6.000 lbs ou menos.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Falhas na editoração. Durante a conversão do texto para a extensão de arquivo PDF pode ter ocorrido falha na tabela de conversão ASCII. Com a alteração proposta previnem-se futuras dúvidas de interpretação do texto.</p>	<p>APROVEITADA. Proposta de correção da editoração para melhor compreensão do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	68
<p>RBAC 135.161 (c) - Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo em VFR e IFR em áreas controladas, a menos que ela tenha um equipamento rádio para comunicação bilateral capaz de transmitir e receber uma estação de solo e onde deverá manter escuta.</p>	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>O item (c) da proposta do RBAC regulamenta a necessidade de equipamentos de comunicação bilateral em vôo VFR diurno, o que já é regulamentado no item (a). Adicionalmente, e mais crítico, o item (c) está regulamentando voos IFR, o que não faz sentido, tendo em visto que a seção 135.161, de acordo com seu título, regulamenta voos VFR noturno e VFR diurno em aérea controladas. Sugere-se remover o item, ou transferir o mesmo para a seção 135.165, que regulamenta equipamentos de navegação e comunicação para operações IFR.</p>	NÃO APROVEITADO. Não foi encontrado o parágrafo citado na seção indicada e nem foi encontrada a redação do texto em nenhuma outra parte da NPR.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	69
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.167 (a) - Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que ela possua, instalado em local visível e facilmente acessível pelos ocupantes caso ocorra um pouso n'água, o seguinte equipamento:</p>	<p>RBAC 135.167 (a) - Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que ela possua, instalado em local visível ou visivelmente marcado e facilmente acessível pelos ocupantes caso ocorra um pouso n'água, os seguintes equipamentos:</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>O equipamento poderá estar visível, ou como segunda opção, estar visivelmente marcado. Dessa maneira ficará mais fácil sua utilização em caso de emergência.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 70
Alteração de item da proposta: 135.68 - RESERVADO	135.168 - RESERVADO
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O número da seção está errado.	APROVEITADO. Proposta de revisão da numeração aproveitada.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	71
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.170 (c) - materiais de isolamento térmico / acústico . Para aviões categoria transporte com certificação de tipo emitida que tenha sido emitido após 1 de janeiro de 1958: (1) Para aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005, quando um isolamento térmico acústico é instalado na fuselagem em substituição após 2 de setembro de 2005, esse isolamento deve atender aos requisitos de propagação da chama do RBAC 25 no item 25.856, efetivo em a partir 2 de setembro de 2003, se é: (i) manta de construção , ou (ii) instalado ao redor de dutos de ar. (2) para aviões fabricados após 2 de setembro de 2005, materiais de isolamento térmico /acústico instalado na fuselagem deve cumprir os requisitos de propagação de chamadas conforme seção 25.856 do RBAC 25, efetivo em 2 de setembro de 2003.</p>	<p>RBAC 135.170 (c) - Materiais de isolamento termo-acústico. Para aviões categoria transporte com certificação de tipo emitida após 1º de janeiro de 1958: (1) Para aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005, quando um isolamento termo-acústico for instalado na fuselagem em substituição após 2 de setembro de 2005, esse isolamento deve atender aos requisitos de propagação da chama do RBAC 25 na seção 25.856, efetivo a partir 2 de setembro de 2003, se for: (i) manta de construção , ou (ii) instalado ao redor de dutos de ar. (2) para aviões fabricados após 2 de setembro de 2005, materiais de isolamento termo-acústico instalados na fuselagem devem cumprir os requisitos de propagação de chamadas conforme seção 25.856 do RBAC 25, efetivo em 2 de setembro de 2003.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Melhoria no texto para concordância nominal. Alteração do termo “térmico acústico” para “termo-acústico” para alinhamento com o regulamento RBAC 121.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADA. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada.</p> <p>NOVA PROPOSTA:(c) materiais de isolamento térmico/acústico. Para aviões categoria transporte com certificação de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958:</p> <p>(1) Para aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005, quando, a partir de [data da publicação + 2 anos], um isolamento térmico/acústico for instalado na fuselagem em substituição ao existente, este isolamento deve cumprir aos</p>	

	<p>requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25, efetivo em [data da publicação], se:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) for manta de isolamento, ou(ii) estiver instalado ao redor de dutos de ar. <p>(2) para aviões fabricados após 2 de setembro de 2005, materiais de isolamento térmico/acústico instalado na fuselagem devem cumprir os requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25, efetivo em [data da publicação].</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Rafael Nunes Ramos	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	72
<p>O item 135.176 foi retirado.</p> <p><u>Explicação do RBAC 135:</u></p> <p>O assunto foi tratado no item 135.177 de maneira mais clara e objetiva, a sua retirada impede dupla interpretação com dois itens distintos.</p>	<p>135.176 - CONJUNTO DE PRIMEIROS SOCORROS</p> <p>Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros (exceto as aeronaves referidas na seção 135.177 deste regulamento) a menos que essa aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter alguns comprimidos de analgésico, um frasco de antiséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>O item do RBHA 135.176 inclui as aeronaves com menos de 19 assentos que o item 135.177 exclui claramente.</p> <p>Caso permaneça sem este item, será interpretada a dispensa da caixa de primeiros socorros para as aeronaves com menos de 19 assentos.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão da redação aproveitada para melhor entendimento do requisito e atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 6.2.1 e 6.2.2.</p> <p>NOVA PROPOSTA: 135.177 REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA</p> <p>(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que essa aeronave possua a bordo equipamentos de emergência que devem ser prontamente acessíveis aos tripulantes, cuidadosamente guardados em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-los.</p> <p>(b) De acordo com o parágrafo anterior, o detentor de certificado deve levar a bordo os seguintes equipamentos de emergência:</p>	

Colaborador: ANA LAURA FERREIRA REBELLO	Instituição: Jet Aviation	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	73
135.176 e 135.177	Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros (exceto as aeronaves referidas na seção 135.177 deste regulamento) a menos que essa aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter alguns comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Da maneira como está na Proposta em que foi removido o texto do 135.176 (“o assunto foi tratado no item abaixo de maneira mais clara e objetiva, a sua retirada impede dupla interpretação com dois itens distintos”) o kit de primeiros socorros passa a não ser mais requerido para aeronaves com 19 assentos ou menos. Era este mesmo o objetivo?	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão da redação aproveitada para melhor entendimento do requisito e atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 6.2.1 e 6.2.2.</p> <p>NOVA PROPOSTA: 135.177 REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA</p> <p>(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que essa aeronave possua a bordo equipamentos de emergência que devem ser prontamente acessíveis aos tripulantes, cuidadosamente guardados em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-los.</p> <p>(b) De acordo com o parágrafo anterior, o detentor de certificado deve levar a bordo os seguintes equipamentos de emergência:</p>	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	74
<p>135.176 Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros (exceto as aeronaves referidas na seção 135.177 deste regulamento) a menos que essa aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter alguns comprimidos de analgésico, um frasco de antiséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador.</p> <p>135.177 (a) Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que ela seja dotada com os seguintes equipamentos de emergência:</p>	<p>Não foi proposto.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Verificar o retorno do item 176 ao RBAC 135.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão da redação aproveitada para melhor entendimento do requisito e atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 6.2.1 e 6.2.2.</p> <p>NOVA PROPOSTA: 135.177 REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA</p> <p>(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que essa aeronave possua a bordo equipamentos de emergência que devem ser prontamente acessíveis aos tripulantes, cuidadosamente guardados em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-los.</p> <p>(b) De acordo com o parágrafo anterior, o detentor de certificado deve levar a bordo os seguintes equipamentos de emergência:</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	75
Alteração de item da proposta: RBAC 135.177 (a)(1) -	RBAC 135.177 (a)(1) -	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Sugere-se uma revisão de todo o subparágrafo 135.177 (a)(1) devido a pequenas falhas de adaptação do LAR 135:</p> <p>Exemplo: RBAC 135.177 (a)(1)(iv) – Lista do conteúdo: - Da maneira como está proposto entende-se que a lista de conteúdo do kit de primeiro socorros segue abaixo (devido aos dois pontos no final da frase), quando na verdade a intenção do LAR 135 é que contenha no kit de primeiro socorros uma lista de todo o seu conteúdo.</p> <p>Exemplo 2: RBAC 135.177 (a)(1)(xvi) – Tesouras: 10 cm (se permitido pela legislação nacional); - Da maneira como está proposto não fica claro a exigência da tesoura ou não. Se quem regulamenta é a ANAC, onde mais poderá ser visto essa permissão?</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão da redação aproveitada para melhor entendimento do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: 135.177(a)(1)(iv) Uma lista do seu conteúdo; 135.177 (a)(1)(xii) Tesouras de ponta redonda: 10 cm;</p>	

Colaborador: ANA LAURA FERREIRA REBELLO	Instituição: Jet Aviation
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 76
135.179	Tornar obrigatório aos fabricantes (deve ser inserido no Part 23, 25, 27 e 29) a emissão dos DDPMs (Dispatch Deviation Procedures Manual)
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Os operadores de Taxi Aéreo não tem condições de gerar procedimentos de Operação e Manutenção adequados, e que garantam a segurança. Vários fabricantes já emitem DDPMs (Embraer e Cessna por exemplo)	NÃO APROVEITADA. A MEL, como apresentada no 135.179, é um documento operacional, não fazendo parte dos documentos atualmente incorporados nos requisitos de certificação porque é considerada como uma Homologação Suplementar de Tipo (91.213.(a)(2)), isto é, o equipamento inoperante é uma modificação ao projeto de tipo. Inserir modificações no projeto de tipo durante a fase de certificação básica da aeronave é uma prerrogativa do fabricante, sobre a qual a autoridade aeronáutica não tem competência. A MEL é uma exigência de mercado para aumentar a disponibilidade da aeronave, e não de aeronavegabilidade (RBHA/RBAC 23/25/27/29). Mas, uma vez solicitada pelo fabricante, a autoridade aeronáutica faz a análise da MMEL, que é base da MEL (e de onde surge a necessidade da DDPM). Portanto, a função, origem e objetivos das MMEL, MEL e dos Procedimentos de manutenção e de operações (por exemplo, DDPM, DDG, etc.) não devem ser confundidos. Não é pertinente inserir a obrigatoriedade de um documento tipo DDPM nos requisitos de certificação, uma vez que estes documentos, que podem ser propostos tanto pelo fabricante como pelo operador, são diretrizes que devem ser cumpridas para permitir o despacho segundo a MEL. O DDMP é citado na IAC 3507 (http://www.anac.gov.br/biblioteca/iac/IAC3507.pdf) que trata deste assunto na forma de DDG.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 77
Alteração de item da proposta: RBAC 135.179 (b) - Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:	RBAC 135.179 (c) - Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Alteração para sequência correta da enumeração dos subitens da seção.	APROVEITADO. Proposta de revisão da numeração aproveitada.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	78
Alteração de item da proposta: RBAC 135.179 (c) - Não obstante o parágrafo (b)(1) e (b)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.	RBAC 135.179 (d) - Não obstante o parágrafo (b)(1) e (b)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Alteração para sequência correta da enumeração dos subitens da seção. Obs.: 1) Não preencher ou alterar os campos sombreados; 2) Remeter	APROVEITADO. Proposta de revisão da numeração aproveitada.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	79
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.180 - [(a) A menos que de outro modo autorizado pela ANAC, cada detentor de certificado operando grandes aviões com motores a turbina, que tenham uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, (peso máximo de decolagem aprovado acima de 15.000 kg) deve equipar seus aviões com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) até 28 de janeiro de 2005.</p>	<p>RBAC 135.180 (a) - A menos que de outro modo autorizado pela ANAC, cada detentor de certificado operando grandes aviões com motores a turbina, que tenham uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, ou peso máximo de decolagem aprovado acima de 15.000 kg, deve equipar seus aviões com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) até 28 de janeiro de 2005.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Alteração para melhor concordância do texto. Desta maneira fica clara que o regulamento aplica-se para aeronaves com mais de 30 passageiros ou para aeronaves com peso máximo de decolagem superior a 15000 kg.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	80
<p>RBAC 135.203 (c) - Excepto quando necessário para decolagem ou pouso, ou quando expressamente autorizado pela ANAC, os vôos IFR são realizadas a um nível igual ou superior a altitude de vôo mínima estabelecida pela ANAC, ou, se a altitude de vôo, como mínimo não tenha sido estabelecida:</p> <p>(1) no solo ou em áreas montanhosas, em um nível de pelo menos 600 m (2 000) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km em relação à posição estimada da aeronave em vôo;</p> <p>(2) a qualquer outra parte do que o especificado em (b) (1), a um nível de pelo menos 300 m (1 000 pés) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km com relação à posição estimada da aeronave em vôo.</p>	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Regulamentação de operação IFR dentro de uma seção que regulamenta, de acordo com seu título, operações VFR . Tal requisito deveria ser transferido para a seção 135.215.	APROVEITADO. Proposta de revisão de seção aproveitada diante da verificação de que o item trata de outro tipo de operação (voo IFR) que não é pertinente nessa seção.	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	81
<p>135.203(c)(2) a qualquer outra parte do que o especificado em (b) (1), a um nível de pelo menos 300 m (1 000 pés) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km com relação à posição estimada da aeronave em vôo.</p> <p>135.209 - AUTONOMIA PARA VOO VFR</p>	<p>Não foi proposto.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Foi solicitada a correção da referência contida no item, adicionalmente deve ser revisto o conteúdo desta seção como um todo.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo parcialmente aproveitada, tendo em vista a retirada do referido parágrafo.</p>	

