

O RBAC 43 também encontra-se em revisão através do processo 00058.501537/2017-83 (Revisão dos requisitos de manutenção para planadores e motoplanadores), porém as alterações propostas em ambos processos são independentes. O número da emenda do RBAC 43 dependerá da ordem cronológica de deliberação final de cada processo.

No Quadro 1, há uma comparação da proposta de emenda ao RBAC43 em relação à emenda 01 aprovada. A coluna “EASA – Parte M” possui o texto correspondente da regulamentação EASA, quando aplicável, porém não explicada item por item. A explicação item por item da regulamentação EASA e sua implementação no RBAC 43 encontra-se no Quadro 2.

Quadro 1 – Comparação da proposta para audiência pública do RBAC 43 em relação à emenda 01

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONSTRUÇÃO E ALTERAÇÃO	PART 43— MAINTENANCE, PREVENTIVE MAINTENANCE, REBUILDING, AND ALTERATION		MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONSTRUÇÃO E ALTERAÇÃO	
(...)	(...)		(...)	
43.1-I Definições	-		43.1-I Definições	
Para os propósitos deste RBAC, as seguintes definições são aplicáveis, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01:			Para os propósitos deste RBAC <u>e dos RBAC que regulamentem aspectos adicionais de manutenção, reconstrução ou alteração</u> , as seguintes definições são aplicáveis, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01:	Após avaliação da contribuição nº 72 da Audiência Pública nº 26/2016, contribuição essa que não foi analisada no respectivo processo por não ser parte do escopo do processo 00058.051454/2016-59, identificou-se oportunidade de remover as definições de “artigo” e “manutenção de linha” do RBAC 145 em função da duplicidade com o RBAC 43. A alteração do texto deste parágrafo proporciona aplicabilidade das definições do RBAC 43 também ao RBAC 145 e

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
				outros regulamentos que afetem assuntos de manutenção.
(...)			(...)	
-		Article 2 Definitions Within the scope of Regulation (EC) No 216/2008, the following definitions shall apply: (...) (n) ‘critical maintenance task’ means a maintenance task that involves the assembly or any disturbance of a system or any part on an aircraft, engine or propeller that, if an error occurred during its performance, could directly endanger the flight safety;	<u>(d)-I Tarefa de manutenção crítica significa uma tarefa que envolva a montagem ou afete sistema ou parte de aeronave, motor ou hélice tais que um erro durante a execução da tarefa possa afetar diretamente a segurança operacional.</u>	Incluída definição para “tarefa de manutenção crítica”, necessária para o parágrafo 43.3(g)-I(5)(ii) introduzido nesta emenda. Baseado na regulamentação EASA.
43.2 Registro de revisão geral e reconstrução	§43.2 Records of overhaul and rebuilding.		43.2 Registro de revisão geral e reconstrução	
(...)			(...)	
(b)-I <i>Reconstrução</i> . Uma pessoa somente pode certificar que um artigo foi reconstruído se este serviço foi realizado conforme definido na seção 43.1-I. Um motor que tenha sido reconstruído pode perder a sua	(b) No person may describe in any required maintenance entry or form an aircraft, airframe, aircraft engine, propeller, appliance, or component part as being rebuilt unless it has been disassembled, cleaned,		(b)-I <i>Reconstrução</i> . Uma pessoa somente pode certificar que um artigo foi reconstruído se este serviço foi realizado conforme definido na seção 43.1-I. Um motor que tenha sido reconstruído pode perder a sua	Foi recebida sugestão de servidor da ANAC para que se remova do requisito a possibilidade de perda do número de série de motor que sofreu reconstrução, o que não está previsto na regulamentação

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
identidade anterior (número de série, histórico, etc.).	inspected, repaired as necessary, reassembled, and tested to the same tolerances and limits as a new item, using either new parts or used parts that either conform to new part tolerances and limits or to approved oversized or undersized dimensions.		identidade anterior (número de série, histórico, etc.).	da FAA. Considerando que o RBHA 91 já estabelece os critérios de arquivamento e de novos registros de manutenção para motores reconstruídos (seções 91.417 e 91.421), o trecho “Um motor que tenha sido reconstruído pode perder a sua identidade anterior (número de série, histórico, etc.)” foi removido, eliminando a possibilidade de perda do número de série durante a reconstrução. Um novo histórico de manutenção continua sendo permitido com base na seção 91.421 do RBHA 91.
(...)			(...)	
43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração	§43.3 Persons authorized to perform maintenance, preventive maintenance, rebuilding, and alterations.		43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração	
(...)			(...)	
(b) O detentor de uma licença e habilitação válida de mecânico emitida pela ANAC pode executar manutenção,	(b) The holder of a mechanic certificate may perform maintenance, preventive maintenance, and alterations as		(b) O detentor de uma licença e habilitação válida de mecânico emitida pela ANAC pode executar manutenção,	Em sugestão recebida de servidor da ANAC foi identificada divergência no texto do requisito do RBAC 43 e a

