



CONDIÇÃO ESPECIAL

CE/SC nº 25 – 004

Título: Condição Especial Aplicável às Manobras de Rolamento
Title: Special Condition for Rolling Maneuvering

Aprovação: Resolução ANAC nº xx, de xx de xxxxxxxx de 2011 **Origem:** SAR

APLICABILIDADE

Esta condição especial se aplica às manobras de rolamento, do avião Embraer EMB-550.

CONDIÇÃO ESPECIAL

Esta condição especial substitui o RBAC 25.349(a), emenda 25-127.

“§ CE 25-004 Condição Especial Aplicável às Manobras de Rolamento.

As seguintes condições, velocidades, e movimentos de controle de rolamento na cabine (exceto quando os movimentos podem estar limitados pelo esforço do piloto) devem ser consideradas em combinação com um fator de carga da aeronave de zero e de dois terços do fator de carga positivo usado no projeto. Na determinação das deflexões resultantes das superfícies de comando, a flexibilidade torsional da asa deve ser considerada de acordo com o RBAC 25.301(b):

(a) Condições correspondendo às velocidades de rolamento estabilizadas devem ser investigadas. Em adição, condições correspondendo às acelerações máximas angulares devem ser investigadas para aeronaves com motores ou outras concentrações de pesos fora da borda da fuselagem. Para as condições de acelerações angulares, a velocidade de rolamento igual a zero pode ser assumida na ausência de uma investigação racional do histórico no tempo da manobra.

(b) Na VA, um movimento abrupto do controle de movimento na cabine até o limite é assumido. A posição do controle de rolamento na cabine deve ser mantida até que a razão de rolamento estabilizada é encontrada e então deve ser retornada súbitamente para a posição neutra.

(c) Na VC, o controle de rolamento da cabine deve ser movido súbitamente e mantido de modo a encontrar a razão de rolamento não menor do que aquele obtido no parágrafo (b).

(d) Na VD, o controle de rolamento deve ser movido súbitamente e mantido de modo a alcançar a razão de rolamento não menos do que um terço daquela obtida no parágrafo (b).”

“§ SC 25-004 Special Condition for Rolling Maneuvering.

The following conditions, speeds, and cockpit roll control motions (except as the motions may be limited by pilot effort) must be considered in combination with an airplane load factor of zero and of two-thirds of the positive maneuvering factor used in design. In determining the resulting control surface deflections, the torsional flexibility of the wing must be considered in accordance with RBAC 25.301(b):

(a) Conditions corresponding to steady rolling velocities must be investigated. In addition, conditions corresponding to maximum angular acceleration must be investigated for airplanes with engines or other weight concentrations outboard of the fuselage. For the angular acceleration conditions, zero rolling velocity may be assumed in the absence of a rational time history investigation of the maneuver.

(b) At VA, sudden movement of the cockpit roll control up the limit is assumed. The position of the cockpit roll control must be maintained until a steady roll rate is achieved and then must be returned suddenly to the neutral position.

(c) At VC, the cockpit roll control must be moved suddenly and maintained so as to achieve a roll rate not less than that obtained in paragraph (b).

(d) At VD, the cockpit roll control must be moved suddenly and maintained so as to achieve a roll rate not less than one third of that obtained in paragraph (b).”

Em caso de divergência de interpretação, prevalece o texto em inglês.

In case of divergence, the English version should prevail.