Colaborador: Eliezer Negri	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	82
<p>135.209 - AUTONOMIA PARA VOO VFR</p> <p>(b) Nenhuma pessoa pode iniciar uma operação VFR em um helicóptero, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse helicóptero tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível em cruzeiro, voar pelo menos mais 20 minutos e que:</p> <p>(1) tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino,</p> <p>(2) possa voar por um período adicional de 20 minutos, assumindo consumo normal de combustível em velocidade de cruzeiro escala óptima, acrescido de 10% do tempo de vôo programado e</p> <p>(3) tenha uma quantidade adicional de combustível suficiente para compensar o aumento do consumo em caso de possíveis contingências, conforme determinado pela ANAC e especificado no RBAC 91.</p>	<p>135.209 - AUTONOMIA PARA VOO VFR</p> <p>(b) Nenhuma pessoa pode iniciar uma operação VFR <u>em um helicóptero</u>, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse helicóptero tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível em cruzeiro, voar pelo menos mais 20 minutos, acrescido de 10% do tempo de voo programado e:</p> <p>(1) tenha uma quantidade adicional de combustível suficiente para compensar o aumento do consumo em caso de possíveis contingências, conforme determinado pela ANAC e especificado no RBAC 91.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Evitar redundância.	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada. Adotada nova redação do parágrafo (b), e retirados termos repetidos para melhor definição do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: (b) Nenhuma pessoa pode iniciar uma operação VFR em um helicóptero, a menos que:</p>	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 83
135.209 - AUTONOMIA PARA VOO VFR	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Verificar a numeração.	NÃO APROVEITADO. Numeração em conformidade com o Regulamento.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	84
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.215 (a) - Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR em um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado. (1) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR, a não ser de acordo com as regras de voo por instrumentos estabelecidas por este regulamento e pelo Comando da Aeronáutica ou pelas autoridades aeronáuticas do país sobrevoado, quando operando no estrangeiro.</p>	<p>RBAC 135.215 (a) - Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR em um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado. RBAC 135.215 (b) - Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR, a não ser de acordo com as regras de voo por instrumentos estabelecidas por este regulamento e pelo Comando da Aeronáutica ou pelas autoridades aeronáuticas do país sobrevoado, quando operando no estrangeiro.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>A separação em dois itens distintos deixará o regulamento com o fluxo de informação melhor. Classificar o segundo requisito como subitem do primeiro não está auxiliando no cumprimento com o regulamento. Adicionalmente, o segundo requisito não é dependente do primeiro.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão de numeração de parágrafo aproveitada.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	85
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.215 (b) - A ANAC pode emitir especificações operativas para o detentor do certificado que lhe permita operar em IFR em rotas fora do espaço aéreo controlado, se: (1) o operador demonstrar a ANAC que a tripulação de voo é capaz de navegar, sem referências visuais de terreno, em uma rota prevista sem desvio mais de 5 graus ou 5NM de dessa rota, que seja menor; e (2) a ANAC determina que a operação proposta pode ser realizada de forma segura</p>	<p>RBAC 135.215 (c) - A ANAC pode emitir especificações operativas para o detentor do certificado que lhe permita operar em IFR em rotas fora do espaço aéreo controlado, se: (1) o operador demonstrar a ANAC que a tripulação de voo é capaz de navegar, sem referências visuais de terreno, em uma rota prevista sem desvios maiores que 5 graus ou 5 nm , o que for menor, dessa rota; e (2) a ANAC determinar que a operação proposta pode ser realizada de forma segura.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Com a separação dos itens no parágrafo 135.215 (a) o parágrafo (b) deve ser corrigido para (c). Adicionalmente algumas correções para melhor concordância nominal.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	86
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.215 (c) - O operador poderá operar uma aeronave em voo IFR fora do espaço aéreo controlao, se tiver sido autorizado e se essa operação é necessária para: (1) realizar uma aproximação por instrumento a um aeródromo para o qual esteja em uso um procedimento de aproximação instrumentos atualizado padrão ou especial; ou (2) subir até um espaço aéreo controlado, aprovado durante um procedimento de aproximação perdida, ou (3) realizar uma saída IFR como um aeródromo que tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovados.</p>	<p>RBAC 135.215 (d) - O operador poderá operar uma aeronave em voo IFR fora do espaço aéreo controlado, se tiver aprovação para tal operação e se essa operação for necessária para: (1) realizar uma aproximação por instrumentos a um aeródromo para o qual esteja aprovado e em uso um procedimento de aproximação por instrumentos padrão ou especial; ou (2) subir até o espaço aéreo controlado durante um procedimento de aproximação perdida aprovado; ou (3) realizar uma saída IFR a partir de um aeródromo que tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Com a separação dos itens no parágrafo 135.215 (a) o parágrafo (c) deve ser corrigido para (d). Adicionalmente algumas correções gramaticais para melhor concordância nominal.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	87
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.215 (d) - A ANAC emitirá Especificações Operativas ao operador que permitirá sair de um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação padrão por instrumentos aprovado, quando a ANAC determine que esse é necessário para realizar uma saída por IFR desse aeródromo e que a operação prevista possa ser realizada de forma segura. A aprovação para operar nesse aeródromo não inclui uma aprovação para realizar uma aproximação IFR de acordo com o aeródromo</p>	<p>RBAC 135.215 (e) - A ANAC poderá emitir Especificações Operativas ao operador que permitirá ao mesmo sair de um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação por instrumentos padrão aprovado, quando a ANAC determinar que se fizer necessário para realizar uma saída por IFR desse aeródromo e que a operação prevista possa ser realizada de forma segura. A aprovação para operar nesse aeródromo não inclui uma aprovação para realizar uma aproximação IFR para esse aeródromo.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Com a separação dos itens no parágrafo 135.215 (a) o parágrafo (d) deve ser corrigido para (e). Adicionalmente algumas correções gramaticais para melhor concordância nominal.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	88
135.215 (d) A ANAC emitirá Especificações Operativas ao operador que permitirá sair de um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação padrão por instrumentos aprovado, quando a ANAC determinar que seja necessário para realizar uma saída por IFR desse aeródromo e que a operação prevista possa ser realizada de forma segura. A aprovação para operar nesse aeródromo não inclui uma aprovação para realizar uma aproximação IFR de acordo com o aeródromo	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Estudar a retirada deste item tendo em vista que a emissão de procedimentos de aproximação de aeródromos é prerrogativa do DECEA.	APROVEITADO. Proposta de retirada do parágrafo aproveitada por ser de responsabilidade do Comando da Aeronáutica.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 89
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.217 - Nenhuma pessoa pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR onde as condições meteorológicas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para decolagem, mas abaixo dos mínimos autorizados para pouso, a menos que exista um aeródromo de alternativa a menos de 1 hora de voo do aeródromo de decolagem (considerando velocidade normal de cruzeiro, com ar calmo).</p>	<p>RBAC 135.217 (a) - Ninguém pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR onde as condições meteorológicas estejam nos mínimos ou acima dos mínimos para decolagem, mas abaixo dos mínimos autorizados para pouso, a menos que exista um aeródromo de alternativa: (1) a menos de 1 hora de voo do aeródromo de decolagem (considerando velocidade normal de cruzeiro, com ar calmo); (2) para aviões multimotores a uma distancia que não exceda o equivalente a uma hora de tempo de voo, a uma velocidade de cruzeiro, com um motor inoperante;</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Inclusão de enumeração para os parágrafos da seção 135.217. Inclusão do subitem do parágrafo (b) desta seção para futura exclusão do parágrafo (b).</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação e numeração aproveitada para melhor definição do requisito.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	90
<p>Exclusão de item da proposta: RBAC 135.217 (b) - o aeródromo de alternativa de decolagem estará situado a seguinte distancia do aeródromo de saída: (1) para aviões multimotor a uma distancia que não exceda o equivalente a uma hora de tempo de voo, a uma velocidade de cruzeiro, com um motor em funcionamento;</p>	<p>Não foi proposto.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>O parágrafo (b) da seção 135.217 basicamente repete o requisito do parágrafo (a) da mesma seção. Sua exclusão irá trazer mais fluidez para o regulamento e menor risco de erros de interpretação.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação e numeração aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	91
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.217 (c) - para que um aeródromo seja selecionado como de alternativa de decolagem, a informação disponível indicará, que no período previsto de utilização, as condições meteorológicas estaram acima dos mínimos de utilização do aeródromo para essa operação.</p>	<p>RBAC 135.217 (b) - para que um aeródromo seja selecionado como de alternativa de decolagem, a informação disponível indicará, que no período previsto de utilização, as condições meteorológicas estarão acima dos mínimos de utilização do aeródromo selecionado.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correção de enumeração para os parágrafos da seção 135.217. Adicionalmente algumas correções gramaticais para melhor concordância nominal.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo e redação aproveitada para melhor definição do requisito, sendo substituído o termo "selecionado" para "pretendido".</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	92
<p>Inclusão de parágrafo na proposta: RBAC 135.225</p>	<p>RBAC 135.225 (h) - Para aeródromos onde o <u>pouso direto</u> por instrumentos é autorizado, o piloto pode decolar uma aeronave em IFR quando as condições meteorológicas descritas pela estação aprovada de acordo com o parágrafo (a)(1) dessa seção for igual ou melhor que os mínimos de pouso direto, a menos que de outra maneira restrito, se:</p> <p>(1) A direção e velocidade do vento no momento da decolagem são tais que uma aproximação direta para pouso por instrumentos pode ser realizada na pista equipada para aproximação por instrumentos;</p> <p>(2) As instalações terrestres associadas ao pouso com mínimos previstos e os equipamentos a bordo da aeronave estiverem em funcionamento normal; e</p> <p>(3) O detentor do certificado tenha sido aprovado para esse tipo de operação.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>O parágrafo que existe sobre aproximação para pouso direto não foi abordado no RBAC, ao contrário do 14 CFR 135, da FAA.</p> <p>Com a inclusão desse parágrafo, o operador brasileiro aprovado para realizar uma aproximação para pouso direto poderá se beneficiar desse tipo de aproximação (hoje já prevista em várias cartas aeronáuticas brasileiras) e dessa maneira reduzir o consumo de combustível, tempo e redução dos mínimos para pouso.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. A proposta de nova redação não foi aproveitada por serem procedimentos e requisitos referentes ao Comando da Aeronáutica.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	93
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.243 (b)(2) - tenha pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em viagens, das quais pelo menos 15 tenham sido voadas à noite; e</p>	<p>RBAC 135.243 (b)(2) - tenha pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em viagens de longa distância, das quais pelo menos 15 tenham sido voadas à noite; e</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Deve-se deixar claro que as viagens devem ser de longa distância, pois da maneira como está escrito poderia utilizar-se de viagens curtas para soma das horas. No 14 CFR 61, seção 61.1, existem definições para o que os americanos chamam de “<i>cross-country time</i>”. A ANAC poderia utilizar definições semelhantes para o termo “viagens de longa distância”, para o RBAC 135.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. O piloto deve comprovar as horas requeridas de voo, não importando se foram em longa ou curta distância. Ademais, seria necessário definir a qual distância mínima corresponderia uma “longa distância”.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	94
Alteração de item da proposta: RBAC 135.243 (b)(4) - [para helicóptero, possua qualificação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.]	RBAC 135.243 (b)(4) - para helicóptero, possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Harmonia com nomenclatura utilizada em outros regulamentos (RBACs).	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	95
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.243 (c)(2) - tenha pelo menos 1200 de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de vôo em viagens, 100 horas de horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e</p>	<p>RBAC 135.243 (c)(2) - tenha pelo menos 1200 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em viagens de longa distância, 100 horas de horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Deve-se deixar claro que as viagens devem ser de longa distância, pois da maneira como está escrito poderia utilizar-se de viagens curtas para soma das horas. No 14 CFR 61, seção 61.1, existem definições para o que os americanos chamam de “<i>cross-country time</i>”. A ANAC poderia utilizar definições semelhantes para o termo “viagens de longa distância”, para o RBAC 135.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. O piloto deve comprovar as horas requeridas de voo, não importando se foram em longa ou curta distância. Ademais, seria necessário definir a qual distância mínima corresponderia uma “longa distância”. A palavra “horas” será inserida após “1200” conforme proposta e será excluída a redundância “de horas” após “100 horas”.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 96
Alteração de item da proposta: RBAC 135.243 (c)(4) - para helicóptero, possua qualificação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.	RBAC 135.243 (c)(4) - para helicóptero, possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Harmonia com nomenclatura utilizada em outros regulamentos (RBACs).	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Rodrigo Edson da Silva	Instituição: Reali Táxi Aéreo	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	97
<p>135.243 - QUALIFICAÇÕES PARA PILOTO EM COMANDO</p> <p>(4) para helicóptero, possua qualificação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.</p>	<p>135.243 - QUALIFICAÇÕES PARA PILOTO EM COMANDO</p> <p>(4) para helicóptero, possua qualificação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.</p> <p>(d) O parágrafo (C)(4) desta seção não se aplica se a pilotos com licença em RBHS e H350.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Por serem equipamentos que não possuem IFR, acredito não ser necessário exigir IFRH e PLAH.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. A proposta de nova redação não foi aproveitada por já possuir referência sobre exceções nos requisitos 135.243 (b)(4) e (e)(2).</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	98
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.243 (e)(1) - para aeronaves homologadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no RBAC 119), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total vôo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de vôo noturno; e</p>	<p>RBAC 135.243 (e)(1) - para aeronaves homologadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no RBAC 119), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total vôo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem de longa distância e 10 horas de tempo de voo noturno; e</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Deve-se deixar claro que as viagens devem ser de longa distância, pois da maneira como está escrito poderia utilizar-se de viagens curtas para soma das horas. No 14 CFR 61, seção 61.1, existem definições para o que os americanos chamam de “<i>cross-country time</i>”. A ANAC poderia utilizar definições semelhantes para o termo “viagens de longa distância”, para o RBAC 135.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. O piloto deve comprovar as horas requeridas de voo, não importando se foram em longa ou curta distância. Ademais, se precisaria definir a qual distância mínima corresponderia uma “longa distância”.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 99
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.247 (a)(3) - Na seção (a) (2) desta seção não se aplica a um piloto no comando de um avião a turbina que é o tipo de certificado para mais de um tripulante piloto, desde que o piloto tenha cumprido os requisitos do parágrafo (a) (3) (i) ou (ii) desta seção:</p>	<p>RBAC 135.247 (a)(3) – O parágrafo (a)(2) desta seção não se aplica a um piloto no comando de um avião a turbina certificado para uma tripulação de mais de um piloto, desde que o piloto tenha cumprido os requisitos do parágrafo (a)(3)(i) ou (ii) desta seção:</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções para melhor fluência do texto.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 100
135.247 (3) A seção (a) (2) desta seção não se aplica a um piloto em comando de um avião a turbina que seja certificado para mais de um piloto, desde que o piloto tenha cumprido os requisitos do parágrafo (a) (3) (i) ou (ii) desta seção:	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Será verificada a possibilidade de redigir novamente o parágrafo para maior clareza do mesmo e numeração.	APROVEITADO. Proposta de revisão da redação e numeração aceita para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	101
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.247 (a)(3)(i) - O piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria apropriada, classe e tipo de avaliação para cada tipo de avião que é certificado para mais de um piloto tripulante que o piloto pretende operar sob esta alternativa, e:</p>	<p>RBAC 135.247 (a)(3)(i) - O piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria apropriada, classe e tipo, necessários para cada aeronave que for certificada para tripulação com mais de um piloto, e que o piloto pretende operar sob essa alternativa, e:</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções para melhor fluência do texto.	PARCIALEMENTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 102
<p>RBAC 135.247 (a)(3)(i)(B) - Em cada avião que é o tipo de certificado para mais de um piloto tripulante que o piloto pretende operar sob esta alternativa, que o piloto deve ter feito e registrado no dia da decolagem e pouso de vôo experiência recente do parágrafo (a) desta seção, como o manipulador exclusiva dos controles de vôo;</p>	<p>RBAC 135.247 (a)(3)(i)(B) - Para cada avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, o piloto que pretende operar sob esta alternativa, deverá ter executado e registrado as decolagens e pousos comprovando experiência recente conforme requerido pelo parágrafo (a) desta seção como manipulador exclusivo dos controles de voo;</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções para melhor fluência do texto.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito, substituindo o termo “manipulador” para piloto em comando.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	103
Alteração de item da proposta: RBAC 135.247 (a)(3)(i)(C) - nos últimos 90 dias anteriores à entrada em funcionamento desse tipo de avião que é certificado para mais de um tripulante piloto, o piloto deverá ter realizado e registrado pelo menos 15 horas de vôo no tipo de avião que o piloto pretende operar sob essa alternativa, e	RBAC 135.247 (a)(3)(i)(C) - O piloto deverá ter executado e registrado dentro dos 90 dias precedentes à operação, em um avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, no mínimo 15 horas de voo no tipo de avião para o qual o piloto pretende operar sob esta alternativa, e	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções para melhor fluência do texto.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	104
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.247 (a)(3)(i)(D) - que o piloto tenha realizado e registrado pelo menos 3 decolagens e 3 pousos para uma paragem completa, como o manipulador exclusiva dos controles de vôo, em uma turbina de avião movido que exige mais do que um piloto tripulante. O piloto deve ter executado os pousos e decolagens durante o período que começa em 1 hora após o pôr do sol e termina 1 hora antes do nascer do sol, nos últimos 6 meses anteriores ao mês do voo.</p>	<p>RBAC 135.247 (a)(3)(i)(D) - O piloto deve ter executado e registrado, como manipulador exclusivo dos comandos de voo, no mínimo 3 decolagens e 3 pousos com uma parada completa, em um avião movido a turbina que requer uma tripulação com mais de um piloto. O piloto tem que executar as decolagens e os pousos no período iniciando 1 hora depois do por do sol e terminando 1 horas antes do nascer do sol, dentro dos 6 meses precedentes ao mês do voo.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções para melhor fluência do texto.</p>	<p>PARCIALEMTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito, substituído termo “manipulador exclusivo dos comandos” por “piloto exclusivo em comando dos controles de voo”.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 105
Alteração de item da proposta: RBAC 135.247 (a)(3)(ii) - O piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria apropriada, classe e tipo de avaliação para cada tipo de avião que é certificado para mais de um piloto tripulante que o piloto pretende operar sob esta alternativa, e:	RBAC 135.247 (a)(3)(ii) - O piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria apropriada, classe e tipo para cada tipo de avião que for certificado para uma tripulação com mais de um piloto, que o piloto pretende operar sob esta alternativa, e:
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções para melhor fluência do texto.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	106
Alteração de item da proposta: RBAC 135.247 (a)(3)(ii)(B) - Em cada avião que é o tipo de certificado para mais de um piloto tripulante que o piloto pretende operar sob esta alternativa, que o piloto deve ter feito e registrado no dia da decolagem e pouso de vôo experiência recente do parágrafo (a) desta seção, como o manipulador exclusiva dos controles de vôo;	RBAC 135.247 (a)(3)(ii)(B) - Para cada avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, o piloto que pretende operar sob esta alternativa, deverá ter executado e registrado as decolagens e pousos comprovando experiência recente conforme requerido pelo parágrafo (a) desta seção como manipulador exclusivo dos controles de voo;	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções para melhor fluência do texto.	PARCIALMENTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito, substituído termo “manipulador exclusivo dos comandos” por “piloto exclusivo em comando dos controles de voo”.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 107
Alteração de item da proposta: RBAC 135.247 (a)(3)(ii)(C) - nos últimos 90 dias anteriores à entrada em funcionamento desse tipo de avião que é certificado para mais de um tripulante piloto, o piloto deverá ter realizado e registrado pelo menos 15 horas de vôo no tipo de avião que o piloto pretende operar sob essa alternativa, e	RBAC 135.247 (a)(3)(ii)(C) - O piloto deverá ter executado e registrado dentro dos 90 dias precedentes à operação, em um avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, no mínimo 15 horas de voo no tipo de avião para o qual o piloto pretende operar sob esta alternativa, e
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções para melhor fluência do texto.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	108
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.247 (a)(3)(ii)(D) - nos últimos 12 meses anteriores ao mês do voo, o piloto deve ter completado um programa de treinamento que é aprovado nos termos do RBAC 142. O programa de treinamento aprovado deve ter exigido do piloto, pelo menos, 6 decolagens e pousos 6 a um ponto que o único manipulador dos controles em um simulador de vôo que é representante de uma turbina de avião que exige mais do que um tripulante piloto. Sistema visual do simulador de vôo deve ter sido ajustado para representar o período que começa em 1 hora após o pôr do sol e termina 1 hora antes do nascer do sol.</p>	<p>RBAC 135.247 (a)(3)(ii)(D) - Dentro de 12 meses precedentes ao mês do voo o piloto deve ter completado um programa de treinamento aprovado nos termos do RBAC 142. O programa de treinamento aprovado deve requerer e o piloto deve executar no mínimo 6 decolagens e 6 pousos com uma parada completa como manipulador exclusivo dos comandos de voo em um simulador de voo representativo de um avião movido a turbina que requer como tripulação mais de um piloto. O sistema visual do simulador deve ter sido ajustado para representar o período que começa em 1 hora após o pôr do sol e termina 1 hora antes do nascer do sol.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções para melhor fluência do texto.</p>	<p>PARCIALEMTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito, substituído termo “manipulador” por “piloto em comando”.</p>	

Colaborador: Eliezer Negri	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 109
<p>135.297 - PILOTO. REQUISITOS PARA EXAME DE PROFICIÊNCIA EM VOO POR INSTRUMENTOS</p> <p>(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR, a menos que, dentro dos 06 meses calendários precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.</p>	<p>135.297 - PILOTO. REQUISITOS PARA EXAME DE PROFICIÊNCIA EM VOO POR INSTRUMENTOS</p> <p>(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR, a menos que, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>A apresentação de experiência recente nos últimos 06 meses substituiria a necessidade de um novo exame de proficiência.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. Proposta de revisão do requisito não aproveitada para atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 9.4.4, PIII, SII 7.4.4 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.1015).</p>

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	110
<p>135.293 - REQUISITOS DE EXAME INICIAL E PERIÓDICO PARA PILOTOS</p> <p>135.297 - PILOTO. REQUISITOS PARA EXAME DE PROFICIÊNCIA EM VOO POR INSTRUMENTOS</p> <p>(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR, a menos que, dentro dos 06 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.</p> <p>135.299 - EXAMES EM ROTA E EM AERÓDROMOS</p>	<p>Não foi proposto.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Os operadores solicitaram que o sistema de exames de competência, proficiência por instrumento e rota do RBAC 135 fosse semelhante ao que hoje é feito para os operadores do RBAC 121, neste regulamento os tripulantes realizam os exames de competência e de rota uma vez por ano e os exames de proficiência instrumentos duas vezes por ano, juntamente com os dois outros dois exames com examinador credenciado, os treinamentos de tripulantes são feitos anualmente.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. Não foi apresentada proposta de redação e ainda o requisito apresenta a possibilidade de realização do exame de proficiência ser realizado por um INSPAC ou examinador credenciado.</p>	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 111
135.299 - PILOTO EM COMANDO. EXAMES EM ROTA E EM AERÓDROMOS	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Os operadores solicitaram que o exame em rota seja aplicável somente a piloto em comando.	NÃO APROVEITADO. A proposta de alteração do requisito não foi aproveitada, pois os tripulantes já realizam, e devem conhecer os procedimentos operacionais da empresa.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	112
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.321 (b)(7) - centro de treinamento. Uma organização funcionando de acordo com os requisitos aplicáveis do RBHA 142 que provê treinamento, exame e testes sob contrato ou outra forma de acordo para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento; e</p>	<p>RBAC 135.321 (b)(7) - Centro de treinamento. Uma organização funcionando de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 142 que provê treinamento, exame e testes sob contrato ou outra forma de acordo para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento; e</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Referência trocada. O correto seria RBAC 142.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Eliezer Negri	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 113
<p>135.323 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. GERAL (e) Simuladores de voo e outros dispositivos de treinamento aprovado pela ANAC podem ser usados nos programas de treinamento. A ANAC irá publicar uma lista de manobras requeridas a serem executas em simulador de vôo, caso este esteja disponível.</p>	<p>135.323 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. GERAL (e) Simuladores de voo e outros dispositivos de treinamento aprovado pela ANAC devem ser usados nos programas de treinamento. A ANAC irá publicar uma lista de manobras requeridas a serem executas em simulador de vôo, caso este esteja disponível.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Quando houver simulador no Brasil e no Exterior devem ser utilizados no programa de treinamento, ou seja, não é facultativo.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. Retirada a proposta de publicação de “lista de manobras da ANAC” e mantido termo “podem” por alguns equipamentos não possuem simuladores.</p>