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
manutenção preventiva, reconstrução e alterações conforme previsto no RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo.	provided in Part 65 of this chapter.		manutenção preventiva, reconstrução e alterações conforme previsto no RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo.	referência da FAA, onde a reconstrução é prerrogativa exclusiva do fabricante. Foi removida dos parágrafos 43.3(b) e 43.3(d) a prerrogativa do mecânico de manutenção aeronáutica e de pessoa trabalhando sob supervisão de um mecânico de manutenção aeronáutica realizarem reconstrução, conforme sugestão recebida.
(...)			(...)	
(d) Uma pessoa que estiver trabalhando sob a supervisão de um mecânico de manutenção aeronáutica pode executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alterações para os quais seu supervisor esteja habilitado pela ANAC, desde que o supervisor observe pessoalmente a execução do trabalho, na extensão requerida para se assegurar que esteja sendo executado apropriadamente, e permaneça prontamente disponível, em pessoa, para responder consultas do	(d) A person working under the supervision of a holder of a mechanic or repairman certificate may perform the maintenance, preventive maintenance, and alterations that his supervisor is authorized to perform, if the supervisor personally observes the work being done to the extent necessary to ensure that it is being done properly and if the supervisor is readily available, in person, for consultation. However, this paragraph does not authorize the performance of any inspection required by		(d) Uma pessoa que estiver trabalhando sob a supervisão de um mecânico de manutenção aeronáutica pode executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alterações para os quais seu supervisor esteja habilitado pela ANAC, desde que o supervisor observe pessoalmente a execução do trabalho, na extensão requerida para se assegurar que esteja sendo executado apropriadamente, e permaneça prontamente disponível, em pessoa, para responder consultas do	Idem ao parágrafo 43.3(b).

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
executante. Entretanto, este parágrafo não autoriza a execução de qualquer inspeção requerida pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou qualquer inspeção executada após um grande reparo ou grande alteração.	Part 91 or Part 125 of this chapter or any inspection performed after a major repair or alteration.		executante. Entretanto, este parágrafo não autoriza a execução de qualquer inspeção requerida pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou qualquer inspeção executada após um grande reparo ou grande alteração.	
(...)			(...)	
(g)-I O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.		<p>Nota: vide Quadro 2 para uma comparação item a item da regulamentação EASA com sua implementação no RBAC 43.</p> <p>M.A.803 Pilot-owner authorisation</p> <p>(a) To qualify as a Pilot-owner, the person must:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. hold a valid pilot licence (or equivalent) issued or validated by a Member State for the aircraft type or class rating; and 2. own the aircraft, either as sole or joint owner; that owner must be: <p>(i) one of the natural persons on</p>	(g)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas:</u> O detentor de uma licença de piloto pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.	As prerrogativas de manutenção por piloto existentes anteriormente nos parágrafos 43.3(g)-I, II e III, aplicáveis a aeronaves leves esportivas, agrícolas e planadores, respectivamente, foram agrupadas no novo parágrafo 43.3(g)-I, o qual não é mais aplicável a tipos específicos de aeronaves, mas estabelece critérios para permitir a manutenção por pilotos. A implementação seguiu como referência a regulamentação EASA presente na Parte M, no ponto M.A.803. A utilização da terminologia “titular de uma licença de piloto ou de certificado de piloto de

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
		<p>the registration form; or</p> <p>(ii) a member of a non-profit recreational legal entity, where the legal entity is specified on the registration document as owner or operator, and that member is directly involved in the decision making process of the legal entity and designated by that legal entity to carry out Pilot-owner maintenance.</p> <p>(b) For any non-complex motor-powered aircraft of 2 730 kg MTOM and below, sailplane, powered sailplane or balloon, that are not used in CAT, or not used in commercial specialised operations or not used in commercial ATO operations, the pilot-owner may issue a certificate of release to service after limited pilot-owner maintenance as specified in Appendix VIII.</p> <p>(c) The scope of the limited Pilot-owner maintenance shall be specified in the aircraft</p>		<p>aeronave leve esportiva (CPL)” tem por objetivo harmonização com o RBAC 61.</p> <p>Na Audiência Pública nº 25/2017 foi submetida emenda ao RBAC 61 em que se propõe a substituição do CPL pelo Certificado de Piloto de Aerodesporto (CPA). Dessa forma, o termo “ou de certificado que venha a substituir o CPL” já considera a possibilidade de substituição acima após aprovação pela diretoria da ANAC.</p> <p>A exceção para licença de aluno piloto se deve por tal licença ser concedida a solicitantes de licenças de piloto privado, piloto de planador ou piloto de balão livre, e de que tal licença depende do aluno estar matriculado em curso prático de piloto, conforme seções 61.51 e 61.59 do RBAC 61. Não é propósito do requisito permitir que tal aluno, ainda sem nenhuma prerrogativa de piloto</p>

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
		<p>maintenance programme referred to in point M.A.302.</p> <p>(d) The certificate of release to service shall be entered in the logbooks and contain basic details of the maintenance carried out, the maintenance data used, the date on which that maintenance was completed and the identity, the signature and pilot licence number of the Pilot-owner issuing such a certificate.</p> <p>Appendix VIII</p> <p>Limited Pilot-owner maintenance</p> <p>In addition to the requirements laid down in Annex I (Part-M), the following basic principles are to be complied with before any maintenance task is carried out under the terms of Pilot-owner maintenance:</p> <p>(a) Competence and responsibility</p>		<p>privado, piloto de planador, piloto de balão livre, ou superior, possa executar manutenção conforme este requisito.</p> <p>Os aspectos específicos anteriormente existentes no parágrafo 43.3(g)-I para manutenção por pilotos em aeronaves leves esportivas, particularmente a possibilidade do fabricante determinar quais são as tarefas de manutenção que podem realizadas pelo piloto, migrou para o parágrafo A43.1(c)(30)-II do Apêndice A do RBAC 43, logo após particularidades de manutenção por pilotos em aeronaves categoria primária.</p> <p>Em relação às tarefas permitidas, a regulamentação EASA requer que a tarefa não seja complexa, conforme Apêndice VIII(b)(9) da Parte M, enquanto o texto proposto para o RBAC 43 limita às tarefas de manutenção preventiva listadas</p>

