

| RBAC 35 Emenda 8 | Proposta de RBAC 35 Emenda 9 | Motivação |
|---|--|---|
| <p>35.15 Análise de segurança * * * * *</p> <p>(c) As falhas principais de certos elementos unitários (por exemplo, pás) não podem ser sensatamente estimadas em termos numéricos. Se for provável que a falha de tais elementos resulte em efeitos hazardous de hélice, então o cumprimento pode ser demonstrado com base nos requisitos de integridade prescritos neste RBAC. Esses casos devem ser citados na análise de segurança.</p> | <p>35.15 Análise de segurança * * * * *</p> <p>(c) As falhas principais de certos elementos unitários de hélices (por exemplo, pás) não podem ser sensatamente estimadas em termos numéricos. Se for provável que a falha de tais elementos resulte em efeitos hazardous de hélice, estes elementos devem ser identificados como partes críticas de hélice. Para partes críticas de hélice, o requerente deve satisfazer os requisitos de integridade prescritos na seção 35.16. Esses casos devem ser citados na análise de segurança.</p> | <p>A proposta revisa o parágrafo 35.15(c) para requerer a identificação de partes críticas de hélices e que os requerentes determinem a integridade destas partes usando os padrões propostos na seção 35.16. O parágrafo 35.15(c) refere a falhas destas partes como falhas principais de “certos elementos unitários”. A ANAC reconhece que uma estimativa numérica significativa destas partes não é possível uma vez que seria necessário um histórico em serviço de mais de 100 milhões de horas para satisfazer diretamente os requisitos probabilísticos do regulamento. Os regulamentos atuais acomodam esta impossibilidade de fornecer uma estimativa significativa ao declarar que estas falhas não podem ser estimadas “sensivelmente” em termos numéricos.</p> |
| <p>[NÃO EXISTENTE]</p> | <p>35.16 Partes críticas de hélice. A integridade de cada parte crítica de hélice identificada pela análise de segurança requerida pela seção 35.15 deve ser estabelecida por:</p> <p>(a) Um processo definido de engenharia para garantir a integridade da parte crítica de hélice ao longo de sua vida em serviço,</p> <p>(b) Um processo definido de manufatura que identifique os requisitos para produzir consistentemente a parte</p> | <p>A seção 35.16 requer o desenvolvimento e execução de um processo de engenharia, um processo de manufatura e um processo de gerenciamento de serviço para partes críticas de hélices. Estes três processos formam um sistema de malha fechada que conecta a intenção do projeto, como definida pelo processo de engenharia, com a maneira de que a parte é fabricada e com a sua manutenção em serviço. Engenharia, manufatura e gerenciamento de serviço funcionam como um sistema integrado. Esta abordagem de sistemas integrados reconhece os</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>crítica de hélice como requerido pelo processo de engenharia, e</p> <p>(c) Um processo definido de gerenciamento de serviço que identifique os requisitos de aeronavegabilidade da parte crítica de hélice como requerido pelo processo de engenharia.</p> | <p>efeitos de uma ação em uma área afetam o sistema inteira.</p> <p>Os processos de engenharia, manufatura e gerenciamento de serviço fornecem informação clara para o gerenciamento de partes críticas de hélices. O termo “processo” no contexto do requisito proposto não significa que toda a informação técnica requerida está contida em um documento único. Quando informação relevante existe em outro lugar, a documentação do processo pode referenciar, por exemplo, desenhos, especificações de materiais e de processos, conforme for apropriado. Estas referências devem ser claras o suficiente para identificar a documentação referenciada para permitir que o histórico de projeto de uma parte individual seja rastreável.</p> |
|--|---|---|