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 114
135.323(a)(2) obter da ANAC, a aprovação inicial e final dos programas de treinamento, antes de suas implementações;	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Os operadores propuseram remover o termo "final" ou o termo "antes de suas implementações" do texto.	NÃO APROVEITADO. A proposta de nova redação não foi aproveitada por atender ao previsto no LAR 135.1110 e também ser abordada na seção 135.325 do RBAC.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 115
135.323(e) obter da ANAC, a aprovação inicial e final dos programas de treinamento, antes de suas implementações;	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Clarear o texto para esclarecer que a lista de manobras em simulador será aplicável somente às aeronaves que não tenham programa de treinamento do fabricante.	NÃO APROVEITADO. Não foi apresentada nova proposta de redação.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	116
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.325 (d) - Sempre que a ANAC considerar que, para manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final são necessárias revisões no mesmo, o detentor de certificado deve, após ser notificado pela ANAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação da ANAC, o detentor de certificado pode submeter pedido de reconsideração e, nesse caso, a entrada em vigor das modificações ficará pendente de decisão final da ANAC. Entretanto, se a ANAC considerar que existe uma emergência requerendo ação urgente no interesse da segurança, ele pode determinar uma revisão com efetividade imediata.</p>	<p>RBAC 135.325 (d) - Sempre que a ANAC considerar que, para manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final são necessárias revisões no mesmo, o detentor de certificado deve, após ser notificado pela ANAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação da ANAC, o detentor de certificado pode submeter pedido de reconsideração e, nesse caso, a entrada em vigor das modificações ficará pendente de decisão final da ANAC. Entretanto, se a ANAC considerar que existe uma emergência requerendo ação urgente no interesse da segurança, ela pode determinar uma revisão com efetividade imediata.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Concordância Nominal.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	117
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.327(b)(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 avião durante o treinamento e exames de voo.</p>	<p>RBAC 135.327(b)(3) - descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência aprovados que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em avião durante o treinamento e exames de voo.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Inclusão da palavra “aprovados” para os procedimentos normais, anormais e de emergência. Garante-se, assim, que todos os procedimentos utilizados durante qualquer operação passou pela aprovação da ANAC.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: José Maria Marun	Instituição: Petrobras E&P-SERV/US-TA – Centro de Competência Técnica em Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 118
<p>135.329 - REQUISITOS PARA TREINAMENTO DE TRIPULANTES (a) Cada detentor de certificado deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição: (...) (vi) a segurança do transporte de cargas perigosas por via aérea;</p>	<p>Inclusão de uma ressalva possibilitando que o doutrinamento básico e inicial para operadores não homologados para Cargas Perigosas possa se compatibilizar com o programa de treinamento do Operador sem a exigência de que o treinamento seja dado por instrutor homologado e sim por instrutor interno atendendo programa específico aprovado.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Flexibilização do requisito por meio de um método aceitável de cumprimento.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. Proposta de nova redação não aproveitada para harmonização com o RBAC 175.29(b), no qual apresenta que os instrutores devem ser credenciados na ANAC.</p>

Colaborador: Rafael Nunes Ramos	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 119
<p>135.329 - REQUISITOS PARA TREINAMENTO DE TRIPULANTES</p> <p>(a) Cada detentor de certificado deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição:</p> <p>(1) doutrinação básico de solo para novos empregados, incluindo instrução de, pelo menos, o seguinte:</p> <p>(i) atribuições e responsabilidades do tripulante, conforme aplicável;</p> <p>(ii) as apropriadas provisões deste regulamento;</p> <p>(iii) conteúdo do certificado e das especificações operativas (não aplicável a comissários de bordo);</p> <p>(iv) apropriadas partes do manual de operações do detentor de certificado; e</p> <p>(v) para comissários de bordo, noções básicas sobre aeronaves e teoria do voo;</p> <p>(vi) a segurança do transporte de cargas perigosas por via aérea;</p> <p>(vii) o sistema de gestão de segurança operacional (SGSO)</p> <p>(viii) segurança da aviação civil (AVSEC); e</p> <p>(ix) desempenho e limitações humanas, e coordenação da tripulação de voo.</p>	<p>135.329 - REQUISITOS PARA TREINAMENTO DE TRIPULANTES</p> <p>(a) Cada detentor de certificado deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição:</p> <p>(1) doutrinação básico de solo para novos empregados, incluindo instrução de, pelo menos, o seguinte:</p> <p>(i) atribuições e responsabilidades do tripulante, conforme aplicável;</p> <p>(ii) as apropriadas provisões deste regulamento;</p> <p>(iii) conteúdo do certificado e das especificações operativas (não aplicável a comissários de bordo);</p> <p>(iv) apropriadas partes do manual de operações do detentor de certificado; e</p> <p>(v) para comissários de bordo, noções básicas sobre aeronaves e teoria do voo;</p> <p>(vi) a segurança do transporte de cargas perigosas por via aérea;</p> <p>(vii) o sistema de gestão de segurança operacional (SGSO); e</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Suprimir matérias que estão previstas serem ministradas em treinamentos específicos.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. Proposta de retirada de cursos não aproveitada por serem requisitos de treinamentos operacionais. Revisado parágrafo ix.</p> <p>NOVA PROPOSTA: (ix) Fatores Humanos e CRM.</p>

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 120
135.329(a) (vi) a segurança do transporte de cargas perigosas por via aérea; (vii) o sistema de gestão de segurança operacional (SGSO) (viii) segurança da aviação civil (AVSEC); e (ix) desempenho e limitações humanas, e coordenação da tripulação de voo.	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Os operadores propuseram a retirada dos parágrafos (vi) e (ix), tendo em vista que tais assuntos constam de outros cursos específicos.	NÃO APROVEITADO. Proposta de retirada de cursos não aproveitada por serem requisitos de treinamentos operacionais. Revisado parágrafo ix. NOVA PROPOSTA: (ix) Fatores Humanos e CRM.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	121
Alteração de item da proposta: RBAC 135.337 (f)(1) - voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo o tipo , classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo, ou	RBAC 135.337 (f)(1) - voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo; ou	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Repetição da palavra “o tipo”.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 122
135.337 (b)(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Os operadores sugerem que seja retirada a expressão “incluindo o treinamento periódico” deste parágrafo.	APROVEITADO. Proposta de retirada do “treinamento periódico” aproveitado.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 123
135.338(b)(2) tenha completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave, incluindo treinamento periódico , que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Os operadores sugerem que seja retirada a expressão ‘incluindo o treinamento periódico’ deste parágrafo.	APROVEITADO. Proposta de retirada do “treinamento periódico” aproveitado.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	124
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.363 (b) - Cada detentor de certificado operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina deve atender às seções 135.379 até 135.387; entretanto, se ele operar um grande avião categoria transporte turboélice certificado após de 29 de agosto de 1959 mas de tipo previamente homologado com o mesmo número de motores convencionais, ele pode atender às seções 135.365 até 135.377.</p>	<p>RBAC 135.363 (b) - Cada detentor de certificado operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina deve atender às seções 135.377a até 135.387; entretanto, se ele operar um grande avião categoria transporte turboélice certificado após de 29 de agosto de 1959 mas de tipo previamente homologado com o mesmo número de motores convencionais, ele pode atender às seções 135.365 até 135.377.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Inclusão de referência à nova seção 135.377a criada na proposta do RBAC 135.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. Proposta de revisão do parágrafo não aproveitado, pois a seção 135.377a será retirado da proposta do regulamento para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	125
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.371 (a) - Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motor convencional pode decolar com este avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com um motor inoperante, de pelo menos (0,079 - 0,106 / N) Vso² (onde N é o número de motores instalados e Vso é expresso em nós) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido. Entretanto, para os propósitos deste parágrafo a razão de subida para aviões categoria transporte certificados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulation" dos Estados Unidos da América é de 0,026 Vso² .</p>	<p>RBAC 135.371 (a) - (a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém, operando um grande avião categoria transporte com motores convencionais, pode decolar com esse avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com um motor inoperante, de pelo menos (0,079 - 0,106 / N) Vso² (onde N é o número de motores instalados e Vso é expresso em nós) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido. Entretanto, para os propósitos deste parágrafo a razão de subida para aviões categoria transporte certificados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulation" dos Estados Unidos da América é de 0,026 Vso².</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Alteração para evitar erro de interpretação, pois o termo que multiplica a divisão dentro do parênteses é a velocidade de estol na configuração de pouso elevada ao quadrado. A impressão do RBHA 135 não deixa dúvidas. Pode ser problema na tabela de conversão ASCII.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 126
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.371 (c)(1) - a razão de subida (como estabelecida no Manual de voo aprovado -AFM- para o apropriado peso e altitude) usada nos cálculos da trajetória de voo do avião pode ser diminuída por uma quantidade em pés por minuto igual a $(0,079 - 0,106 / N) V_{so}^2$ (onde N é o número de motores instalados e V_{so} é expresso em nós) para aviões homologados segundo o RBAC 25 e por $0,026 V_{so}^2$ para aviões homologados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América;</p>	<p>RBAC 135.371 (c)(1) - a razão de subida (como estabelecida no Manual de voo aprovado -AFM- para o apropriado peso e altitude) usada nos cálculos da trajetória de voo do avião pode ser diminuída por uma quantidade em pés por minuto igual a $(0,079 - 0,106 / N) V_{so}^2$ (onde N é o número de motores instalados e V_{so} é expresso em nós) para aviões homologados segundo o RBAC 25 e por $0,026 V_{so}^2$ para aviões homologados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América;</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração para evitar erro de interpretação, pois o termo que multiplica a divisão dentro do parênteses é a velocidade de estol na configuração de pouso elevada ao quadrado. A impressão do RBHA 135 não deixa dúvidas. Pode ser problema na tabela de conversão ASCII.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 127
Alteração de item da proposta: RBAC 135.373 (a)(1) - não exista nenhum ponto ao longo do curso pretendido que esteja a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda à seção 135.377; ou	RBAC 135.373 (a)(1) - não exista qualquer ponto ao longo do curso pretendido que esteja a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda à seção 135.377; ou
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Dupla negação na frase inicial. A proposta deixa o requisito com maior fluidez.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	128
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.373 (b)(3) - quando é assumido que os motores falham a uma altitude acima da altitude mínima estabelecida, a conformidade com a razão de subida estabelecida na altitude mínima prevista não precisa ser demonstrada durante a descida da altitude de cruzeiro para a altitude mínima prevista, se tais requisitos forem atendidos uma vez alcançada a altitude mínima prevista e assumindo uma descida ao longo de uma trajetória líquida de vôo com uma razão de descida 0,013 Vso 2 maior que a razão constante nos dados de desempenho aprovados; e</p>	<p>RBAC 135.373 (b)(3) - quando é assumido que os motores falham a uma altitude acima da altitude mínima estabelecida, a conformidade com a razão de subida estabelecida na altitude mínima prevista não precisa ser demonstrada durante a descida da altitude de cruzeiro para a altitude mínima prevista, se tais requisitos forem atendidos uma vez alcançada a altitude mínima prevista e assumindo uma descida ao longo de uma trajetória líquida de vôo com uma razão de descida 0,013 Vso² maior que a razão constante nos dados de desempenho aprovados; e</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Alteração para evitar erro de interpretação, pois o termo multiplica a velocidade de estol na configuração de pouso é elevada ao quadrado. A impressão do RBHA 135 não deixa dúvidas. Pode ser problema na tabela de conversão ASCII.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 129
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.377a - AVIÕES DE CATEGORIA TRANSPORTE PROPULSADOS POR MOTORES A TURBINA: ATERISSAGEM EM PISTAS MOLHADAS E CONTAMINADAS</p>	<p>RBAC 135.377a - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE POUSO EM PISTAS CONTAMINADAS</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Esta proposta está introduzindo uma nova seção, a 135.377a, para requerer a consideração de despacho de pouso em pista molhada e contaminada para aviões de categoria transporte propulsados por motores a turbina. O LAR 135.1290, entretanto, faz referências ao LAR 135.1280, que trata do despacho de pouso em geral, mas cobrindo apenas pista seca. Na adaptação do 135.377a passou-se a referenciar o 135.385, que trata de pistas secas e de pistas molhadas ou escorregadias. Houve com isto redundâncias e conflitos entre estes dois requisitos, o 135.377a e o 135.385. Para resolver o conflito, e ao mesmo tempo manter a intenção do novo requisito, propõe-se uma simplificação de seu teor, de forma a eliminar a pista molhada e tratar apenas da pista contaminada.</p>	<p>NÃO APROVEITADO. Proposta de revisão do título da seção não aproveitado, pois a seção será retirada da proposta do regulamento para melhor definição do requisito.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	130
<p>Exclusão de item da proposta: RBAC 135.377a (a) - nenhum piloto poderá decolar com um avião quando as informações meteorológicas, indiquem que a pista no aeródromo de destino pode estar molhada ou escorregadia na hora estimada de chegada, salvo se: (1) a distância de pouso disponível (LDA) esteja com o mínimo de 115% da distância de aterrissagem requerida, determinada de acordo com a Seção 135.385 desse regulamento.</p>	<p>Não foi proposto.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Esta limitação para pista molhada já está contida no parágrafo (d) da seção 135.385.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão da seção aproveitada, pois a seção será retirada da proposta do regulamento para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 131
Alteração de item da proposta: RBAC 135.377a (b) - Nenhum piloto poderá decolar um avião quandoos informes meteorológicos, indique que a pista no aeródromo de destino pode estar contaminada na hora estimada de chegada salvo se:	RBAC 135.377a (a) - Ninguém pode decolar um avião com motores a turbina se as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar contaminada no horário estimado de pouso, a menos que:
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correção de enumeração devido à exclusão do parágrafo (a).	NÃO APROVEITADO. Proposta de revisão da seção não aproveitado, pois a seção será retirada da proposta do regulamento para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	132
<p>Exclusão de item da proposta: RBAC 135.377a (c) - em uma pista molhada, pode se usar uma distância de pouso mais curta do que a exigida no Parágrafo (a) desta seção, mas não inferior ao exigido no item 135.385(b) deste regulamento, se o manual (AFM) inclui informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas molhadas.</p>	<p>Não foi proposto.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Exclusão de parágrafo tendo em vista que a parte de decolagem em pista molhada será regulamentado pela seção 135.385</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão da seção aproveitada, pois a seção será retirada da proposta do regulamento para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	133
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.377a (d) - Em uma pista contaminada, especialmente preparada, pode se usar a uma distância de pouso mais curta do que a exigida no parágrafo (b) desta seção, mas não inferior ao exigido no item 135.385(b), quando o manual (AFM) inclui informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas contaminadas.</p>	<p>RBAC 135.377a (b) - Em uma pista contaminada, especialmente preparada, pode-se usar uma distância de pouso mais curta do que a exigida no parágrafo (a) desta seção, mas não inferior ao exigido no parágrafo 135.385(d) deste regulamento, quando no Manual de Voo Aprovado (AFM) forem incluídas informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas contaminadas.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correção de enumeração devido à exclusão do parágrafo (a) e (c).</p>	<p>NÃO APROVEITADO. Proposta de revisão da seção não aproveitada, pois a seção será retirada da proposta do regulamento para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 134
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.377a (e) - Para demonstrar a conformidade com os parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, aplicam-se os critérios da seção 135.385 deste regulamento, conforme aplicável, salvo se o item 135.385(b)(1) não se aplica o parágrafo (b) desta seção.</p>	<p>RBAC 135.377a (c) - Para demonstrar a conformidade com esta seção, aplicam-se os critérios da seção 135.385 deste regulamento, conforme aplicável, salvo que o item 135.385(b) não se aplica a esta seção.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correção de enumeração devido à exclusão do parágrafo (a) e (c).</p>	<p>NÃO APROVEITADO. Proposta de revisão da seção não aproveitada, pois a seção será retirada da proposta do regulamento para melhor definição do requisito.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	135
Alteração de item da proposta: RBAC 135.383 (a)(1) - não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	RBAC 135.383 (a)(1) - não exista qualquer ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Dupla negação na frase inicial. A proposta deixa o requisito com maior fluidez.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 136
Alteração de item da proposta: RBAC 135.383 (c)(1) - não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	RBAC 135.383 (c)(1) - não exista qualquer ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto na seção 135.387; ou
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Dupla negação na frase inicial. A proposta deixa o requisito com maior fluidez.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	137
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.385 (d) - Ninguém pode decolar com um avião a reação se as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso, a menos que o comprimento efetivo dessa pista seja pelo menos 115% do com-primento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Entretanto, se for demonstrado, em condições reais, para um específico tipo e modelo de avião, que técnicas de pouso em pistas molhadas requerem distâncias menores (porém nunca inferiores àquelas requeridas pelo parágrafo (b) desta seção) e se tais técnicas e distâncias forem aprovadas e incluídas no Manual de voo do avião, a ANAC poderá autorizar operações de acordo com as mesmas.</p>	<p>RBAC 135.385 (d) - Ninguém pode decolar um avião a reação se as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada no horário estimado de pouso, a menos que o comprimento efetivo dessa pista seja pelo menos 115% do comprimento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Entretanto, se for demonstrado, em condições reais, para um específico tipo e modelo de avião, que técnicas de pouso em pistas molhadas requerem distâncias menores (porém nunca inferiores àquelas requeridas pelo parágrafo (b) desta seção) e se tais técnicas e distâncias forem aprovadas e incluídas no Manual de Voo Aprovado (AFM) do avião, a ANAC poderá autorizar operações de acordo com as mesmas.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>O regulamento RBHA 135 original não contém qualquer requisito para pista contaminada. Pista escorregadia apresenta nível de desempenho dentro da categoria de pista contaminada, não de pista molhada. Portanto, ao se introduzir um requisito específico para pista contaminada (seção 135.377a), o termo “escorregadia” deve ser retirado da seção 135.385. Este item foi levantado também no fórum da TALPA ARC, com acordo unânime.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão de parágrafo aproveitada, sendo retirada a seção 135.177a para evitar duplicidade e garantir melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	138
135.385(f)	<p>RBAC 135.385 (f) - Um operador elegível para conduzir operações por demanda pode decolar um grande avião categoria transporte com motores a turbina para um voo por demanda, se todas as seguintes condições forem atendidas:</p> <p>(1) A operação for permitida através de uma análise de pista do aeródromo de destino aprovada inserida no respectivo Manual de Operação;</p> <p>(2) O peso do avião no destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota e de acordo com os gráficos de distância de pouso do Manual de Voo Aprovado (AFM) para a altitude e o vento esperado no aeródromo de destino, no horário estimado de pouso, permita executar um pouso completo no aeródromo de destino dentro de 80% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:</p> <p>(i) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou</p> <p>(ii) na pista mais adequada, considerada a direção e a intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições como auxílios de pouso e características do terreno.</p> <p>(3) a operação for autorizada e constar nas especificações operativas.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Parágrafo referenciado em outra seção (135.387 (b)). Prejuízo aos operadores de grandes aviões certificados na categoria transporte, quando operando por demanda.	NÃO APROVEITADO. Proposta de inclusão de parágrafo não aproveitada, pois os requisitos propostos já estão definidos em outro parágrafo.	