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
		<ol style="list-style-type: none"> 1. The Pilot-owner is always responsible for any maintenance that he performs. 2. Before carrying out any Pilot-owner maintenance tasks, the Pilot-owner must satisfy himself that he is competent to do the task. It is the responsibility of Pilot-owners to familiarize themselves with the standard maintenance practices for their aircraft and with the aircraft maintenance programme. If the Pilot-owner is not competent for the task to be carried out, the task cannot be released by the Pilot-owner. 3. The Pilot-owner (or his contracted continuing airworthiness management organisation referred to in Subpart G, Section A of this Annex) is responsible for identifying the Pilot-owner tasks according to these basic principles in the maintenance programme and for ensuring 		<p>no parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43. Os critérios que definem se uma tarefa é complexa no âmbito da EASA constam no Apêndice VII da Parte M.</p> <p>Considerando que o RBAC 43 já possui uma listagem de tarefas de manutenção preventiva e que as prerrogativas do parágrafo 43.3(g)-I serão utilizadas por pilotos fora de uma organização certificada, ou seja, fora de um sistema de qualidade aceito, sem um programa de treinamento aprovado, etc., e considerando que a avaliação de complexidade de uma tarefa de manutenção possui certo aspecto subjetivo, optou-se preservar a listagem do parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43 com pequenos ajustes.</p> <p>A limitação para não realização de manutenção no nível de componente (referência ao</p>

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
		that the document is updated in a timely manner. 4. The approval of the maintenance programme has to be carried out in accordance with point M.A.302.		item M.A.502 presente no item (b)(8) do Apêndice VIII da regulamentação EASA) já está coberta pelo texto do parágrafo 43.3(g)-I, ao mencionar que o piloto pode realizar manutenção preventiva em aeronave.
		(b) Tasks The Pilot-owner may carry out simple visual inspections or operations to check for general condition and obvious damage and normal operation of the airframe, engines, systems and components. Maintenance tasks shall not be carried out by the Pilot-owner when the task: 1. is a critical maintenance task 2. requires the removal of major components or major assembly and/or; 3. is carried out in compliance with an Airworthiness Directive	<u>(1) em relação à propriedade a aeronave:</u> <u>(i) o piloto seja proprietário da aeronave, ou um dos proprietários no caso de propriedade em condomínio, desde que não exista um operador diferente do proprietário listado no certificado de matrícula da aeronave;</u> <u>(ii) o piloto esteja listado como operador da aeronave no certificado de matrícula, caso o operador da aeronave não seja seu proprietário; ou</u> <u>(iii) a aeronave seja</u>	Este parágrafo se baseia no ponto M.A.803(a)(2) da Parte M da EASA, e limita a manutenção por pilotos de forma geral ao piloto proprietário da aeronave ou ao piloto operador registrado. Caso o proprietário seja diferente do operador registrado, o proprietário deixará de ser o usuário da aeronave, não sendo aplicáveis, conseqüentemente, as prerrogativas de manutenção por piloto deste parágrafo. Tais prerrogativas passam a ser do piloto que também seja o operador registrado da aeronave. Na regulamentação EASA, a equiparação do operador ao proprietário é definida no ponto M.A.201(b):

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
		or an Airworthiness Limitation Item, unless specifically allowed in the AD or the ALI and/or; 4. requires the use of special tools, calibrated tools (except torque wrench and crimping tool) and/or; 5. requires the use of test equipments or special testing (e.g. NDT, system tests or operational checks for avionic equipment) and/or;	<u>operada por pessoa jurídica com propósito de recreação e sem fins lucrativos, da qual o piloto seja membro e esteja diretamente envolvido nas tomadas de decisão, e pela qual o piloto tenha sido designado para realização de tarefas limitadas de manutenção naquela aeronave;</u>	<i>“When reference is made in this Part to the ‘owner’, the term owner covers the owner or the lessee, as applicable.”</i> Mais ainda, há possibilidade de organizações sem fins lucrativos com propósito de recreação também poderem usufruir da possibilidade de manutenção por pilotos.
		6. is composed of any unscheduled special inspections (e.g. heavy landing check) and/or; 7. is effecting systems essential for the IFR operations and/or;	<u>(2) o piloto possua habilitação válida aplicável ao modelo da aeronave;</u>	Este parágrafo se baseia no ponto M.A.803(a)(1) da Parte M da EASA e requer que o piloto proprietário seja autorizado a operar a aeronave que está mantendo. Não basta ser o proprietário e piloto, ele deve também poder pilotar a aeronave.
		8. is listed in Appendix VII to this Annex or is a component maintenance task in accordance with points M.A.502(a), (b), (c) or (d) and/or; 9. is part of the annual or 100h	<u>(3) em relação à complexidade da aeronave:</u> <u>(i) se motorizada, a aeronave possua peso máximo de decolagem de 2.730 kg e não seja equipada com motor à reação; ou</u>	Este parágrafo se baseia no requisito de complexidade presente no ponto M.A.803(b). A definição de aeronave motorizada complexa (<i>complex motor powered aircraft</i>) consta na regulamentação básica da EASA (<i>Basic Regulation</i> da EASA

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
		<p>check contained in the Minimum Inspection Programme described in M.A.302(i).</p> <p>The criteria 1 to 9 cannot be overridden by less restrictive instructions issued in accordance with ‘M.A.302(d) Maintenance Programme’.</p> <p>Any task described in the aircraft flight manual as preparing the aircraft for flight (Example: assembling the glider wings or pre-flight), is considered to be a pilot task and is not considered a Pilot-owner maintenance task and therefore does not require a Certificate of Release to Service.</p>	<p><u>(ii) seja um planador, motoplanador ou balão;</u></p>	<p>-Commission Regulation (EU) 216/2008 e emendas posteriores, Art. 3(j)). Considerando a limitação de 2730 kg para o peso máximo de decolagem, o único critério de complexidade aplicável presente na definição de “aeronave motorizada complexa” da EASA é a motorização a reação (turbojato). Critérios de quantidade de assentos ou avião multimotor turboélice são inócuos para esse peso máximo de decolagem.</p>
		<p>(c) Performance of the maintenance Pilot-owner tasks and records</p> <p>The maintenance data as specified in point M.A.401 must be always available during the conduct of Pilot-owner maintenance and must be</p>	<p><u>(4) a aeronave não esteja vinculada a empresa que opere segundo o RBAC 121 ou 135, e não seja utilizada em operações comerciais de serviços aéreos especializados ou operações comerciais de instrução em voo;</u> <u>e</u></p>	<p>Este parágrafo se baseia nas limitações de uso da aeronave presentes no ponto M.A.803(b), especificamente, não ser utilizada em transporte aéreo comercial (CAT – <i>Commercial Air Transport</i>, correspondendo a operações RBAC 135 e RBAC 121), serviços aéreos especializados comerciais, ou operações comerciais de instrução em voo (ATO – <i>Approved Training Organization</i>).</p>

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
		complied with. Details of the data referred to in the conduct of Pilot-owner maintenance must be included in the Certificate of Release to Service in accordance with point M.A.803(d).	<u>(5) quanto às tarefas de manutenção;</u>	Este parágrafo se baseia nos requisitos quanto às tarefas de manutenção se basearam no Apêndice VIII (b) da Parte M da regulamentação EASA. Esse apêndice é referenciado no ponto M.A.803(b).
		The Pilot-owner must inform the approved continuing airworthiness management organisation responsible for the continuing airworthiness of the aircraft (if applicable) not later than 30 days after completion of the Pilot-owner maintenance task in accordance with point M.A.305(a).	<u>(i) o piloto esteja familiarizado e se considere competente para realizar a tarefa de manutenção;</u>	Este parágrafo se baseia no Apêndice VIII(a)(2) da Parte M da regulamentação EASA. Apesar de não ser exigida comprovação de treinamento sob um programa de treinamento aprovado, é necessário que o piloto se familiarize e se considere competente para realizar a manutenção pretendida.
			<u>(ii) não seja uma tarefa de manutenção crítica;</u>	Este parágrafo se baseia no Apêndice VIII(b)(1) da Parte M da regulamentação EASA.
			<u>(iii) sua execução não requeira ferramentas especiais ou calibradas, exceto torquímetro e crimpador de fios, nem requeira uso de equipamentos de teste ou ensaios especiais tais como</u>	Este parágrafo se baseia no Apêndice VIII(b)(4)(5) da Parte M da regulamentação EASA.

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
			ensaios não destrutivos;	
			(iv) a tarefa não seja parte de uma inspeção de 100 horas, inspeção anual, ou inspeção especial não programada a tarefa executada pelo piloto não tenha por objetivo atestar cumprimento total ou parcial de uma inspeção de 100 horas, inspeção anual, ou inspeção especial não programada; e	Este parágrafo se baseia no Apêndice VIII(b)(6)(9) da Parte M da regulamentação EASA. O programa de inspeções mínimo mencionado na regulamentação EASA (M.A.302(i)) possui correlação com o Apêndice D do RBAC 43. Contudo, considerando que o objetivo do requisito é evitar que o piloto realize a inspeção anual ou inspeção de 100 horas da aeronave, a edição do RBAC 43 foi para que a tarefa não seja parte de tais inspeções, independentemente se o Apêndice D se aplica ou não.
			(v) a tarefa não afete sistema essencial para voo IFR.	Este parágrafo se baseia no Apêndice VIII(b)(7) da Parte M da regulamentação EASA.
(g)-II O detentor de uma licença de piloto agrícola emitida de acordo com o RBAC 61 pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, em aeronave agrícola, seja de sua propriedade			Parágrafo excluído. (g)-II O detentor de uma licença de piloto agrícola emitida de acordo com o RBAC 61 pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, em aeronave	As prerrogativas de manutenção por piloto deixaram de ser por tipo de aeronave, tendo sido condensadas no parágrafo 43.3(g)-I revisado.