Colaborador: ANA LAURA FERREIRA REBELLO	Instituição: Jet Aviation
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 139
<p>135.411</p> <p>(a) Esta subparte estabelece regras adicionais àquelas contidas em outros regulamentos sobre manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, aplicáveis aos detentores de certificado, como se segue:</p> <p>(1) Aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo os RBAC 91 e 43 e de acordo com 135.415, 135.416, 135.417 e 135.421. Pode ser usado um programa de inspeções aprovado de acordo com 135.419.</p> <p>(2) Aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais, devem ser mantidas conforme um programa de manutenção de acordo com 135.415, 135.416, 135.417 e 135.423 até 135.443.</p> <p>(b) Um detentor de certificado, a menos que lhe seja exigido outro procedimento, pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.</p> <p>(c) Aeronave monomotorada usada em operações IFR para transporte de passageiros deve também ser mantida de acordo com a seção 135.421(c), (d) e (e).</p> <p>(d) O detentor de um certificado que decide operar em conformidade com o</p>	<p>Proposta 1)</p> <p>- (a) Cada detentor de certificado que opera um tipo de aeronave de tipo homologado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, ou com um programa aprovado pelo DAC para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido por este regulamento.</p> <p>Ou seja, deixar o regulamento sem nenhum vínculo com o número de assentos. A empresa que desejar cumprir um programa diferente do fabricante, deve propor um programa de manutenção próprio, mas se desejar cumprir o programa do fabricante na íntegra, não deveria ter que fazer um programa próprio. As razões que vejo são de segurança:</p> <p>Proposta 2)</p> <p>Há várias aeronaves que, apesar de seu TCDS (Type Certificate Data Sheet) prever mais de 9 assentos, possuem 9 assentos de passageiros ou menos, portanto, outra sugestão, se a acima não for acatada, é que mude o texto para:</p> <p>(a) Cada detentor de certificado que opera um tipo de aeronave de tipo homologado com uma configuração para passageiros no CA, excluindo qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, ou com um programa aprovado pelo DAC para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido por este regulamento.</p>

<p>135.364 deve manter suas aeronaves no parágrafo (a) (2) desta seção e os requisitos adicionais do Anexo G desse regulamento.</p>	<p>Proposta 3) Aceitar como Programa de Manutenção o próprio Controle de Manutenção, que lista dos os itens controlados e sua periodicidade. A verificação da ANAC poderia ser simplesmente, como é feito nas vistorias, checar o controle contra o requerido no manual do fabricante, garantindo assim que a fonte de informação que foi usada foi o fabricante, conhecedor do seu produto e do seu desempenho em relação a confiabilidade e problemas em campo com vários operadores.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Não vejo nenhuma justificativa lógica para a necessidade de um programa de manutenção próprio para aeronaves com mais de 9 assentos. O programa de manutenção próprio deveria ser um requisito para aeronaves de empresas que desejam ter um programa diferente do fabricante, independente do número de assentos. O Anexo 6 da ICAO não coloca como requisito o Programa de Manutenção para aeronaves com mais de 9 assentos, mas para todos. Portanto, o Brasil já está se desviando do requerido pela ICAO. Ao invés dos 9 assentos, como foi baseado do FAR 135, porque não colocar 19 assentos, ou simplesmente deixar como opcional.</p> <p>- A manutenção da atualização do Programa de Manutenção é muito dispendiosa, principalmente empresas que operam aeronaves de tipos diferentes (comuns em operadores 135). Sempre que o Programa de Manutenção próprio precisa ser atualizado, ele leva um tempo grande desde a alteração do plano, submissão ao DAC e aprovação, o que por fim acaba atrasando a utilização do programa atualizado. Acredito que utilizando diretamente o Programa proposto pelos fabricantes, estaremos utilizando prontamente as alterações propostas por eles, eliminando qualquer erro no</p>	<p>NÃO APROVEITADA. Apesar de requerer um maior esforço no gerenciamento do Programa de Manutenção, as disposições contidas nas seções de 135.423 a 135.443 promovem a segurança no setor, ao enfatizar atributos como confiabilidade e rastreabilidade na manutenção.</p> <p>A referencia “9 assentos” figura diversas vezes como um marco a partir do qual o rigor dos requisitos são diferenciados.</p> <p>Por exemplo, nos regulamentos de certificação, baliza o limite da categoria normal (RBAC 23.3), as regras para o uso de cintos de segurança (RBAC 23.2), para as saídas de emergência (RBAC 23.807 e 25.807), para os trens de pouso (RBAC 25.721) e iluminação de emergência (25.812).</p> <p>Ainda, como exemplo desse limite estabelecido pelo número de “ 9 assentos” encontra-se no RBHA 91 alguns requisitos com relação à tripulação da aeronave (91.5, 91.531 e 135.243), quanto a instrumentos e equipamentos na aeronave e quanto à necessidade de gravadores de dados de voo e de voz na cabine (91.205, 135.73, 91.609, e 135.152).</p>

<p>processo de transcrição das informações dos manuais para ao Programa próprio, aumentando então a segurança.</p> <p>- O tempo (grande) despreendido pelo engenheiro em elaborar e manter o Programa de Manutenção poderia estar sendo utilizado em outras atividades importantes para a garantia da aeronavegabilidade das aeronaves.</p> <p>As empresas normamente possuem um Plano de Manutenção em planilha eletrônica (Excel) ou programa específico que é atualizado rigorosamente a cada alteração dos manuais da aeronave (célula, motor, hélice), STCs aplicados, Boletins de Serviço, Diretrizes de Aeronavegabilidade e RBHAs.</p>	<p>Estes exemplos demonstram que a regulamentação é estruturada de forma harmônica, com base no mesmo parâmetro. Tais critérios figuram da mesma forma na regulamentação de aviação civil de outros países.</p> <p>Não obstante, uma vez que o documento regula operações de transporte, espera-se que os operadores participem ativamente no acompanhamento da frota. Segundo a IS 120-79A, cada operador detentor de certificado é encorajado a estabelecer e manter um Sistema de Análise e Supervisão Continuada – SASC, para se assegurar da continuada <i>“execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas”</i>. Tal Sistema deve necessariamente incluir os requisitos da ANAC e as recomendações do fabricante, mas não fica obrigatoriamente restrito aos mesmos – podendo o operador determinar diferentes tarefas que se justificam pelas características de sua operação – ou seja, é de responsabilidade do operador manter sua frota de aeronaves em condições de contínua aeronavegabilidade.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 140
Alteração de item da proposta: RBAC 135.411 (b) - Um detentor de certificado, a menos que lhe seja exigido outro procedimento , pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.	RBAC 135.411 (b) - Um detentor de certificado, ainda que não lhe seja exigido, pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Harmonização com a intenção do parágrafo semelhante no regulamento 14 CFR Part 135, da FAA.	NÃO APROVEITADO. Proposta de redação não aceita por alterar e confundir a definição do requisito.

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	141
135.411(a)(2) Aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais , devem ser mantidas conforme um programa de manutenção de acordo com 135.415, 135.416, 135.417 e 135.423 até 135.443.	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Embora não seja objeto de alteração do antigo RBHA 135 para o RBAC 135, acho oportuno o momento para solicitar alteração no texto do 135.411 a.(2) no que tange a obrigatoriedade do Programa de Manutenção Próprio (operador) para aeronaves com 10 ou mais assentos para passageiros:</p> <p>Minha sugestão seria a alteração deste para que o mesmo <u>fosse aplicado somente para aeronaves com mais de 19 assentos</u> para passageiros ou para empresas com mais de 04 aeronaves de mesmo modelo.</p> <p>Um outra solução seria a <u>isenção deste requisitos para empresas que declararem a utilização de programa de manutenção recomendado pelo fabricante</u> + itens de RBHA/RBAC's + itens de grandes modificações (ou seja nenhuma diferença em relação ao Programa de Manutenção recomendado pelos fabricantes celula/motor/APU etc). A realidade é que a maioria das empresas seguem exatamente o programa de manutenção recomendado pelo fabricante e não alteram nenhuma frequência de manutenção, pois não possuem dados estatísticos e/ou consideráveis suficientes e oriundos de frotas de mesmo modelo de aeronave para substanciar alterações no programa de manutenção. Para qualquer substanciação do tipo seriam necessários dados estatísticos de confiabilidade que hoje somente empresas de grande porte 121 com frotas homogêneas possuem através de seus imensos Departamentos de Engenharia e fabricantes das aeronaves/autoridades aeronáuticas. Outro grande fator de impacto está relacionado a Segurança de Voo, que devido as</p>	<p>NÃO APROVEITADA. Apesar de requerer um maior esforço no gerenciamento do Programa de Manutenção, as disposições contidas nas seções de 135.423 a 135.443 promovem a segurança no setor, ao enfatizar atributos como confiabilidade e rastreabilidade na manutenção.</p> <p>A referencia “9 assentos” figura diversas vezes como um marco a partir do qual o rigor dos requisitos são diferenciados.</p> <p>Por exemplo, nos regulamentos de certificação, baliza o limite da categoria normal (RBAC 23.3), as regras para o uso de cintos de segurança (RBAC 23.2), para as saídas de emergência (RBAC 23.807 e 25.807), para os trens de pouso (RBAC 25.721) e iluminação de emergência (25.812).</p> <p>Ainda, como exemplo desse limite estabelecido pelo número de “ 9 assentos” encontra-se no RBHA 91 alguns requisitos com relação à tripulação da aeronave (91.5, 91.531 e 135.243), quanto a instrumentos e equipamentos na aeronave e quanto à necessidade de gravadores de dados de voo e de voz na cabine (91.205, 135.73, 91.609, e 135.152).</p>	

constantes revisões dos programas de manutenção dos fabricante, estes ocasionam novas revisões dos programas próprios e apresentação à ANAC para aprovação, e impossibilidade de adoção imediata das alterações recomendadas pelos fabricantes até que se tenha a aprovação do Programa de Manutenção do Operador. Na prática acredito que todos os operadores aplicam de imediato as alterações contidas em revisões dos programas de manutenção dos fabricantes e somente depois providenciam uma nova Revisão de seu Programa de Manutenção apenas para cumprir com o exigido, ou pelo menos tentar, pois muitas vezes submetemos manuais e não recebemos respostas. Este assunto é antigo e já fora discutido abordado por diversos colegas Rubbo, Ana Laura etc em encontros passados, mas acho que a agora temos uma boa oportunidade. Temos diversos Especialistas em Regulação de Aviação Civil da ANAC que compartilham a mesma opinião aqui descrita.

Estes exemplos demonstram que a regulamentação é estruturada de forma harmônica, com base no mesmo parâmetro. Tais critérios figuram da mesma forma na regulamentação de aviação civil de outros países.

Não obstante, uma vez que o documento regula operações de transporte, espera-se que os operadores participem ativamente no acompanhamento da frota. Segundo a IS 120-79A, cada operador detentor de certificado é encorajado a estabelecer e manter um Sistema de Análise e Supervisão Continuada – SASC, para se assegurar da continuada *“execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas”*. Tal Sistema deve necessariamente incluir os requisitos da ANAC e as recomendações do fabricante, mas não fica obrigatoriamente restrito aos mesmos – podendo o operador determinar diferentes tarefas que se justificam pelas características de sua operação – ou seja, é de responsabilidade do operador manter sua frota de aeronaves em condições de contínua aeronavegabilidade.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 142
Inclusão de item na proposta: RBAC 135.415 (a) -	RBAC 135.415 (a) - Cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou detecção de cada falha, mau funcionamento ou defeito referente a:
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Harmonização com RBHA 135, da ANAC, e 14 CFR Part 135, da FAA. Melhor entendimento do texto subsequente.	APROVEITADA. O texto da subseção 135.415(a) foi acidentalmente suprimido durante a digitação da proposta de regra.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 143
Inclusão de item na proposta: RBAC 135.415 (a)	RBAC 135.415 (a) (2 ou 21) - Incêndio durante o voo em locais não protegidos por sistemas de alarme de fogo;
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Relato de ocorrência de incêndio em locais onde não existe monitoramento.	PARCIALMENTE APROVEITADA. A ANAC entende que o 135.415(a)(1), como proposto, obriga o relato de fogo mesmo nas áreas não protegidas portanto, o texto será mantido com está, entretanto, com a palavra “incêndio” alterada para “fogo”.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	144
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.415 (a)(4) - um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou vapores tóxicos ou nocivos;</p>	<p>RBAC 135.415 (a)(4) - um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou vapores tóxicos ou nocivos durante o voo na cabine de comando ou de passageiros;</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Harmonização do texto com o 14 CFR Part 135, da FAA. O crítico é a presença de fumaça, vapor ou vapores tóxicos na cabine e não em outros locais da aeronave.</p>	<p>APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: (5) Um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gases tóxicos ou nocivos, durante o voo, na cabine de comando ou de passageiros.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	145
Alteração de item da proposta: RBAC 135.415 (a)(5) - qualquer corte ou apagamento do motor durante operações em voo ou no solo;	RBAC 135.415 (a)(5) - qualquer corte de motor devido a apagamento do mesmo durante operações em voo ou no solo;	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Harmonização com o texto do 14 CFR Part 135, da FAA. O apagamento (<i>flameout</i>) é a causa do corte do motor.	PARCIALMENTE APROVEITADA. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada, sendo apresentada nova redação. NOVA PROPOSTA: (6) Desligamento de motor em vôo devido a um apagamento (<i>flameout</i>).	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 146
Proposta de novo item: RBAC 135.415(e)(7) - o código aplicável do “Joint Aircraft System/Component”.	Definição do termo “Joint Aircraft System/Component”
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Não existe definição, por parte da ANAC, ao termo “Joint Aircraft System/Component”, deixando margem/dúvidas na interpretação do requisito. O mesmo termo aparece no item RBAC 135.416(d)(6).	PARCIALMENTE APROVEITADA. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito, pois o termo “Joint Aircraft System/Component” é um esquema de numeração das partes e sistemas de uma aeronave, semelhante ao publicado pela Air Transport Association (ATA). A regra final não fará menção a qualquer sistema de codificação.

Colaborador: André Luiz Strauss Bosse	Instituição: ANAC – SAR - DAR-SP	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	147
<p>- 135.415, 135.416</p> <p>135.415 - RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (OPERACIONAIS) 135.416 - RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (ESTRUTURAS)</p>	<p>- Retirada completa do texto</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>- Essa informação é pertinente apenas ao CENIPA ou o Fabricante. A ANAC não possui quadro de pessoas para avaliar e tomar providências quanto ao recebimento dessas informações.</p>	<p>NÃO APROVEITADA. O assunto é de inteira responsabilidade da ANAC. Além de certificar o projeto e a produção de todas as aeronaves e outros produtos aeronáuticos, o processamento e a análise de dificuldades em serviço é parte das atividades de aeronavegabilidade continuada desempenhadas pela certificação do produto. A ANAC possui efetivo e competência na área, certificando produtos que operam no mundo inteiro e sendo a autoridade primária de certificação de uma das maiores empresas fabricantes de aeronaves do mundo. Os especialistas da ANAC não desenvolvem soluções de projeto, mas têm obrigação de acompanhar, discutir e, se aplicável, requerer do fabricante e aprovar modificações de projeto ou do programa de manutenção necessários para restabelecer o nível de segurança previsto na base de certificação do produto. O termo entre parênteses, “operacional”, e a seção 135.416 serão removidos da regra final.</p>	

Colaborador: Filipe Salgueiro	Instituição: Petrobras E&P-SERV/US-TA – Centro de Competência Técnica em Aviação	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	148
<p>135.417 - RELATÓRIO SUMÁRIO DE INTERRUÇÃO</p> <p>Cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC, dentro dos 10 primeiros dias úteis de cada mês, um relatório sumário relativo ao mês anterior de cada interrupção de voo, mudança não prevista de aeronave em rota, pouso não previsto, desvio de rota ou remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas ou por mau funcionamento que não requerem relatório segundo as seções 135.415 ou 135.416 deste regulamento.</p>	<p>Inclusão do texto “o relatório deverá emitido, independente de haver ocorrências no mês” ou “caso não haja ocorrência a relatar, fica cancelada a obrigatoriedade de apresentação do relatório”.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Dirimir dúvidas quanto à necessidade de apresentar o relatório quando não houver ocorrências no período considerado.</p>	<p>NÃO APROVEITADA. A ANAC não considera necessário detalhar tal necessidade. Na regra final a referência a seção 135.416 será removida.</p>	

Colaborador: André Luiz Strauss Bosse	Instituição: ANAC – SAR - DAR-SP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 149
- 135.419 (a)	- retirada do texto “de acordo com 135.17”
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
- 135.17 é um parágrafo reservado.	PARCIALMENTE APROVEITADA. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (...) ele poderá modificar as especificações operativas do detentor de certificado, de acordo com RBAC 119.51 (...)