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
ou frequentemente operada por ele, de acordo com o disposto no RBAC 137.			agrícola, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, de acordo com o disposto no RBAC 137.	
(g)-III O detentor de uma licença de piloto de planador emitida de acordo com o RBAC 61 pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, em um planador ou motoplanador, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele.			Parágrafo excluído. (g)-III O detentor de uma licença de piloto de planador emitida de acordo com o RBAC 61 pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, em um planador ou motoplanador, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele.	As prerrogativas de manutenção por piloto deixaram de ser por tipo de aeronave, tendo sido condensadas no parágrafo 43.3(g)-I revisado.
(...)			(...)	
-	(k) Updates of databases in installed avionics meeting the conditions of this paragraph are not considered maintenance and may be performed by pilots provided: (1) The database upload is: (i) Initiated from the flight deck; (ii) Performed without disassembling the avionics unit; and		-(k) Atualizações de bancos de dados de equipamentos aviônicos instalados na aeronave cumprindo as condições deste parágrafo não são consideradas manutenção e podem ser executadas por pilotos desde que: <u>(1) o carregamento do banco de dados seja:</u> <u>(i) iniciado a partir da</u>	A alternativa sugerida para solução dos problemas relacionados à atualização de bases de dados de equipamentos aviônicos não se limita apenas à eliminação do parágrafo A43.1(c)(32) do Apêndice A do RBAC 43, mas também define que certas atualizações não são consideradas manutenção, levando à inclusão deste parágrafo.

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
	<p>(iii) Performed without the use of tools and/or special equipment.</p> <p>(2) The pilot must comply with the certificate holder's procedures or the manufacturer's instructions.</p> <p>(3) The holder of operating certificates must make available written procedures consistent with manufacturer's instructions to the pilot that describe how to:</p> <p>(i) Perform the database update; and</p> <p>(ii) Determine the status of the data upload.</p>		<p><u>cabine de pilotagem;</u></p> <p><u>(ii) realizado sem desmontagem do equipamento aviônico; e</u></p> <p><u>(iii) realizado sem o uso de ferramentas ou equipamentos especiais;</u></p> <p><u>(2) o piloto deve cumprir os procedimentos do detentor do certificado de operador aéreo, caso aplicável, ou as instruções do fabricante; e</u></p> <p><u>(3) Caso a aeronave seja operada sob um certificado de operador aéreo, o detentor do certificado deve disponibilizar ao piloto procedimentos escritos consistentes com as instruções do fabricante que descrevam como:</u></p> <p><u>(i) realizar a atualização do banco de dados;</u> <u>e</u></p>	<p>Parágrafo baseado no parágrafo 43.3(k) do 14 CFR 43 da FAA.</p>

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
			(ii) determinar se a referida atualização foi adequadamente carregada.	
(...)			(...)	
43.7 Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração	§43.7 Persons authorized to approve aircraft, airframes, aircraft engines, propellers, appliances, or component parts for return to service after maintenance, preventive maintenance, rebuilding, or alteration.		43.7 Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração	
(...)			(...)	
(f)-I O detentor de uma licença de piloto agrícola emitida de acordo com o RBAC 61 pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, da aeronave agrícola, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-II.			(f)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos</u> O detentor de uma licença de piloto agrícola emitida de acordo com o RBAC 61, pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, da aeronave <u>que teve manutenção preventiva executada por ele segundo o parágrafo 43.3(g)-I agrícola, seja de sua propriedade ou</u>	Paralelamente ao agrupamento dos parágrafos 43.3(g)-I, -II e -III no parágrafo 43.3(g)-I revisado no que tange as pessoas autorizadas a executar manutenção, os requisitos para aprovação para retorno ao serviço dos parágrafos 43.7(f)-I, (f)-II e (h) foram agrupadas no novo parágrafo 43.3(f)-I.

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
			frequentemente operada por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g) II.	
(f)-II O detentor de uma licença de piloto de planador emitida de acordo com o RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo, pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, de um planador ou motoplanador, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-III.			(f)-II O detentor de uma licença de piloto de planador emitida de acordo com o RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo, pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, de um planador ou motoplanador, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-III. Parágrafo excluído.	Idem ao parágrafo 43.3(f)-I.
(g) [Reservado].			(g) [Reservado].	Não alterado.
(h) O detentor de pelo menos uma licença de piloto esportivo pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, após a realização de manutenção preventiva de acordo com o parágrafo 43.3(g)-I.			(h) O detentor de pelo menos uma licença de piloto esportivo pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, após a realização de manutenção preventiva de acordo com o parágrafo 43.3(g)-I. (h) [Reservado].	Idem ao parágrafo 43.3(f)-I.

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
(...)			(...)	
43.9 Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135)	§43.9 Content, form, and disposition of maintenance, preventive maintenance, rebuilding, and alteration records (except inspections performed in accordance with part 91, part 125, §135.411(a)(1), and §135.419 of this chapter).		43.9 Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135)	
(a) <i>Anotações no registro de manutenção.</i> Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:	(a) Maintenance record entries. Except as provided in paragraphs (b) and (c) of this section, each person who maintains, performs preventive maintenance, rebuilds, or alters an aircraft, airframe, aircraft engine, propeller, appliance, or component part shall make an entry in the maintenance record of that equipment containing the following information:		(a) <i>Anotações no registro de manutenção.</i> Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b)-e, (c) <u>e (c)-I</u> desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:	Eliminação da terminologia “manutenção preventiva”, que passa a ser parte do conceito de manutenção. Incluída exceção prevista no novo parágrafo 43.9(c)-I.
(...)			(...)	
-			<u>-(c)-I Caso a aeronave se encontre em local distinto daquele onde se encontram seus registros de manutenção, exclusivamente para</u>	Um dos propósitos da manutenção por pilotos é permitir cumprir ações repetitivas de baixa complexidade, tais como