Colaborador: André Luiz Strauss Bosse	Instituição: ANAC – SAR- DAR-SP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 150
- 135.425	- Cada detentor de certificado que decidir não utilizar um programa de manutenção elaborado pelo fabricante , deve elaborar e submeter à aprovação da ANAC um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade disponibilizadas pela ANAC (...)
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>- Muitos operadores 135 na área da DAR-SP realizam manutenção em empresas 145. Na forma como está proposta, o operador de uma aeronave com 10 ou mais assentos não pode usar o programa de manutenção do fabricante, o que dificulta a comunicação da empresa 135 com as empresas 145 que efetivamente realizam a manutenção da aeronave em questão. Isso pode gerar tarefas conflitantes que causam riscos a manutenção.</p>	<p>NÃO APROVEITADA. Apesar de requerer um maior esforço no gerenciamento do Programa de Manutenção, as disposições contidas nas seções de 135.423 a 135.443 promovem a segurança no setor, ao enfatizar atributos como confiabilidade e rastreabilidade na manutenção.</p> <p>A referencia “9 assentos” figura diversas vezes como um marco a partir do qual o rigor dos requisitos são diferenciados.</p> <p>Por exemplo, nos regulamentos de certificação, baliza o limite da categoria normal (RBAC 23.3), as regras para o uso de cintos de segurança (RBAC 23.2), para as saídas de emergência (RBAC 23.807 e 25.807), para os trens de pouso (RBAC 25.721) e iluminação de emergência (25.812).</p> <p>Ainda, como exemplo desse limite estabelecido pelo número de “ 9 assentos” encontra-se no RBHA 91 alguns requisitos com relação à tripulação da aeronave (91.5, 91.531 e 135.243), quanto a instrumentos e equipamentos na aeronave e quanto à necessidade de gravadores de dados de voo e de voz na cabine</p>

	<p>(91.205, 135.73, 91.609, e 135.152).</p> <p>Estes exemplos demonstram que a regulamentação é estruturada de forma harmônica, com base no mesmo parâmetro. Tais critérios figuram da mesma forma na regulamentação de aviação civil de outros países.</p> <p>Não obstante, uma vez que o documento regula operações de transporte, espera-se que os operadores participem ativamente no acompanhamento da frota. Segundo a IS 120-79A, cada operador detentor de certificado é encorajado a estabelecer e manter um Sistema de Análise e Supervisão Continuada – SASC, para se assegurar da continuada <i>“execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas”</i>. Tal Sistema deve necessariamente incluir os requisitos da ANAC e as recomendações do fabricante, mas não fica obrigatoriamente restrito aos mesmos – podendo o operador determinar diferentes tarefas que se justificam pelas características de sua operação – ou seja, é de responsabilidade do operador manter sua frota de aeronaves em condições de contínua aeronavegabilidade. O responsável pela condição de aeronavegabilidade das aeronaves da frota é o operador. Por se tratar de categoria transportes espera-se que tal operador desempenhe papel ativo no acompanhamento da frota, assegurando sua condição mesmo quando contratar empresas 145.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 151
Alteração de item da proposta: RBAC 135.427 (b)(1) - os métodos de executar manutenção, manutenção preventiva e modificações de rotina ou não (exceto inspeções obrigatórias);	RBAC 135.427 (b)(1) - os métodos de executar manutenção de rotina ou não (exceto inspeções obrigatórias), manutenção preventiva e modificações;
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Texto proposto um pouco confuso. Melhor fluência no texto.	APROVEITADA. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Filipe Salgueiro	Instituição: Petrobras E&P-SERV/US-TA – Centro de Competência Técnica em Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 152
<p>135.433 - PROGRAMAS DE TREINAMENTO DE MANUTENÇÃO E DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA</p> <p>Cada detentor de certificado, ou detentor de certificado contratado por ele para executar manutenção ou manutenção preventiva, deve possuir um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluindo pessoal de inspeção) que determina a adequabilidade de um trabalho executado, esteja totalmente informada sobre técnicas, procedimentos e novos equipamentos em uso e seja habilitada e competente para executar suas obrigações.</p>	<p>135.433 - PROGRAMAS DE TREINAMENTO DE MANUTENÇÃO E DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA</p> <p>Cada detentor de certificado, ou detentor de certificado contratado por ele para executar manutenção ou manutenção preventiva, deve possuir um programa de treinamento aprovado que assegure que cada pessoa (incluindo pessoal de inspeção) que determina a adequabilidade de um trabalho executado, esteja totalmente informada sobre técnicas, procedimentos e novos equipamentos em uso e seja habilitada e competente para executar suas obrigações.</p> <p>Inclusão de uma adaptação, para a manutenção, dos requisitos nos itens (b), (c), (d) e (e) em 135.341 para pilotos e comissários</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 135.321 estabelece como requisito um “programa de treinamento aprovado” para tripulações, examinadores, instrutores e pessoal de operações. Considerando-se a criticidade das atividades de manutenção para a segurança operacional, parece razoável que esse requisito também seja aplicado aos treinamentos do pessoal de manutenção.</p>	<p>NÃO APROVEITADA. Atualmente a ANAC aceita os programas de treinamento aplicáveis aos profissionais que executam manutenção. Desta forma é possível que a empresa inclua este programa em documentos que são aprovados, tais como os MGM. Ressaltamos que durante as atividades de supervisão a efetividade do programa é avaliada.</p>

Colaborador: Filipe Salgueiro	Instituição: Petrobras E&P-SERV/US-TA – Centro de Competência Técnica em Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 153
135.439 - REQUISITOS DE REGISTROS DE MANUTENÇÃO	Inserção do conteúdo da revogada IAC 3124-011280 (revogada), na qual são mencionadas especificamente as operações em bases remotas , que estava sob o título: EMPREGO DE HELICÓPETROS DOS SERVIÇOS DE TÁXI AÉREO, UTILIZADOS NAS PROSPECÇÕES PETROLÍFERAS E DEMAIS JAZIDAS MINERAIS.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>A referida NOSER visava mais especificamente estabelecer normas e procedimentos de segurança nos serviços de Táxi Aéreo que utilizam helicópteros nas prospecções petrolíferas e demais jazidas minerais.</p> <p>O texto sugerido visa à padronização de procedimentos e requisitos cumpridos por um detentor de certificado em bases remotas (fora da sua sede) com os cumpridos pelo mesmo na sua base principal.</p>	<p>NÃO APROVEITADA. O assunto, de certa forma, é tratado no 135.429 (d). Em relação à IAC citada, sugerimos ao regulado indicar especificamente o conteúdo cuja inclusão é necessária, bem como a devida justificativa. Atentamos que aos RBAC são adequadas disposições que estabeleçam obrigações aos regulados, orientações devem ser abordadas em Instruções Suplementares.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	154
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.439 (b)(2) - os registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento devem ser conservados até que tal trabalho seja suplantado por trabalho com equivalente objetivo e detalhe, ou por 1 ano, o que for maior; e</p>	<p>RBAC 135.439 (b)(2) - os registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento devem ser conservados até que tal trabalho seja suplantado por trabalho com equivalente objetivo e detalhe; e</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Para harmonização com o 14 CFR Part 135, da autoridade americana, e também para atingir a lógica da manutenção dos registros. Uma vez que revisão geral só é suplantada por outra revisão geral, não perde a sua eficácia e necessidade de rastreabilidade com o passar do tempo.</p>	<p>NÃO APROVEITADA. Apesar de o texto diferir do 14 CFR Part 135, o dispositivo como está é mais restritivo pois requer que os registros da última revisão geral sejam mantidos caso em menos de um ano seja realizado “trabalho com equivalente objetivo e detalhe”, entendemos que, para a finalidade de supervisão, justifica-se tal exigência.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 155
<p>Alteração de item da proposta: RBAC 135.441 (b) - Os registros especificados em 135.439(a)(1) que não estejam incluídos no parágrafo (a) desta seção, exceto que o comprador pode permitir que o vendedor conserve a custódia física de tais registros. Entretanto, a custódia dos registros pelo vendedor não exime o comprador de sua responsabilidade, prevista no parágrafo 135.4399(c), de colocar tais registros à disposição do DAC, para inspeções e verificações.</p>	<p>RBAC 135.441 (b) Os registros especificados no parágrafo 135.439(a)(1) que não estejam incluídos no parágrafo (a) desta seção, exceto que o comprador pode permitir que o vendedor conserve a custódia física de tais registros. Entretanto, a custódia dos registros pelo vendedor não exime o comprador de sua responsabilidade, prevista no parágrafo 135.4399(c), de colocar tais registros à disposição da ANAC, para inspeções e verificações.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Referência ao DAC.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aceita para melhor definição do requisito e adequação de nomenclatura.

Colaborador: Herberth Carvalho Guedes dos Reis	Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	156
<p>135.501(a) 135.503(a)(1)</p> <p>135.501(a) Esta subparte estabelece regras para cada detentor de certificado treinar cada tripulante e pessoa executando ou supervisionando diretamente qualquer das seguintes funções de trabalho envolvendo qualquer item a ser transportado em uma aeronave:</p> <p>135.503(a)(1) Satisfaça os requisitos do Apêndice O do RBAC 121;</p>	<p>135.501(a) Esta subparte estabelece regras para cada detentor de certificado treinar cada tripulante e pessoa executando ou supervisionando diretamente qualquer das seguintes funções de trabalho envolvendo qualquer item a ser transportado em uma aeronave, satisfazendo o RBAC 175 e a IS 175-001:</p> <p>135.503(a)(1) Satisfaça os requisitos do Apêndice O do RBAC 12, do RBAC 175 e da IS 175-001;</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Importante referenciar o RBAC 175 e a IS 175-001 nesses dois requisitos, pois existem especificações mais restritivas no que se trata do treinamento, principalmente no que se refere às chaves com a matéria mínima exigida.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Herberth Carvalho Guedes dos Reis	Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 157
135.505(d)	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O texto está confuso. Pelo que entendi, pretende-se determinar o prazo de validade de conclusão do curso.</p> <p>O entendimento do setor de artigos perigosos é o seguinte:</p> <p>O funcionário que possui o curso de artigos perigosos deve se atualizar, de preferência, antes do fim da validade do certificado de transporte aéreo de artigos perigosos ou finalizar o curso de reciclagem no máximo 30 dias corridos após o vencimento do certificado. Caso o prazo seja maior que 30 dias, o funcionário deverá realizar o curso inicial e não a reciclagem. Vale ressaltar que o fato de estar realizando ou estar matriculado no curso não garante que o funcionário esteja com o certificado válido.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada, sendo proposta nova redação para melhor definição do requisito.</p> <p>(d) Treinamento de Reciclagem de Artigos Perigosos — Data de Conclusão. Considera-se que uma pessoa que conclui satisfatoriamente o treinamento de reciclagem em artigos perigosos no mês calendário anterior ou posterior ao programado para ocorrer o treinamento, concluiu tal treinamento no mês programado. Caso a mesma tenha concluído o treinamento antes do mês anterior ao do treinamento, considera-se o mês da data de conclusão seja a do início do treinamento.</p> <p>(1) Caso o certificado de transporte aéreo de artigos perigosos estiver expirado há mais de 30 dias, o funcionário deverá realizar o curso inicial completo.</p> <p>(2) O fato de o funcionário estar matriculado ou estar realizando o curso de transporte aéreo de artigos perigosos não comprova o requisito de cumprimento de validade do certificado.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 158
Alteração de item da proposta: RBAC 135 Apêndice A – 19 (b)(2) - o avião atende aos requisitos de decolagem com um motor inoperante especificados na seção 5(c) deste apêndice; e	RBAC 135 Apêndice A – 19 (b)(2) - o avião atende aos requisitos de decolagem com um motor inoperante especificados na seção 5(e) deste apêndice; e
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correção de referência.	APROVEITADO. Proposta de revisão e parágrafo aproveitada.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	159
Inclusão de item na proposta: Apêndice G -	Apêndice G – 1 - Definições	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Título ao primeiro parágrafo do apêndice G, que trata de definições.	APROVEITADO. Proposta de revisão de título aproveitada por melhor se adequação do requisito ao objetivo da seção. NOVA PROPOSTA: Apêndice G – 1 - <i>Definições</i>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	160
<p>Alteração de item da proposta:</p> <p>Apêndice G –</p> <p>135.1.1 aeroporto adequado, um aeroporto que um detentor de certificado pode operar com a aprovação da ANAC, porque o aeroporto atende aos limites de desembarque do 135.385 ou é um aeroporto militar que está ativo e operacional.</p> <p>135.1.2 aeroporto alternativo ETOPS, um aeroporto adequado que é designado em um despacho ou liberação de vôo para uso em caso de desvio durante ETOPS. Esta definição se aplica ao planejamento de vôo e não limita a autoridade do piloto em comando durante o vôo.</p> <p>135.1.3 ETOPS ponto de entrada, o primeiro ponto da rota de um voo ETOPS, determinado usando um motor com velocidade de cruzeiro em condições normais, sem vento, que seja mais do que 180 minutos de um aeroporto adequado.</p> <p>135.1.4 ETOPS qualificação de pessoal, a pessoa realizando a manutenção para o detentor do certificado, que tenha completado satisfatoriamente o programa de formação ETOPS.</p>	<p>1.1 - Aeroporto Adequado, um aeroporto que o detentor de certificado pode listar, com aprovação da ANAC, pois o aeroporto atende aos limites de pouso do requisito da seção 135.385 ou é um aeroporto militar ativo e operacional.</p> <p>1.2 - Aeroporto Alternativo, um aeroporto adequado que é designado no despacho ou na liberação de voo para uso no caso de necessidade de alternar durante operação ETOPS. Esta definição aplica-se ao planejamento de voo e não limita a autoridade do piloto em comando durante o voo.</p> <p>1.3 - Ponto de Entrada ETOPS, o primeiro ponto da rota de um voo ETOPS, determinado utilizando a velocidade de cruzeiro com um motor inoperante em condições normais, sem vento, que tenha uma distância superior a 180 minutos de um aeroporto adequado.</p> <p>1.4 - Pessoa qualificada ETOPS, a pessoa que realiza manutenção para o detentor de certificado, que tenha completado satisfatoriamente seu programa de treinamento ETOPS.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito, conforme abaixo:</p> <p>NOVA PROPOSTA: 1.1 - <i>Aeródromo Adequado</i> significa um aeródromo listado nas Especificações Operativas de um detentor de certificado, aprovado pela ANAC, que atende às limitações para pouso da seção 135.385 ou é um aeródromo militar ativo e operacional.</p> <p>1.2 - <i>Aeródromo de Alternativa em rota ETOPS</i> significa um Aeródromo</p>	

	<p>Adequado e conveniente no qual um avião pode pousar após experimentar uma parada de motor ou outra condição anormal ou de emergência que ocorra em rota durante uma operação ETOPS.</p> <p>1.3 - <i>Ponto de Entrada ETOPS</i> significa o primeiro ponto da rota em um voo ETOPS, determinado considerando-se velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo e distante mais de 180 minutos de um Aeródromo Adequado.</p> <p>1.4 – <i>Qualificação ETOPS</i> significa a qualificação que uma pessoa, responsável pela manutenção do detentor de certificado, atingiu ao completar com êxito o programa de treinamento ETOPS do detentor de certificado.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 161
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G – 135.2.1 - Geral. Depois de 13 de agosto de 2008, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, que não seja um avião com configuração exclusivamente cargueira com mais de dois motores, fora do país por mais de 180 minutos de voo (no motor numa velocidade de cruzeiro padrão avariado, com condições sem vento) de um aeroporto descrito no 135.364 salvo: (a) O detentor do certificado ETOPS recebe aprovação da ANAC; (b) A operação é realizada em um avião multimotor a turbina na categoria de transporte; (c) A operação está prevista para não ser superior a 240 minutos de tempo de voo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante em condições normais, sem vento) de um aeroporto descrito no 135.364 e (d) O detentor do certificado atende aos requisitos deste apêndice.</p>	<p>2.1 - Geral. Após 13 de Agosto de 2008, ninguém pode operar um avião, que não um avião com configuração exclusivamente cargueira com mais de dois motores, fora do país por mais de 180 minutos de voo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante em condições normais, sem vento) de um aeródromo conforme descrito na seção 135.364 a menos que: (a) O detentor do certificado receba aprovação ETOPS da ANAC; (b) A operação é conduzida em uma aeronave multimotora à turbina, certificada na categoria transporte; (c) A operação está prevista para não ultrapassar 240 minutos de tempo de voo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante em condições normais, sem vento) de um aeródromo conforme descrito na seção 135.364; e (d) O detentor de certificado atende aos requisitos deste apêndice.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: 2.1 - <i>Geral</i>. Nenhum detentor de certificado pode operar um avião, que não um avião com configuração exclusivamente cargueira com mais de dois motores, fora do país, a mais de 180 minutos de voo de um aeródromo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) conforme descrito na seção 135.364, a menos que: (a) o detentor de certificado receba aprovação ETOPS da ANAC; (b) a operação seja conduzida em um avião multimotor à turbina, certificado na categoria transporte;</p>

	<p>(c) a operação seja prevista para não ultrapassar 240 minutos de tempo de voo de um aeródromo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) conforme descrito na seção 135.364; e</p> <p>(d) o detentor de certificado atenda aos requisitos deste apêndice.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 162
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G – 135.2.2 - experiência detentor do certificado exigido antes da realização de ETOPS. Antes de solicitar a aprovação ETOPS, o detentor do certificado deve ter, pelo menos, 12 meses de experiência na condução de operações internacionais (excluindo o Canadá e México) com multimotor a turbina categoria transporte. O detentor do certificado pode considerar a seguinte experiência como operações internacionais: (c) Experiência ETOPS com outros tipos de aeronaves, na categoria autorizada pela ANAC.</p>	<p>2.2 - Experiência exigida do detentor de certificado antes de realização de voo ETOPS. Antes de solicitar a aprovação ETOPS, o detentor de certificado deve ter, pelo menos, 12 meses de experiência em operações internacionais com aeronave multimotora a turbina da categoria transporte.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: 2.2 - <i>Experiência exigida do detentor de certificado antes de realização de voo ETOPS.</i> Antes de solicitar a aprovação ETOPS, o detentor de certificado deve ter pelo menos 12 meses de experiência na condução de operações internacionais com avião multimotor a turbina categoria transporte. O detentor de certificado pode considerar a seguinte experiência como operações internacionais: (a) Experiência ETOPS com outros tipos de aeronaves, na categoria autorizada pela ANAC.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 163
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G – 135.2.3 requisitos da aeronave. Nenhum detentor de certificado pode conduzir ETOPS em um avião que foi fabricado depois de 17 de fevereiro de 2015 a menos que o avião atenda as normas do FAR 25.1535.</p>	<p>2.3 - Requisitos da Aeronave. Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação ETOPS em um avião que foi fabricado após 17 de fevereiro de 2015, a menos que o avião atenda às normas do RBAC 25.1535.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: 2.3 - <i>Requisitos do Avião.</i> Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação ETOPS em um avião que seja fabricado após 17 de fevereiro de 2015, a menos que o avião atenda aos padrões do RBAC 25.1535.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 164
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G - 135.2.4 - requisitos de informações da tripulação. O detentor do certificado deve assegurar que os tripulantes têm acesso em vôo a tempo atual e informações operacionais necessárias ao cumprimento 135.83, 135.225 e 135,229. Isso inclui informações sobre todas as alternativas ETOPS Aeroportos, todos os suplentes de destino e, no aeroporto de destino proposto para cada voo ETOPS.</p>	<p>2.4 Requisitos de informação da Tripulação. O detentor de certificado deve assegurar-se que a tripulação de voo tem acesso, em voo, a informações atuais de meteorologia e aspectos operacionais necessárias para cumprir com as seções 135.83, 135.225 e 135.229. Isso inclui informações sobre todos os aeródromos alternativos ETOPS, todos os suplentes de destino e no aeroporto de destino proposto para cada voo ETOPS.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: 2.4 Requisitos de informação da Tripulação. O detentor de certificado deve assegurar-se que a tripulação tenha acesso, em voo, a informações meteorológicas atualizadas e aspectos operacionais necessários para cumprir com as seções 135.83, 135.225 e 135.229. Isso inclui informações sobre todos os Aeródromos de Alternativa em rota ETOPS, todos os destinos alternativos e o aeródromo de destino proposto para cada voo ETOPS.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 165
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G - 135.2.5(a) Nenhuma pessoa pode permitir que um voo para continuar além do seu ETOPS ponto de entrada a menos que: (1) As condições meteorológicas em cada aeroporto alternativo ETOPS estão previstas para estar dentro ou acima dos mínimos de operação nas especificações do detentor do certificado de operações para o aeroporto quando ela poderia ser usada (desde os primeiros para o tempo mais recente possível desembarque), e (3) Todos os aeroportos alternativos ETOPS autorizados dentro do tempo máximo de desvio são revisados por quaisquer alterações nas condições que ocorreram desde o envio.</p>	<p>2.5 Requisitos Operacionais. (a) Nenhuma pessoa pode permitir que um voo continue além do seu ponto de entrada ETOPS, a menos que: (1) As condições meteorológicas em cada aeródromo alternativo ETOPS estão previstas para estar dentro ou acima dos mínimos de operação registrado nas Especificações Operacionais do detentor de certificado para aquele aeroporto, quando ele poderia ser utilizado (desde o mais cedo ao mais tarde horário previsto para pouso); e (2) Todos os aeródromos alternativos ETOPS autorizados dentro do tempo máximo de desvio são revisados quanto a quaisquer alterações nas condições que ocorreram desde o despacho da aeronave.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: 2.5 Requisitos Operacionais (a) Ninguém pode permitir que um voo continue além do ponto de entrada ETOPS, a não ser que: (1) as condições meteorológicas previstas, para cada Aeródromo de Alternativa em rota ETOPS estejam iguais ou acima dos mínimos para o aeródromo conforme previsto nas Especificações Operativas do detentor de certificado; e (2) todos os aeródromos de alternativa em rota ETOPS estejam dentro do desvio máximo de tempo ETOPS, tenham sido conferidos e a tripulação advertida de qualquer mudança ocorrida após o despacho.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	166
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G – 135.2.5 (b) - No caso em que um operador não pode cumprir 135.2.5(a) (1) deste apêndice para um aeroporto específico, outro ETOPS aeroporto alternativo deve ser substituído no prazo máximo de desvio ETOPS que poderiam ser autorizados para o vôo com condições de tempo igual ou superior aos mínimos de operação</p>	<p>2.5 (b) - No caso em que um detentor de certificador não pode cumprir com o parágrafo 2.5 (a)(1) deste apêndice para um aeródromo específico, outro aeródromo alternativo ETOPS deve ser o substituto e estar dentro do tempo máximo de desvio ETOPS que poderia ser autorizado para o voo com as condições meteorológicas iguais ou superiores aos mínimos de operação.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (b) Se o previsto no parágrafo 2.5(a)(1) deste apêndice não puder ser atendido pelo detentor de certificado de um aeródromo específico, outro aeródromo de alternativa em rota ETOPS que atenda o requerido no parágrafo 2.5(a) deste apêndice deve ser indicado como o substituto.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 167
Alteração de item da proposta: Apêndice G – 135.2.5 (c) - Os pilotos devem planejar e conduzir ETOPS de acordo com as regras de voo por instrumentos.	2.5(c) - Os pilotos devem planejar e conduzir um voo ETOPS de acordo com as regras de voo por instrumentos (IFR) .
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para melhor definição do requisito.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 168
<p>Alteração de item da proposta:</p> <p>Apêndice G – 135.2.5 (d) Sistema de tempo limitado</p> <p>(1) Ressalvado o disposto no 135.2.5(d)(3) deste apêndice, o tempo necessário para fazer a distância a cada suplente ETOPS aeroporto (em todos os motores à velocidade de cruzeiro de exploração, corrigido para vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo para a maioria do avião limitar tempo sistema de supressão de incêndio exigidos pela regulamentação para qualquer carga ou compartimentos para bagagem (se instalado), menos de 15 minutos.</p> <p>(2) Salvo o disposto no 135.2.5 (d) (3) deste apêndice, o tempo necessário para fazer a distância a cada suplente ETOPS Airport (no aprovado um motor de velocidade de cruzeiro inoperante, corrigido para vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo para a maioria do avião na hora do sistema de tempo limitado (com exceção do que a maioria do avião limitar tempo sistema de supressão de incêndio exigidos pela regulamentação para qualquer carga ou compartimentos para bagagem), menos de 15 minutos.</p> <p>(3) Um detentor de certificado operando um avião sem as informações do Manual necessárias para cumprir com os parágrafos 135.2.5 (d) (1) e (d)(2) deste apêndice, podem continuar ETOPS com esse avião, até 17 de fevereiro 2015.</p>	<p>2.5 (d) - Sistemas limitados por tempo.</p> <p>(1) Exceto como previsto no parágrafo 2.5(d)(3) deste apêndice, o tempo necessário para voar a distância para cada aeródromo alternativo ETOPS (em velocidade de cruzeiro com todos os motores, com correção para vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no manual de voo da aeronave para o sistema de supressão de incêndio mais limitante por regulamento para qualquer compartimento de carga ou bagagem (se instalado), menos 15 minutos.</p> <p>(2) Exceto como previsto no parágrafo 2.5(d)(3) deste apêndice, o tempo necessário para voar a distância para cada aeródromo alternativo ETOPS (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante, com correções de vento e temperatura aprovados) não pode exceder o tempo especificado no manual de voo da aeronave para o sistema com maior limitação de tempo (outros que não o sistema de supressão de incêndio mais limitante para compartimento de carga ou bagagem), menos 15 minutos.</p> <p>(3) O detentor de certificado operando uma aeronave sem a informação do manual de voo da aeronave necessário para cumprir com os parágrafos 2.5(d)(1) e (d)(2) deste apêndice, pode continuar operar ETOPS com essa aeronave até 17 de fevereiro de 2015.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: (d) Sistemas de tempo limite.</p> <p>(1) Exceto como previsto no parágrafo 2.5(d)(3) deste apêndice, o tempo</p>