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
			<u>manutenção ou manutenção preventiva executada e aprovada para retorno ao serviço por piloto segundo os parágrafos 43.3(g)-I e 43.7(f)-I deste RBAC ou segundo a seção 145.158-I do RBAC 145, as anotações requeridas pelo parágrafo (a) desta seção poderão ser realizadas em diário de bordo ou em formulário mantido a bordo da aeronave, desde que as mesmas anotações sejam transcritas ou afixadas nos registros de manutenção da aeronave em até 7 dias após a data de sua aprovação para retorno ao serviço.</u>	diretrizes de aeronavegabilidade que prevejam cumprimento por piloto ou inspeções repetitivas que se enquadrem nos critérios de manutenção por pilotos. Nessas situações, os registros de manutenção da aeronave (tipicamente, cadernetas de manutenção, conforme IS 43.9-003A) possivelmente não estarão disponíveis. Este parágrafo foi criado para permitir a manutenção por pilotos sem obrigar o transporte a bordo dos registros de manutenção da aeronave.
(...)			(...)	
43.11 Conteúdo, forma e distribuição de registros de inspeções conduzidas conforme os RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou com o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135	§43.11 Content, form, and disposition of records for inspections conducted under parts 91 and 125 and §§135.411(a)(1) and 135.419 of this chapter.		43.11 Conteúdo, forma e distribuição de registros de inspeções conduzidas conforme os RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou com o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135	
(a) <i>Anotação nos registros de manutenção.</i> Uma pessoa que for aprovar ou reprovar o	(a) Maintenance record entries. The person approving or disapproving for return to		(a) <i>Anotação nos registros de manutenção.</i> Uma pessoa que for aprovar ou reprovar o	Incluída exceção prevista no novo parágrafo 43.11(a)-I.

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
retorno ao serviço de um artigo que tenha sido submetido a uma inspeção realizada conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135 deve anotar nos registros de manutenção desse artigo as seguintes informações:	service an aircraft, airframe, aircraft engine, propeller, appliance, or component part after any inspection performed in accordance with part 91, 125, §135.411(a)(1), or §135.419 shall make an entry in the maintenance record of that equipment containing the following information:		retorno ao serviço de um artigo que tenha sido submetido a uma inspeção realizada conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135 deve, <u>exceto como previsto no parágrafo (a)-I desta seção,</u> anotar nos registros de manutenção desse artigo as seguintes informações:	
(...)			(...)	
-			<u>-(a)-I Caso a aeronave se encontre em local distinto daquele onde se encontram seus registros de manutenção, exclusivamente para manutenção ou manutenção preventiva executada e aprovada para retorno ao serviço por piloto segundo os parágrafos 43.3(g)-I e 43.7(f)-I deste RBAC ou segundo a seção 145.158-I do RBAC 145, as anotações requeridas pelo parágrafo (a) desta seção poderão ser realizadas em diário de bordo ou em formulário mantido a bordo da aeronave,</u>	Idem ao parágrafo 43.9(c)-I.

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
			desde que as mesmas anotações sejam transcritas ou afixadas nos registros de manutenção da aeronave em até 7 dias após a data de sua aprovação para retorno ao serviço.	
(...)			(...)	
APÊNDICE A DO RBAC 43 GRANDES ALTERAÇÕES, GRANDES REPAROS E MANUTENÇÃO PREVENTIVA	Appendix A to Part 43—Major Alterations, Major Repairs, and Preventive Maintenance		APÊNDICE A DO RBAC 43 GRANDES ALTERAÇÕES, GRANDES REPAROS E MANUTENÇÃO PREVENTIVA	
A43.1 Grandes alterações, grandes reparos e manutenção preventiva			A43.1 Grandes alterações, grandes reparos e manutenção preventiva	
(...)			(...)	
(c) Manutenção Preventiva. A manutenção preventiva é limitada aos seguintes trabalhos, desde que não envolva operações complexas de montagem:	(c) <i>Preventive maintenance.</i> Preventive maintenance is limited to the following work, provided it does not involve complex assembly operations:		(c) Manutenção Preventiva. A manutenção preventiva é limitada aos seguintes trabalhos, desde que não envolva operações complexas de montagem:	
(...)			(...)	
(30) [reservado];	(30) The inspection and maintenance tasks prescribed and specifically identified as preventive maintenance in a primary category aircraft type certificate or supplemental type		(30) [reservado]; (30)-I para aeronaves categoria primária para as quais existe um programa especial de inspeções e manutenção preventiva aprovado como parte do	O parágrafo A43.1(c)(30) dos itens de manutenção preventiva foi removido na emissão do RBAC 43, emenda 00, e deixou de tratar a particularidade de aeronaves categoria primária em que o certificado de tipo, ou

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
	<p>certificate holder's approved special inspection and preventive maintenance program when accomplished on a primary category aircraft provided:</p> <p>(i) They are performed by the holder of at least a private pilot certificate issued under part 61 who is the registered owner (including co-owners) of the affected aircraft and who holds a certificate of competency for the affected aircraft (1) issued by a school approved under §147.21(e) of this chapter; (2) issued by the holder of the production certificate for that primary category aircraft that has a special training program approved under §21.24 of this subchapter; or (3) issued by another entity that has a course approved by the Administrator; and</p>		<p>certificado de tipo ou do certificado suplementar de tipo, tarefas definidas nesse programa como passíveis de execução por piloto, desde que o piloto possua certificado de competência para a referida aeronave emitido pelo detentor do certificado de produção nos termos do parágrafo 21.145(b) do RBAC 21, ou emitido por entidade que possua curso aprovado pela ANAC;</p>	<p>suplementar de tipo, pode conter um programa de inspeções com tarefas de manutenção para pilotos, conforme RBAC 21, parágrafo 21.24(b).</p> <p>O parágrafo foi reincluído, com texto adaptado do texto da regulamentação da FAA, possuindo as seguintes diferenças:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o requisito de que o piloto seja proprietário ou co-proprietário já está coberto pelo parágrafo 43.3(g)-l(1); - não há limitação de que o piloto seja ao menos piloto privado. No caso de planador certificado na categoria primária, uma licença de piloto de planador seria suficiente. Adicionalmente, os requisitos de licença estão cobertos na seção 43.3(g)-l; - em relação ao certificado de competência para o piloto realizar manutenção, não há certificação correspondente à Parte 147 da FAA e portanto a