	<p>necessário para voar até cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS (em velocidade de cruzeiro com todos os motores operantes, corrigida pelo vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo Aprovado do avião com o tempo mais limitante dos sistemas de supressão de fogo para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação ter sistemas de supressão de fogo, menos 15 minutos.</p> <p>(2) Exceto como previsto no parágrafo 2.5(d)(3) deste apêndice, o tempo necessário para voar até cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante, corrigida pelo vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo Aprovado do avião com sistema de tempo mais limitante (outro que não o de supressão de fogo para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação ter sistemas de supressão de fogo), menos 15 minutos.</p> <p>(3) Um detentor de certificado operando um avião sem a informação necessária do Manual de Voo Aprovado do avião para cumprir com os parágrafos 2.5(d)(1) e (d)(2) deste apêndice, pode continuar a operar ETOPS com esse avião até 17 de fevereiro de 2015.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 169
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G – 135.2.6 Requisitos de Comunicações (a) Nenhuma pessoa pode efetuar um voo ETOPS a menos que o equipamento de comunicação adequado para a rota a ser voada esteja instalado e operacional como se segue: (1) Dois transmissores de comunicação independentes, pelo menos, um dos quais permita a comunicação de voz. (2) Dois receptores de comunicação independentes, pelo menos, um dos quais permita a comunicação de voz. (3) dois fones ou um fone de ouvido e um alto-falante (b) Em áreas onde as facilidades de comunicação de voz não estão disponíveis ou são de má qualidade tal que a comunicação de voz não for possível, a comunicação usando um sistema alternativo deve ser substituído.</p>	<p>2.6 Requisitos de Comunicação (a) Ninguém pode conduzir um voo ETOPS a menos que os seguintes equipamentos de comunicação, apropriados para a rota a ser voada, estejam instalados e operacionais: (1) Dois transmissores de comunicação independentes, os quais pelo menos um permita a comunicação por voz. (2) Dois receptores independentes de comunicação, os quais pelo menos um permita a comunicação por voz. (3) Dois fones de ouvido, ou um fone de ouvido e um alto-falante. (b) Nas áreas onde a comunicação por voz não está disponível, ou é de má qualidade tal que a comunicação por voz não é possível, um meio alternativo para comunicação deve ser utilizado.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: 2.6 Requisitos de Comunicação (a) Ninguém pode conduzir um voo ETOPS a menos que os seguintes equipamentos de comunicação, apropriados para a rota a ser voada, estejam instalados e operacionais: (1) dois transmissores de comunicação independentes, os quais pelo menos um permita a comunicação por voz; (2) dois receptores independentes de comunicação, os quais pelo menos um permita a comunicação por voz; (3) dois fones de ouvido, ou um fone de ouvido e um alto-falante.</p>

	(b) Em áreas onde a comunicação por voz não esteja disponível, ou seja de má qualidade, tal que a comunicação por voz não seja possível, um meio alternativo para comunicação deve ser utilizado.
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 170
<p>Alteração de item da proposta:</p> <p>Apêndice G –135.2.7 - requisitos de combustível. Nenhuma pessoa pode enviar ou liberar para o vôo um voo ETOPS, salvo se, considerando o vento e outras condições meteorológicas esperadas, ele tenha o combustível exigido por esta seção e combustível suficiente para satisfazer cada um dos seguintes requisitos:</p> <p>(a) Combustível para voar para um ETOPS aeroporto alternativo</p> <p>(1) combustível para dar conta de descompressão rápida e falha do motor. O avião deve levar o maior dos seguintes montantes de combustível:</p> <p>(i) Combustível suficiente para voar para um aeroporto alternativo ETOPS assumindo uma descompressão rápida no ponto mais crítico seguido de descida para uma altitude segura, em conformidade com os requisitos de fornecimento de oxigênio do 135.157;</p> <p>(ii) combustível suficiente para voar para um aeroporto alternativo ETOPS (no motor de uma velocidade de cruzeiro com condições normais, sem vento), assumindo uma descompressão rápida e uma falha de motor em simultâneo no ponto mais crítico seguido de descida para uma altitude segura em conformidade com os requisitos do 135.157 oxigênio, ou</p> <p>(iii) combustível suficiente para voar para um ETOPS aeroporto alternativo (no motor de uma velocidade de cruzeiro com condições normais, sem vento), assumindo uma falha de motor no ponto mais crítico seguido de descida para a altitude de cruzeiro com um motor inoperante.</p>	<p>2.7 – Requisitos de Combustível. Ninguém pode despachar ou liberar para voo, um voo ETOPS a menos que, considerando ventos e condições meteorológicas esperadas, a aeronave contenha combustível requerido por esse regulamento e combustível suficiente para satisfazer cada um dos requisitos seguintes:</p> <p>(a) Combustível para voar para um aeródromo alternativo ETOPS.</p> <p>(1) Combustível para suportar uma descompressão rápida e falha no motor. A aeronave deve carregar a maior quantidade de combustível de acordo com o seguinte:</p> <p>(i) Combustível suficiente para voar para um aeródromo alternativo ETOPS assumindo uma rápida descompressão no ponto mais crítico seguido de uma descida para uma altitude segura em cumprimento com os requisitos de provimento de oxigênio da seção 135.157;</p> <p>(ii) Combustível suficiente para voar para um aeródromo alternativo ETOPS (com velocidade de cruzeiro monomotor sob condições padrões de vento calmo) assumindo uma rápida descompressão e uma falha simultânea de motor no ponto mais crítico seguido de uma descida para uma altitude segura em cumprimento com os requisitos de provimento de oxigênio da seção 135.157; ou</p> <p>(iii) Combustível suficiente para voar para um aeródromo alternativo ETOPS (com velocidade de cruzeiro monomotor sob condições padrões de vento calmo) assumindo uma falha de motor no ponto mais crítico seguido por uma descida para a altitude de cruzeiro monomotor (um motor inoperante).</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito.

	<p>NOVA PROPOSTA: 2.7 – <i>Requisitos de Combustível</i>. Ninguém pode despachar ou liberar para um voo ETOPS a não ser que, considerando o vento e outras condições meteorológicas esperadas, haja o combustível requerido por este regulamento e suficiente para atender os seguintes requisitos:</p> <p>(a) <i>combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS</i>.</p> <p>(1) Combustível suficiente, assumindo uma descompressão rápida e uma falha de motor. O avião deve estar abastecido da maior das quantidades de combustível requeridas abaixo:</p> <p>(i) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS assumindo uma descompressão rápida, no ponto mais crítico da rota, seguido de uma descida até uma altitude segura que atenda aos requisitos de suprimento de oxigênio da seção 135.157;</p> <p>(ii) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) assumindo uma descompressão rápida e, simultaneamente, uma falha de motor, no ponto mais crítico da rota, seguido de uma descida até uma altitude segura em cumprimento aos requisitos de suprimento de oxigênio da seção 135.157; ou</p> <p>(iii) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) assumindo uma falha de motor no ponto mais crítico da rota seguido de uma descida até uma altitude de cruzeiro com um motor inoperante.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 171
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.7 (a)(2) - Combustível para a conta de erros na previsão de vento. No cálculo da quantidade de combustível exigida pelo 135.2.7(a) (1) do presente apêndice, o titular do certificado deve aumentar a velocidade do vento previsto em de 5% (resultando em aumento no vento de proa ou redução no vento de cauda) para compensar qualquer possível erro na previsão de vento. Se o detentor do certificado não está usando a previsão atual de vento baseado em um modelo do vento aceito pela ANAC, o avião deve levar combustível adicional equivalente a 5% do combustível exigido pelo parágrafo 135.2.7 (a) deste apêndice, como combustível de reserva para eventuais erros nos dados de vento.</p>	<p>(2) Combustível para suportar erros na previsão de ventos. Quando calculando a quantidade de combustível requerido pelo subparágrafo 2.7(a)(1) desse apêndice, o detentor de certificado deve incrementar o valor previsto da velocidade do vento em 5% (resultando em um incremento no vento de proa ou um decréscimo no vento de cauda) para suportar qualquer erro potencial na previsão de ventos. Se o detentor do certificado não está utilizando a previsão atual de ventos baseado em um modelo de ventos aceito pela ANAC, a aeronave deve carregar combustível adicional igual a 5% do combustível requerido pelo parágrafo 2.7(a) desse apêndice, como reserva de combustível que permitirá falhas na base de dados dos ventos.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (2) Combustível suficiente, levando em conta erros na previsão dos ventos em rota. No cálculo do combustível requerido pelo parágrafo 2.7(a)(1) desse apêndice, o detentor de certificado deve majorar os valores previstos da velocidade do vento em rota em 5% (resultando em um acréscimo na velocidade de vento contrário ou em um decréscimo no vento de cauda) para contar com potenciais erros das previsões de vento em rota.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 172
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.7 (a)(3) - combustível para dar conta de gelo. No cálculo da quantidade de combustível exigida pelo 135.2.7(a) (1) deste apêndice, (após ter terminado o cálculo do vento em 135.2.7 (a) (2) deste apêndice), o titular deve assegurar que o avião transporta o maior dos seguintes montantes de combustível em antecipação de possível formação de gelo durante o desvio: (i) Sistema de combustível que seria queimado como um resultado de estruturas de gelo durante 10% da previsão do tempo de gelo (incluindo o combustível utilizado pelo motor e a asa anti-gelo durante este período). (ii) combustível que seria usado para motor anti-gelo e, se necessário asa anti-gelo, durante todo o tempo durante o qual a previsão é de gelo.</p>	<p>2.7 (a)(3) - Combustível para suportar formação de gelo. Quando calculando a quantidade de combustível requerido pelo subparágrafo 2.7(a)(1) desse apêndice (após completar o cálculo de vento no subparágrafo 2.7(a)(2) desse apêndice), o detentor do certificado deve assegurar que a aeronave carregará a maior das seguintes quantidades de combustível em antecipação a possibilidade de formação de gelo enquanto alternando: (i) Combustível que será utilizado como resultado da formação de gelo na estrutura da aeronave durante 10% do tempo em que formação de gelo é prevista (incluindo o combustível pelo motor e sistema antigelo da asa durante esse período). (ii) Combustível que será utilizado pelo sistema antigelo do motor, e se necessário antigelo na asa, para todo o tempo em que formação de gelo é prevista.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (3) - Combustível suficiente, levando-se em conta um desvio de uma área onde haja condições de formação de gelo. No cálculo requerido pelo parágrafo 2.7(a)(1) desse apêndice (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo 2.7(a)(2) desse apêndice), o detentor de certificado deve assegurar-se que o avião esteja abastecido com uma das maiores quantidades de combustível abaixo para o caso de desvio de uma possível área de formação de gelo: (i) combustível que seria consumido como resultado de acúmulo de gelo no avião durante 10% do tempo que a formação de gelo for prevista (incluindo o</p>

	combustível utilizado pelos sistemas antigelo durante esse período); (ii) combustível que seria consumido pelos sistemas antigelo durante todo o período em que a formação de gelo for prevista.
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	173
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.7 (a)(4) - Combustível para compensar a deterioração do motor. No cálculo da quantidade de combustível exigida pelo 135.2.7(a)(1) do presente apêndice (após concluir o cálculo do vento em 135.2.7 (a)(2) do presente apêndice), o titular deve certificar-se de que o avião também transporta combustível igual a 5% do combustível acima especificado, para compensar a deterioração no desempenho do consumo combustível de cruzeiro a menos que o detentor do certificado tem um programa para monitorar a deterioração de avião em serviço para a performance de consumo de combustível em regime de cruzeiro.</p>	<p>2.7 (4) - Combustível para suportar a deterioração do motor. Quando calculando a quantidade de combustível requerido pelo subparágrafo 2.7(a)(1) desse apêndice (após completar o cálculo do vento no subparágrafo 2.7(a)(2) desse apêndice), o detentor de certificado deve assegurar que a aeronave também carregue 5% do combustível especificado acima, para suportar a deterioração do desempenho de consumo de combustível durante o cruzeiro, a menos que o detentor de certificado tem um programa para monitorar deterioração em serviço para o desempenho de consumo de combustível em cruzeiro.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (4) - Combustível suficiente, levando-se em conta uma deterioração do motor. No cálculo da quantidade de combustível requerido pelo parágrafo 2.7(a)(1) desse apêndice (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo 2.7(a)(2) desse apêndice), o detentor de certificado deve assegurar-se que o avião também esteja abastecido com mais 5% do combustível especificado acima, levando-se em conta uma deterioração em cruzeiro do desempenho na queima de combustível, a menos que o detentor de certificado tenha um programa de monitoramento da deterioração, em cruzeiro, do desempenho na queima de combustível do avião.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	174
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.7 (b) - Combustível para compensar esperas, aproximação e pouso. Além de o combustível exigido pelo parágrafo 135.2.7 (a) deste apêndice, o avião deve transportar combustível suficiente para manter a 1500 pés acima da elevação do solo por 15 minutos A partir do alcance do aeroporto ETOPS de alternativa e, em seguida, realizar uma aproximação por instrumentos.</p>	<p>2.7 (b) - <i>Combustível para suportar a espera, aproximação e pouso. Em adição ao combustível requerido pelo parágrafo 2.7(a) desse apêndice, a aeronave deve carregar combustível suficiente para manter a aeronave a 1500 pés acima do nível do solo por 15 minutos após atingir o aeródromo alternativo ETOPS, e em seguida conduzir uma aproximação e um pouso por instrumentos.</i></p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (b) <i>combustível suficiente, levando-se em conta esperas, aproximações e aterrissagens.</i> Em adição ao combustível requerido pelo parágrafo 2.7(a) desse apêndice, o avião deve ser abastecido suficientemente para uma espera de 15 minutos a 1500 pés acima da altitude de um aeródromo de alternativa em rota ETOPS, e em seguida ser conduzido ao pouso através de um procedimento por instrumentos.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 175
Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.7 (c) - Combustível para atender APU em uso. Se um APU é uma fonte de energia necessária, o detentor do certificado deve contabilizar o seu consumo de combustível durante as fases apropriadas de voo.	2.7 (c) - <i>Combustível para suportar o uso da APU. Se a APU é classificada como fonte de potência requerida, o detentor do certificado deve contabilizar seu consumo de combustível durante as fases apropriadas do voo.</i>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (c) <i>combustível levando-se em conta o uso da APU. Se uma APU for requerida para o fornecimento de energia, o detentor de certificado deve levar em conta este consumo durante as fases de voo apropriadas.</i>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	176
<p>Alteração de item da proposta:</p> <p>Apêndice G –135.2.8 - Programa de Manutenção Requisitos. A fim de realizarem um voo ETOPS nos termos do 135.364, cada titular de certificado deve elaborar e cumprir o programa de manutenção ETOPS como autorizado nas especificações do detentor do certificado de operações em cada um avião de dois motores combinação de motores utilizados em ETOPS. Esta disposição não se aplica às operações que utilizam um avião com mais de dois motores. O detentor do certificado deve desenvolver este programa de manutenção ETOPS para complementar o programa de manutenção aprovado atualmente para o operador. Este programa de manutenção ETOPS deve incluir os seguintes elementos:</p> <p>(a) documento de manutenção ETOPS. O titular do certificado deve ter um documento de manutenção ETOPS para utilização por cada pessoa envolvida no ETOPS. O documento deve:</p> <p>(1) Lista de cada Systema ETOPS significativas</p> <p>(2) referem-se ou incluir todos os elementos de manutenção ETOPS nesta seção,</p> <p>(3) referem-se ou incluir todos os programas de apoio e procedimentos,</p> <p>(4) referem-se ou incluir todos os deveres e responsabilidades, e</p> <p>(5) É evidente o estado de onde o material referenciado situa-se no sistema do titular do documento.</p>	<p>2.8 - Requisitos do Programa de Manutenção. A fim de conduzir um voo ETOPS sob a seção 135.364, cada detentor de certificado deve desenvolver e cumprir com um programa de manutenção ETOPS, conforme autorizado em suas Especificações Operacionais, para cada combinação aeronave-motor bimotora utilizada em ETOPS. Essa provisão não se aplica para operadores utilizando uma aeronave com mais de dois motores. O detentor de certificado deve desenvolver seu programa de manutenção ETOPS para suplementar o corrente programa de manutenção aprovado. Este programa de manutenção ETOPS deve incluir os seguintes elementos:</p> <p>(a) Documentação de manutenção ETOPS. O detentor de certificado deve ter uma documentação de manutenção ETOPS para cada pessoa envolvida com a manutenção de sistemas ETOPS. Esta documentação deve:</p> <p>(1) Listar cada Sistema Significante ETOPS;</p> <p>(2) Referenciar para ou incluir todos os elementos de manutenção ETOPS dessa seção;</p> <p>(3) Referenciar para ou incluir todos os programa de suporte e procedimentos;</p> <p>(4) Referenciar para ou incluir todas as tarefas e responsabilidades; e</p> <p>(5) Declarar claramente onde o material referenciado está localizado no sistema de documentação do detentor de certificado.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: 2.8 - <i>Requisitos do Programa de Manutenção. A fim de</i></p>	

conduzir um voo ETOPS sob a seção 135.364, cada detentor de certificado deve desenvolver e cumprir com o programa de manutenção ETOPS, como autorizado nas Especificações Operativas do detentor de certificado, para cada combinação avião/motor bimotor usada nas operações ETOPS. Esse planejamento não se aplica a operações utilizando um avião com mais de dois motores. O detentor de certificado deve desenvolver seu programa de manutenção ETOPS para complementar o programa de manutenção atualmente aprovado para o detentor de certificado. Este programa de manutenção ETOPS deve incluir os seguintes elementos:

(a) *Documento de manutenção ETOPS*. O detentor de certificado deve ter um documento de manutenção ETOPS para uso de cada pessoa envolvida nas operações ETOPS. O documento deve:

- (1) listar cada Sistema Significativo ETOPS;
- (2) fazer referência ou incluir todos os elementos de manutenção ETOPS dessa seção;
- (3) fazer referência ou incluir todos os programas de suporte e procedimentos;
- (4) fazer referência ou incluir todos os deveres e responsabilidades; e
- (5) declarar claramente onde o material referenciado está localizado no sistema de documentos do detentor de certificado.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 177
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (b) - ETOPS serviço de verificação de pré-partida. O titular do certificado deve elaborar um pré-partida de seleção sob medida para o seu funcionamento específico. (1) O detentor deve preencher um pré-atendimento de check de saída antes de cada voo ETOPS.</p>	<p>2.8 (b) - <i>Verificação de serviço pré-partida (PDSC) ETOPS. O detentor de certificado deve desenvolver uma verificação pré-partida alinhada com sua operação específica.</i> (1) O detentor de certificado deve completar a verificação de serviço pré-partida imediatamente antes de cada voo ETOPS.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (b) - <i>Verificação de serviço de pré-voo (PDSC) ETOPS. O detentor de certificado deve desenvolver uma verificação de pré-voo adaptada para suas operações.</i> (1) O detentor de certificado deve completar a verificação de serviço de pré-voo imediatamente antes de cada voo ETOPS.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	178
Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (b)(2) - No mínimo, essa verificação deve: (i) Verificar a condição de todos os Sistemas ETOPS significativos; (ii) Verificar o estado geral do avião, analisando registros de manutenção aplicáveis; (iii) incluir uma inspeção interior e exterior para incluir a determinação de níveis de óleo do motor e APU e as taxas de consumo.	2.8 (b)(2) - Esta verificação deve, no mínimo: (i) Verificar a condição de todos os sistemas significantes ETOPS; (ii) Verificar o estado geral da aeronave através da revisão de registros de manutenção aplicáveis; e (iii) Incluir uma inspeção interna e externa para determinação dos níveis de óleo e sua taxa de consumo para motores e APU;	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (2) Esta verificação deve incluir, no mínimo: (i) verificação das condições de todos os Sistemas Significativos ETOPS; (ii) verificação do estado geral do avião pela revisão dos registros de manutenção aplicáveis; e (iii) inclusão de uma inspeção interna e externa incluindo a verificação dos níveis e das taxas de consumo de óleo dos motores e da APU;	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	179
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (b)(3) - Uma pessoa de manutenção devidamente treinados, que é ETOPS qualificado deve realizar e certificar a assinatura ETOPS tarefas específicas. Antes de um voo ETOPS pode ter início, uma préseleção ETOPS partida serviço (PDSC) pessoa designada, que foi autorizado pelo detentor do certificado, deve atestar, por meio de assinatura, que a PDSC ETOPS foi concluída.</p>	<p>2.8 (b)(3) - Uma pessoa da manutenção apropriadamente treinada, com qualificação ETOPS, deve realizar e certificar por assinatura as tarefas específicas ETOPS. Antes que um voo ETOPS possa começar, uma pessoa designada para realizar uma verificação de serviço pré-partida (PDSC) ETOPS, autorizada pelo detentor de certificado, deve certificar por assinatura, que a verificação ETOPS PDSC foi realizada.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (3) Uma pessoa apropriadamente treinada na manutenção, que seja qualificada ETOPS, deve atender e certificar-se do previsto nesta seção utilizando um checklist de tarefas específicas ETOPS. Antes que um voo ETOPS inicie, uma pessoa designada para verificação de serviço pré-voo (PDSC) ETOPS, e que seja autorizada pelo detentor de certificado, deve certificar-se que o PSCD ETOPS foi cumprido.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	180
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (b)(4) - Para efeitos do presente parágrafo (b) apenas, entende-se por: (i) ETOPS pessoa qualificada : Um ETOPS pessoa qualificada quando a pessoa termina de maneira satisfatória o programa de treinamento do operador ETOPS e está autorizado pelo titular do certificado.</p>	<p>2.8 (b)(4) - Para os propósitos deste parágrafo (b) apenas, as seguintes definições se aplicam: (i) Pessoa qualificada ETOPS: Uma pessoa é considerada qualificada ETOPS quando essa pessoa completa satisfatoriamente o programa de treinamento ETOPS do operador e é autorizado pelo detentor de certificado.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (4) Somente para os propósitos deste parágrafo (b), as seguintes definições são aplicáveis: (i) pessoa qualificada ETOPS: uma pessoa é qualificada ETOPS quando completa satisfatoriamente o Programa de Treinamento ETOPS e for designada pelo detentor de certificado.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 181
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (b)(4)(ii) - ETOPS PDSC signatário Pessoa: Uma pessoa é uma ETOPS PDSC signatário Pessoa quando essa pessoa é ETOPS qualificada e essa pessoa: (A) Quando certificando a conclusão do PDSC ETOPS no país: (1) trabalha para um operador autorizado a exercer o RBAC 135 ou 121 ou operação de obras para um centro de manutenção da 145, e (2) detentor de um Certificado de Manutenção com estrutura e classificação do grupo motopropulsor. (B) Quando certificando a conclusão do PDSC ETOPS fora do país. possuir um certificado em conformidade com o 43.17 (c) (1) do presente regulamento; (C) Quando certificando a conclusão do PDSC ETOPS fora do país. detém os certificados necessários, ou tem a experiência necessária ou a formação de devolução das aeronaves ao serviço em nome de uma entidade de manutenção ETOPS.</p>	<p>2.8 (b)(4)(ii) - Pessoa signatária para PDSC ETOPS: Uma pessoa é considerada signatária para a verificação PDSC ETOPS quando essa pessoa é qualificada ETOPS e: (A) Quando a verificação PDSC ETOPS é realizada no país: (1) Trabalha para um operador autorizado engajado em operações sob o RBAC 135 ou 121 ou trabalha para um centro de serviços aprovado de acordo com o RBAC 145; e (2) Detenha um Certificado de Manutenção com classificação estruturas e motopropulsor. (B) Quando a verificação PDSC ETOPS é realizada fora do país, detenha um certificado de acordo com o parágrafo 43.17 (c)(1) do RBAC 43; ou (C) Quando a verificação PDSC ETOPS é realizada fora do país, detenha os certificados necessários ou detenha a experiência requerida ou treinamento para retornar uma aeronave para serviço em nome de uma entidade de manutenção ETOPS.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (ii) pessoa designada PDSC ETOPS: é uma pessoa qualificada para tal e: (A) trabalhe para um operador regido por este regulamento ou pelo RBAC 121 ou para uma organização regida pelo RBAC 145; e (B) possua uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica de célula e motores.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	182
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (b)(4)(iii) - a entidade de manutenção ETOPS: Uma entidade autorizada a executar a manutenção ETOPS e serviço completo de cheques de pré-partida e que a entidade é: (A) certificado para exercer, em RBAC 135 ou 121 operações; (B) oficina homologada nos termos do RBAC 145 deste apêndice, ou (C) entidade autorizada nos termos do 43.17 (c) (2) deste capítulo.</p>	<p>2.8 (b)(4)(iii) - Entidade de manutenção ETOPS: uma entidade autorizada em realizar manutenção ETOPS e realizar verificação de serviço pré-partida ETOPS e: (A) Certificada em engajar operação sob o RBAC 135 ou 121; (B) Centro de serviços certificado sob o RBAC 145; ou (C) Entidade autorizada de acordo com o subparágrafo 43.17 (c)(2) do RBAC 43.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (iii) organização de manutenção ETOPS: uma organização autorizada a executar manutenção ETOPS e concluir o PDSC ETOPS, sendo que a organização deve ser: (A) certificada a operar segundo este regulamento ou o RBAC 121; (B) uma organização de manutenção certificada segundo o RBAC 145; ou</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	183
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (c) - Limitações à manutenção dupla. (1) Excepto como especificado no 135.2.8 (c) (2) deste apêndice, o detentor do certificado não pode executar agendada ou manutenção não programada de dupla durante a visita de manutenção mesmo na mesma ou em um ETOPS substancialmente similar significativos constantes do Sistema ETOPS documento de manutenção, se a manutenção incorreta pode resultar na falha de um sistema de ETOPS significativas.</p>	<p>2.8 (c) - Limitações à manutenção dupla. (1) Exceto como especificado no parágrafo 2.8(c)(2) deste apêndice, o detentor de certificado não pode realizar manutenção dupla, programada ou não-programada, durante a mesma manutenção, no mesmo ou em um sistema significativo ETOPS substancialmente similar listados na documentação de manutenção ETOPS, se a manutenção imprópria pode resultar na falha de um sistema significativo ETOPS.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (c) - <i>Limitações em manutenções concomitantes.</i> (1) Exceto como especificado no parágrafo 2.8(c)(2) deste apêndice, o detentor de certificado não pode executar manutenção concomitante, programada ou não-programada, em Sistemas Significativos ETOPS iguais ou similares, listados no documento de manutenção ETOPS, cuja manutenção incorreta possa resultar em falha de um Sistema Significativo ETOPS.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	184
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (c)(2) - Em caso de manutenção dupla tal como definido no 135.2.8 (c) (1) deste apêndice, não pode ser evitada, o detentor do certificado pode executar a manutenção, desde que: (i) A ação de manutenção em cada ETOPS afetados Sistema significativa é realizada por um técnico diferente, ou (ii) A ação de manutenção em cada ETOPS afetado sistema significativos é realizado pelo mesmo técnico, sob a supervisão direta de um segundo indivíduo qualificado e (iii) Para qualquer 135.2.8(c) (2) (i) ou (ii) deste apêndice, um indivíduo qualificado realiza um teste de verificação de terra e em qualquer teste de vôo de verificação exigida pelo programa desenvolvido nos termos do 135 .2.8 (d) deste apêndice.</p>	<p>2.8 (c)(2) - No caso de manutenção dupla conforme definido no parágrafo 2.8(c)(1) deste apêndice não puder ser evitada, o detentor de certificado pode realizar a manutenção desde que: (i) A ação de manutenção de cada sistema significativo ETOPS afetado é realizada por um mecânico diferente, ou (ii) A ação de manutenção de cada sistema significativo ETOPS afetado é realizada pelo mesmo mecânico sob a supervisão direta de uma segunda pessoa qualificada; e (iii) Tanto para os parágrafos 2.8 (c)(2)(i) ou (ii) deste apêndice, a pessoa qualificada conduza uma verificação em solo e qualquer verificação em voo requerida sob o programa desenvolvido nos termos do parágrafo 2.8(d) deste apêndice.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (2) Caso o previsto no parágrafo 2.8(c)(1) deste apêndice não puder ser evitado, o detentor de certificado pode executar a manutenção desde que: (i) a manutenção de cada Sistema Significativo ETOPS seja executada por pessoas diferentes; ou (ii) a manutenção de cada Sistema Significativo ETOPS seja executada pela mesma pessoa sob a supervisão direta de uma segunda pessoa qualificada; e (iii) para cada um dos parágrafos 2.8 (c)(2)(i) ou 2.8 (c)(2)(ii) deste apêndice, uma pessoa qualificada deve executar um teste de verificação em solo e</p>	

	qualquer teste de verificação em voo requerido pelo programa desenvolvido de acordo com o parágrafo 2.8(d) deste apêndice.
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	185
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (d) - programa de verificação. O titular do certificado deve desenvolver um programa para a resolução de divergências que irá garantir a eficácia das ações de manutenção ETOPS tomadas em sistemas de significação. O programa de verificação deve identificar potenciais problemas e verificar ações corretivas satisfatórias. O programa de verificação deve incluir a verificação em solo e a política de controle de voo e procedimentos. O detentor do certificado deve estabelecer procedimentos para indicar claramente quem é que vai desencadear a ação de verificação e que ação é necessária. A ação de verificação pode ser executada em um voo ETOPS receita desde que a ação de verificação está documentada como satisfatório, ao atingir o ponto de entrada ETOPS.</p>	<p>2.8 (d) - Programa de verificação. O detentor de certificado deve desenvolver um programa para a solução de discrepâncias que assegurarão a efetividade das ações de manutenção realizadas nos sistemas significativos ETOPS. O programa de verificação deve identificar problemas potenciais e verificar ações corretivas satisfatórias. O programa de verificação deve incluir políticas e procedimentos para verificação em solo e em voo. O detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para indicar claramente quem irá iniciar a ação de verificação e qual ação é necessária. A ação de verificação pode ser realizada durante um voo ETOPS desde que a ação de verificação é documentada como satisfatoriamente completa antes do voo atingir o “ponto de entrada” ETOPS.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (d) - <i>Programa de verificação</i>. O detentor de certificado deve desenvolver um programa para a resolução de discrepâncias que garanta a eficácia das ações de manutenção nos Sistemas Significativos ETOPS. O programa de verificação deve identificar problemas potenciais e verificar ações corretivas satisfatórias. O programa de verificação deve incluir procedimentos e uma política de verificação em solo e em voo. O detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para indicar claramente quem iniciará a ação de verificação e qual ação é necessária. A ação de verificação pode ser feita em um voo ETOPS contanto que a ação de verificação esteja satisfatoriamente completada ao alcançar o Ponto de Entrada ETOPS.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	186
Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (e) - a identificação de tarefas. O detentor do certificado ETOPS deve identificar todas as tarefas específicas. Uma pessoa qualificada ETOPS deve realizar e certificar a assinatura que o ETOPS-tarefa específica tenha sido concluída.	2.8 (e) - <i>Identificação de tarefa.</i> O detentor de certificado deve identificar todas as tarefas específicas ETOPS. Uma pessoa qualificada ETOPS deve cumprir e certificar por assinatura que as tarefas específicas ETOPS foram concluídas.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (e) - <i>Identificação de tarefas.</i> O detentor de certificado deve identificar todas as tarefas específicas ETOPS. Uma pessoa qualificada ETOPS deve cumprir e certificar-se que uma tarefa específica ETOPS foi cumprida.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 187
Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (f) - procedimentos de controle centralizado de manutenção. O detentor do certificado deve estabelecer procedimentos para o controle centralizado para manutenção ETOPS.	2.8 (f) - <i>Procedimentos de controle para manutenção centralizada. O detentor de certificado deve desenvolver procedimentos para controle manutenção centralizada para ETOPS.</i>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (f) - <i>Procedimentos de controle de manutenção centrada. O detentor de certificado deve desenvolver procedimentos para controle de manutenção centrada ETOPS.</i>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	188
Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (g) - ETOPS programa de controle de peças. O detentor do certificado ETOPS deve desenvolver um programa de controle de peças para garantir a correta identificação das peças usadas para manter a configuração das aeronaves utilizadas em ETOPS.	2.8 (g) - Programa de controle de peças ETOPS. O detentor de certificado deve desenvolver um programa de controle de peças ETOPS para assegurar a identificação apropriada das peças utilizadas para manter a configuração das aeronaves utilizadas em ETOPS.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (g) - Programa de controle de peças e componentes ETOPS. Um detentor de certificado deve desenvolver um programa de controle de peças e componentes ETOPS que garanta a identificação apropriada das peças e componentes usados para manter a configuração dos aviões usados em ETOPS.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	189
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (h) - Enhanced Continuada Análise e Sistema de Vigilância (E-CASS) do programa. CASS existentes titular de um certificado deve ser ampliado para incluir todos os elementos do programa de manutenção ETOPS. Além dos requisitos do 135.415 e 135.417, o programa inclui os procedimentos de notificação, na forma especificada no § 135.415 (E), para os seguintes eventos significativos prejudicial para ETOPS prazo de 96 horas da ocorrência ao escritório do distrito certificado de exploração (CHDO): (1) IFSDs, exceto IFSDs planejadas realizadas para treinamento de vôo. (2) desvios e turnbacks para falhas, avarias ou defeitos associados com qualquer avião ou o sistema motor. (3) de não comandadas ou mudanças de impulso ou de surtos. (4) Incapacidade de controlar o motor ou obter o poder desejado ou impulso. (5) a perda inadvertida ou indisponibilidade de combustível, ou o desequilíbrio de combustível incorrigível em vôo. (6) Falhas, avarias ou defeitos associados com a certificação ETOPS sistemas de significação. (7) Qualquer evento que poria em causa a segurança do voo e pouso do avião em um vôo ETOPS.</p>	<p>2.8 (h) - Programa Melhorado de Análise Contínua e Sistemas de Vigilância (E-CASS). Um CASS existente do detentor de certificado deve ser melhorado para incluir todos os elementos de um programa de manutenção ETOPS. Em adição aos relatórios requeridos pelas seções 135.415 e 135.417, o programa inclui relatórios de procedimentos, na forma especificada no parágrafo 135.415(e), para os seguintes eventos significativos em detrimento ao ETOPS dentro de 96 horas da ocorrência para a ANAC: (1) IFSDs, exceto IFSDs planejados utilizados em treinamentos em voo. (2) Desvios e retornos devido a falhas, mal-funcionamento, ou defeitos associados com qualquer sistema da aeronave ou motor. (3) Mudanças ou surtos não comandados na potência ou empuxo. (4) Incapacidade em controlar o motor ou obter a potência ou empuxo desejado. (5) Perda de combustível inadvertida ou indisponibilidade ou balanceamento incorreto de combustível em voo. (6) Falhas, mal-funcionamento ou defeitos associados com sistemas significativos ETOPS. (7) Qualquer evento que colocaria em perigo a segurança do voo e do pouso da aeronave em um voo ETOPS.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (h) <i>Programa para Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC) suplementado.</i> Um programa SASC existente do detentor de</p>	

certificado deve ser suplementado para incluir todos os elementos do programa de manutenção ETOPS. Em adição aos relatórios requeridos pelas seções 135.415 e 135.417, o programa inclui procedimentos de relato para a ANAC, na forma especificada no parágrafo 135.415(e), para os seguintes eventos significativos prejudiciais ao ETOPS, dentro de 96 horas a partir da ocorrência:

- (1) IFSD (“in flight shut down), exceto IFSDs executados em voos de treinamento;
- (2) pouso alternado ou retornos devido a falhas, mau-funcionamentos ou defeitos associados com qualquer sistema do avião ou dos motores;
- (3) mudanças ou alterações de potência ou empuxo não comandadas;
- (4) incapacidade de controlar o motor ou obter a potência ou empuxo desejado;
- (5) perda inadvertida de combustível ou indisponibilidade ou desbalanceamento de combustível em voo;
- (6) falhas, mau-funcionamentos ou defeitos associados com os Sistemas Significativos ETOPS;
- (7) qualquer evento que comprometa a segurança de voo e aterrissagem do avião em um voo ETOPS.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 190
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (i) - monitoramento do sistema de propulsão O detentor do certificado, em coordenação com o CHDO, deve : (1) Estabelecer critérios para a ação a ser tomada quando as tendências adversas nas condições do sistema de propulsão são detectadas, e (2) Investigar os efeitos causa comum ou erros sistemáticos e apresentar os resultados ao CHDO no prazo de 30 dias.</p>	<p>2.8 (i) - <i>Monitoramento do sistema propulsivo.</i> O detentor de certificado, em coordenação com a ANAC, deve; (1) Estabelecer um critério de qual ação deve ser tomada quando tendências adversas no sistema de propulsão são detectadas, e (2) Investigar os efeitos de causa comum ou erros sistêmicos e submeter os resultados à ANAC em 30 dias.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (i) - <i>Monitoramento do sistema de propulsão.</i> O detentor de certificado, em coordenação com a ANAC, deve: (1) estabelecer um critério de qual ação deve ser tomada quando tendências adversas das condições do sistema de propulsão forem detectadas; e (2) investigar os efeitos de causa comum ou erros sistêmicos e submeter os resultados à ANAC dentro de 30 dias.</p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	191
<p>Alteração de item da proposta:</p> <p>Apêndice G –135.2.8 (j) - acompanhamento do estado do motor</p> <p>(1) O detentor do certificado deve estabelecer um mecanismo de programa de monitoramento de condições de detectar a deterioração em uma fase inicial e para permitir a ação corretiva antes de uma operação segura é afetado.</p> <p>(2) Esse programa deve descrever os parâmetros a serem monitorados, o método de coleta de dados, o método de análise de dados, eo processo de tomada de medidas correctivas.</p> <p>(3) O programa deve garantir que as margens de limite do motor são mantidos de modo que um motor avariado, prolongou o desvio pode ser conduzida em níveis de potência e aprovado em todas as condições ambientais previsíveis, sem ultrapassar os limites do motor aprovado. Isto inclui limites aprovados para itens como velocidade do rotor e temperaturas do gás de escape.</p>	<p>2.8 (j) - <i>Monitoramento da condição do motor.</i></p> <p>(1) O detentor de certificado deve estabelecer um programa de monitoramento da condição do motor para detectar a deterioração em um estágio antecipado e assim permitir uma ação corretiva antes que a segurança da operação seja afetada.</p> <p>(2) Esse programa deve descrever os parâmetros a serem monitorados, o método da coleta de dados, o método de análise dos dados e o processo para realização da ação corretiva.</p> <p>(3) O programa deve assegurar que as margens limites do motor são mantidas de modo que um desvio prolongado com um motor inoperante pode ser conduzido em níveis de potência aprovados e em todas as condições ambientais esperadas sem exceder os limites aprovados do motor. Isso inclui limites aprovados para os itens como velocidade do rotor e temperatura dos gases expelidos.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA: (j) - <i>Monitoramento de condições do motor.</i></p> <p>(1) O detentor de certificado deve criar um programa de monitoramento de condições do motor para detectar deterioração e permitir ações corretivas antes que a segurança das operações seja afetada.</p> <p>(2) Esse programa deve descrever os parâmetros a serem monitorados, o método da coleta de dados, o método de análise dos dados e o processo de tomadas de ações corretivas.</p>	

	<p>(3) O programa deve assegurar que as margens limites de operação dos motores sejam mantidas tal que uma operação prolongada de desvio com motor inoperante possa ser conduzida em níveis aprovados de potência e em todas as condições previstas sem exceder os limites aprovados do motor. Estão incluídos limites aprovados para itens como velocidade dos rotores e temperaturas de exaustão dos gases.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 192
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (k) - A monitorização do consumo. O detentor do certificado deve desenvolver um consumo de óleo do motor programa de monitoramento para garantir que há petróleo suficiente para completar cada voo ETOPS. APU consumo de petróleo deve ser incluído se uma APU é necessário para ETOPS. O limite de operador de consumo não poderá exceder a recomendação do fabricante. Óleo de acompanhamento deve ser contínuo e incluir acrescentado em cada ponto de partida ETOPS. O programa deve comparar a quantidade de óleo adicionado em cada ponto de partida ETOPS com o consumo médio correndo para identificar aumentos repentinos.</p>	<p>2.8 (k) - <i>Monitoramento do consumo de óleo. O detentor de certificado deve desenvolver um programa de monitoramento do consumo de óleo do motor para assegurar que existe óleo suficiente para completar cada voo ETOPS. O consumo de óleo da APU deve ser incluído se a APU é requerida para ETOPS. O limite de consumo do operador não pode exceder a recomendação do fabricante. O monitoramento deve ser contínuo e deve incluir o óleo adicionado em cada ponto de partida ETOPS. O programa deve comparar a quantidade de óleo adicionado a cada ponto de partida ETOPS com a média de consumo em funcionamento para identificar aumentos repentinos.</i></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (k) - <i>Monitoramento do consumo de óleo. O detentor de certificado deve desenvolver um programa de monitoramento de consumo de óleo dos motores que garanta que haja óleo suficiente para a conclusão de cada voo ETOPS. O consumo de óleo da APU deve ser incluído se a APU for requerida para a operação ETOPS. O limite de consumo de óleo do operador não pode exceder a recomendação dos fabricantes. O monitoramento deve ser contínuo e deve incluir o óleo adicionado em cada ponto de decolagem ETOPS. O programa deve comparar a quantidade de óleo adicionado a cada ponto de decolagem ETOPS com o consumo médio rodado a fim de identificar aumentos repentinos.</i></p>

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	193
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (I) - APU no programa de início do voo. Se um APU é necessário para ETOPS, mas não é obrigado a correr durante a parte do voo ETOPS, o titular do certificado deve ter um programa aceitável para a ANAC para o frio mergulhe em início de voo e confiabilidade de execução.</p>	<p>2.8 (I) - <i>Programa de acionamento da APU em voo. Se a APU é requerida para ETOPS, mas não é requerido seu funcionamento durante a porção do voo ETOPS, o detentor de certificado deve ter um programa aceitável pela ANAC para acionamento da APU em voo (quando em “cold soak”) e confiabilidade de seu funcionamento.</i></p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (I) - <i>Programa de Partida em voo da APU. Se a APU é requerida para a operação ETOPS, mas não é requerido o seu funcionamento durante uma porção do voo na operação ETOPS, o detentor de certificado deve possuir um programa de confiabilidade aceito pela ANAC para partida e funcionamento da APU em voo, em condições “cold soak”.</i></p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	194
<p>Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (m) - treinamento de manutenção. Para cada combinação avião-motor, o titular do certificado deve desenvolver um programa de treinamento de manutenção para garantir que seja dada formação adequada para apoiar ETOPS. Deve incluir ETOPS formação específica para todas as pessoas envolvidas na manutenção ETOPS que incide sobre a natureza especial da ETOPS. Esta formação deve ser, para além do operador do programa de formação em manutenção usado para qualificar os indivíduos específicos para aviões e motores.</p>	<p>2.8 (m) - <i>Treinamento de manutenção.</i> Para cada combinação de aeronave-motor, o detentor de certificado deve desenvolver um programa de treinamento ETOPS para assegurar que ele provê treinamento adequado para suportar a operação ETOPS. Ele deve incluir treinamento específico ETOPS para todas as pessoas envolvidas em manutenção ETOPS que é focada na natureza especial do ETOPS. Esse treinamento deve ser adicional ao programa de treinamento em manutenção do operador utilizado para qualificar pessoal para aeronaves específicas e motores.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (m) - <i>Treinamento de manutenção.</i> Para cada combinação de avião/motor, o detentor de certificado deve desenvolver um programa de treinamento de manutenção que forneça treinamento adequado para suportar as operações ETOPS. O programa deve incluir um treinamento específico ETOPS para todas as pessoas envolvidas na manutenção ETOPS focada na natureza especial destas operações. Este treinamento deve ser adicionado ao programa de treinamento de manutenção do operador usado para qualificar pessoas para trabalhar em aviões e motores específicos.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	195
Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (n) - Configuração, manutenção e procedimentos (CMP documento). O titular do certificado deve usar um sistema para garantir o cumprimento dos requisitos mínimos estabelecidos na versão atual do documento CMP para cada combinação avião-motor que tem um CMP.	2.8 (n) - Documento de configuração, manutenção e procedimentos (CMP). O detentor de certificado deve utilizar um sistema para assegurar cumprimento com os requisitos mínimos definidos na versão atual do documento CMP para cada combinação aeronave-motor que tem um CMP.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (n) Documento de configuração, manutenção e procedimentos (CMP). O detentor de certificado deve usar um sistema que garanta conformidade com os requisitos mínimos definidos na versão corrente do documento CMP para cada combinação avião/motor que possui um CMP.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	196
Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.8 (o) - Reportes. O detentor do certificado deve apresentar relatórios trimestrais ao CHDO ea fabricante de motores de avião e para cada avião autorizado para ETOPS. O relatório deve conter uma hora de operação e ciclos para cada avião.	2.8 (o) - Relatórios. O detentor de certificado deve reportar-se quadrimestralmente para a ANAC e para o fabricante da aeronave e do motor para cada aeronave aprovada para ETOPS. O relatório deve prover as horas de operação e os ciclos para cada aeronave.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	PARCIALMENTE APROVEITADO. A contribuição foi parcialmente aproveitada para adequação com o RBAC 121, porém adotada nova redação para melhor definição do requisito. NOVA PROPOSTA: (o) - Relatórios. O detentor de certificado deve reportar-se trimestralmente à ANAC e aos fabricantes do avião e do motor para cada avião autorizado para operações ETOPS. O relatório deve prover as horas e os ciclos de operação para cada avião.	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 197
Alteração de item da proposta: Apêndice G –135.2.9 - data cumprimento atrasadas para todos os aviões. A titular do certificado não necessita de cumprir este apêndice para qualquer avião, até 13 de agosto de 2008.	2.9 - <i>Data final de cumprimento para todas as aeronaves. O detentor de certificado não precisa cumprir com esse apêndice para qualquer aeronave até 13 de Agosto de 2008.</i>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Correções no texto para adequação de significados e concordância nominal.	NÃO APROVEITADO. Item será excluído por ter já expirado o seu prazo de validade.

Colaborador: Rafael Nunes Ramos	Instituição: Líder Táxi Aéreo Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 198
<p>APÊNDICE H (3) Designação do pessoal chave de segurança operacional (i) Para implantar e manter o SGSO, o detentor de certificado estabelecerá uma estrutura de segurança operacional proporcional ao tamanho e complexidade da sua organização. (ii) O gestor responsável do detentor de certificado designará um diretor de segurança operacional aceitável pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, o qual será responsável individualmente e ponto focal para a implantação e manutenção de um SGSO efetivo. (iii) O diretor de segurança operacional terá as seguintes responsabilidades:</p>	<p>APÊNDICE H (3) Designação do pessoal chave de segurança operacional (i) Para implantar e manter o SGSO, o detentor de certificado estabelecerá uma estrutura de segurança operacional proporcional ao tamanho e complexidade da sua organização. (ii) O gestor responsável do detentor de certificado designará um diretor ou gerente de segurança operacional aceitável pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, o qual será responsável individualmente e ponto focal para a implantação e manutenção de um SGSO efetivo. (iii) O diretor ou gerente de segurança operacional terá as seguintes responsabilidades:</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Adequar ao texto do RBAC 119 119.69 - Pessoal de administração requerido para operações conduzidas segundo o RBAC 135 (a) Cada detentor de certificado deve possuir pessoal técnico e administrativo suficiente e qualificado para assegurar alto grau de segurança em suas operações. O detentor de certificado deve ter pessoal qualificado trabalhando nas seguintes posições ou posições equivalentes: (1) Diretor ou Gerente de Operações; (2) Piloto Chefe; (3) Diretor ou Gerente de Manutenção;</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de nova redação aproveitada para harmonização com o RBAC 119.</p>

(4) Diretor ou Gerente de Segurança Operacional.

(5) Gestor Responsável da Empresa de Transporte Aéreo, e

(b) A ANAC pode aprovar posições e números de posições diferentes daquelas listadas no parágrafo (a) desta seção para uma particular operação se o detentor ou requerente do certificado demonstrar que ele pode realizar a operação com alto grau de segurança sob a direção de um número menor ou diferentes categorias de pessoal de administração, segundo as especificidades abaixo:

(1) espécie de operação envolvida;

(2) número e tipo de aeronaves envolvidas; e:

(3) à área de operações.

Colaborador: Fernando Moraes Ribeiro	Instituição: Petrobras E&P-SERV/US-TA – Centro de Competência Técnica em Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 199
Apêndice H, (b), (1) 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	Apêndice H, (b), (1) 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, avaliação e mitigação dos riscos.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O item (e) Gestão dos riscos de segurança operacional tem como subitens: (1) Processo de identificação de perigos e (2) Processo de avaliação e mitigação de riscos. Depreende-se, portanto, que a minuta trata a identificação dos perigos como parte integrante da gestão dos riscos.</p> <p>Entretanto, a definição de “Segurança Operacional” em (b), (1) se refere a um “processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos”, como se a identificação de perigos não fosse parte integrante da gestão dos riscos, deixando o texto desnecessariamente redundante em relação à identificação de perigos.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. Proposta de revisão da redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito.</p> <p>NOVA PROPOSTA:</p> <p>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 gerenciamento de riscos.</p>

Colaborador: reunião com as empresas aéreas	Instituição: empresas aéreas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	200
<p>Apendice H – (3)(ii) O gestor responsável do detentor de certificado designará um diretor de segurança operacional aceitável pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, o qual será responsável individualmente e ponto focal para a implantação e manutenção de um SGSO efetivo.</p>	<p>Não foi proposto.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Adequar o texto do RBAC 135 ao respectivo do texto do RBAC 119.69(a)(4).</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão do texto aproveitada para melhor definição do requisito.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	201
<p>Alteração de item da proposta. Apêndice I – (a) - A partir de 1º de novembro de 2009, o detentor de certificado se utilizará de quatro fases para a implantação do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO). Cada fase terá a duração de um ano. A seguir serão detalhadas as atividades a serem cumpridas em cada uma delas.</p>	<p>Apêndice I – (a) - A partir de [data de entrada em vigor do RBAC 135], o detentor de certificado se utilizará de quatro fases para a implantação do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO). Cada fase terá a duração de um ano. A seguir serão detalhadas as atividades a serem cumpridas em cada uma delas.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>O prazo de 4 anos (1 ano para cada fase) é o mesmo utilizado pelo TCCA - Canadá. O prazo é adequado. Porém o item (a) fala “a partir de 1º de novembro de 2009...”. Esta data é o início da transição, mas deveria ser uma data posterior à publicação oficial do RBAC 135.</p>	<p>APROVEITADO. Proposta de revisão das datas aproveitada para a implantação do SGSO.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 202
Alteração da proposta. Ao longo de toda a proposta do RBAC existem seções que estão com todo o texto demarcados entre colchetes.	Não foi proposto.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
De acordo com a IN 015/2008, artigo 10, sempre que houver revisão, essa deverá ter em sua seqüência o número da aprovação do D.O.U. apresentado entre colchetes. Por tratar-se de um regulamento novo (primeira emissão) não deve haver qualquer texto entre colchetes. Sugere-se a eliminação de todos e quaisquer colchetes ao longo do documento.	APROVEITADO. Proposta aceita de retirada de “colchetes” do conteúdo do RBAC 135.

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	203
O texto proposto pela ANAC não está conforme à INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 15, DE 20 DE NOVEMBRO DE 2008, que estabelece normas e critérios para a elaboração e alteração de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC e de Instrução Suplementar - IS.	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Ao longo de toda a proposta do RBAC 135 não há conformidade com a IN 015/2008 em vigor, referência esta utilizada para criação e normatização dos RBACs.</p> <p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Títulos de seções com letras maiúsculas; - Ao longo do texto da proposta do RBAC as referências às seções não são antecipadas pela palavra “seção” ou são erroneamente antecipadas por palavras como “item” e “parágrafo”. <p>Sugere-se a revisão da proposta seguindo o artigo 8º da IN supracitada.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. A proposta de adequação dos títulos de seções foi aproveitada para adequação a IN015/2008, no entanto a proposta de revisão dos termos “seção”, “item” e “parágrafos” serão adotados conforme o caso.</p>	

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	Instituição: Embraer S/A	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	204
Revisão de itens da proposta: RBAC 135 -	Não foi proposto.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Ao longo de toda a Subparte H e Apêndice A existem algumas palavras inconsistentes com seu significado e sua alteração traria maior clareza e fluência ao texto. São elas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “Particular” por “determinado”. Exemplo: (...) em um particular tipo de aeronave(...) por (...) em um determinado tipo de aeronave (...); - “Facilidades” por “instalações”. Exemplo: (...) proporcionar facilidades adequadas de treinamento (...) por (...) proporcionar instalações adequadas de treinamento (...); 	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO. Proposta de nova redação parcialmente aproveitada para melhor definição do requisito. O termo “particular” será mantido em alguns casos onde são mais restritivo e o termo “instalações” será aproveitado nos casos em que envolver infra-estrutura aeroportuária.</p>	