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
	(ii) The inspections and maintenance tasks are performed in accordance with instructions contained by the special inspection and preventive maintenance program approved as part of the aircraft's type design or supplemental type design.			possibilidade de tais organizações emitirem o certificado de competência foi removida; - ainda em relação ao certificado de competência, optou-se por referenciar o parágrafo 21.145(b) do RBAC 21 ao invés da seção 21.24, já que a primeira referência está diretamente relacionada à pessoa competente a emitir o certificado de competência (detentor do Certificado de Organização de Produção – COP); e - o requisito do parágrafo (ii) da regulamentação FAA, que exige que as inspeções sejam conduzidas conforme o programa aprovado, está embutido no texto “tarefas definidas nesse programa como passíveis de execução por piloto”, logo o piloto somente poderá utilizar esta prerrogativa se estiver seguindo o programa de inspeções aprovado.
-			(30)-II para aeronaves categoria	Os aspectos específicos anteriormente existentes no

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
			leve esportiva, tarefas definidas no manual de manutenção do fabricante como passíveis de execução por piloto;	<p>parágrafo 43.3(g)-I para manutenção por pilotos em aeronaves leves esportivas, particularmente a possibilidade do fabricante determinar quais são as tarefas de manutenção que podem realizadas pelo piloto, migrou para este parágrafo.</p> <p>Este parágrafo foi inserido logo após as particularidades da manutenção por pilotos em aeronaves categoria primária em função do paralelismo dos requisitos.</p> <p>O requisito para aeronaves categoria leve esportiva é mais flexível que o de aeronaves categoria primária por motivo de proporcionalidade, já que as aeronaves categoria leve esportiva são mais leves, possuem operação mais restrita e menor exposição ao risco.</p>
(31) remoção e substituição de dispositivos de comunicação e navegação montados no painel de instrumentos dianteiro, do	(31) Removing and replacing self-contained, front instrument panel-mounted navigation and		(31) remoção e substituição de dispositivos de comunicação e navegação montados no painel	Remoção da conjunção “e” em função da inclusão dos parágrafos A43.1(c)(32) e (32)-I.

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
<p>tipo autônomo (independentes), que empregam conectores de bandeja que conectam a unidade quando ela é instalada no painel de instrumentos (excluindo sistemas de controle automático de voo, <i>transponders</i> e equipamento de medida de distância (DME) por frequência de micro-ondas). A unidade aprovada deve ser projetada para ser pronta e repetidamente removida e substituída e instruções pertinentes devem ser providas. Antes do uso da unidade, um cheque operacional deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; e (Redação dada pela Resolução nº 348, de 2 de dezembro de 2014)</p>	<p>communication devices that employ tray-mounted connectors that connect the unit when the unit is installed into the instrument panel, (excluding automatic flight control systems, transponders, and microwave frequency distance measuring equipment (DME)). The approved unit must be designed to be readily and repeatedly removed and replaced, and pertinent instructions must be provided. Prior to the unit's intended use, and operational check must be performed in accordance with the applicable sections of part 91 of this chapter.</p>		<p>de instrumentos dianteiro, do tipo autônomo (independentes), que empregam conectores de bandeja que conectam a unidade quando ela é instalada no painel de instrumentos (excluindo sistemas de controle automático de voo, <i>transponders</i> e equipamento de medida de distância (DME) por frequência de micro-ondas). A unidade aprovada deve ser projetada para ser pronta e repetidamente removida e substituída e instruções pertinentes devem ser providas. Antes do uso da unidade, um cheque operacional deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; e</p>	
<p>(32) atualização de base de dados de Controle de Tráfego Aéreo (ATC) de softwares de sistemas de navegação montados no</p>	<p>Parágrafo removido na emenda 43-45 do 14 CFR 43.</p>		<p>(32) atualização de base de dados de Controle de Tráfego Aéreo (ATC) de softwares de sistemas</p>	<p>Certas atualizações de bases de dados deixaram de ser consideradas manutenção, tendo este parágrafo sido</p>

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
<p>painel de instrumentos dianteiro, do tipo autônomo (independentes), excluindo aqueles de sistemas de controle automático de voo, <i>transponders</i> e equipamentos de medida de distância (DME) por frequência de microondas, desde que não seja requerida a desmontagem da unidade e que sejam providas instruções pertinentes. Antes do uso da unidade, um cheque operacional deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.</p>			<p>de navegação montados no painel de instrumentos dianteiro, do tipo autônomo (independentes), excluindo aqueles de sistemas de controle automático de voo, <i>transponders</i> e equipamentos de medida de distância (DME) por frequência de microondas, desde que não seja requerida a desmontagem da unidade e que sejam providas instruções pertinentes. Antes do uso da unidade, um cheque operacional deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.(32) [reservado]; e</p>	<p>removido e incluído o parágrafo 43.3(k).</p>
-		<p>Appendix VIII</p> <p>Limited Pilot-owner maintenance</p> <p>In addition to the requirements laid down in Annex I (Part-M), the following basic principles are to be complied with before any maintenance task is carried out</p>	<p><u>(32)-I cumprimento de ações requeridas por diretriz de aeronavegabilidade ou por item da seção limitações de aeronavegabilidade das instruções de aeronavegabilidade continuada aplicáveis, somente quando tais documentos</u></p>	<p>Este parágrafo se baseia no Apêndice VIII(b)(3) da Parte M da regulamentação EASA.</p> <p>Considerando que optou-se por manter uma listagem de tarefas de baixa complexidade (anteriormente de manutenção preventiva), diferentemente do modelo EASA em que há</p>

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
		<p>under the terms of Pilot-owner maintenance: (...) (b) Tasks</p> <p>The Pilot-owner may carry out simple visual inspections or operations to check for general condition and obvious damage and normal operation of the airframe, engines, systems and components.</p> <p>Maintenance tasks shall not be carried out by the Pilot-owner when the task: (...) 3. is carried out in compliance with an Airworthiness Directive or an Airworthiness Limitation Item, unless specifically allowed in the AD or the ALI and/or; (...)</p>	<p>mencionarem explicitamente que tais ações podem ser cumpridas por piloto.</p>	<p>critérios para definir se uma tarefa de manutenção é complexa (Apêndice VII da Parte M), a possibilidade de cumprimento pelo piloto de ações requeridas por diretriz de aeronavegabilidade ou por item de limitação de aeronavegabilidade foi transportada para o Apêndice A do RBAC 43, na listagem de tarefas consideradas de baixa complexidade.</p>
(...)			(...)	

Quadro 2 – Correspondência da regulamentação EASA utilizada como referência e a implementação na proposta para audiência pública do RBAC 43

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
M.A.803 Pilot-owner authorisation	<p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...)</p> <p>(g)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas:</u>O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</p> <p>(...)</p> <p>===== 43.7 Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...)</p> <p>(f)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos</u> O detentor de uma licença de piloto agrícola emitida de acordo com o RBAC 61, pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, da aeronave <u>que teve manutenção preventiva executada por ele segundo o parágrafo 43.3(g)-I</u>agrícola, seja de sua propriedade ou</p>	<p>A utilização da terminologia “titular de uma licença de piloto ou de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL)” tem por objetivo harmonização com o RBAC 61.</p> <p>Na Audiência Pública nº 25/2017 foi submetida emenda ao RBAC 61 em que se propõe a substituição do CPL pelo Certificado de Piloto de Aerodesporto (CPA). Dessa forma, o termo “ou de certificado que venha a substituir o CPL” já considera a possibilidade de substituição acima após aprovação pela diretoria da ANAC.</p> <p>A exceção para licença de aluno piloto se deve por tal licença ser concedida a solicitantes de licenças de piloto privado, piloto de planador ou piloto de balão livre, e de que tal licença depende do aluno estar matriculado em curso prático de piloto, conforme seções 61.51 e 61.59 do RBAC 61. Não é propósito do requisito permitir que tal aluno, ainda sem nenhuma prerrogativa de piloto privado, piloto de planador, piloto de balão livre, ou superior, possa executar manutenção conforme este requisito.</p>

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
	frequentemente operada por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-II.	
(a) To qualify as a Pilot-owner, the person must:		
1. hold a valid pilot licence (or equivalent) issued or validated by a Member State for the aircraft type or class rating; and	43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) (g)-I O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas: O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção de fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele. (...) <u>(2) o piloto possua habilitação válida aplicável ao modelo da aeronave;</u>	Este parágrafo se baseia no ponto M.A.803(a)(1) da Parte M da EASA e requer que o piloto proprietário seja autorizado a operar a aeronave que está mantendo. Não basta ser o proprietário e piloto, ele deve também poder pilotar a aeronave.
2. own the aircraft, either as sole or joint owner; that owner must be: (i) one of the natural persons on the registration form; or (ii) a member of a non-profit recreational legal entity, where the legal entity is specified on the registration document as owner or operator, and that member is directly involved in the decision making process of the legal entity and designated by that legal entity to carry out Pilot-owner maintenance	43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) (g)-I O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas: O detentor de uma licença de piloto esportivo pode	Este parágrafo se baseia no ponto M.A.803(a)(2) da Parte M da EASA, e limita a manutenção por pilotos de forma geral ao piloto proprietário da aeronave ou ao piloto operador registrado. Caso o proprietário seja diferente do operador registrado, o proprietário deixará de ser o usuário da aeronave, não sendo aplicáveis, conseqüentemente, as prerrogativas de manutenção por piloto deste parágrafo. Tais prerrogativas passam a ser do piloto

<p>EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração</p>	<p>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43</p>	<p>Justificativas</p>
	<p>realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</p> <p><u>(1) em relação à propriedade a aeronave:</u> <u>(i) o piloto seja proprietário da aeronave, ou um dos proprietários no caso de propriedade em condomínio, desde que não exista um operador diferente do proprietário listado no certificado de matrícula da aeronave;</u> <u>(ii) o piloto esteja listado como operador da aeronave no certificado de matrícula, caso o operador da aeronave não seja seu proprietário; ou</u> <u>(iii) a aeronave seja operada por pessoa jurídica com propósito de recreação e sem fins lucrativos, da qual o piloto seja membro e esteja diretamente envolvido nas tomadas de decisão, e pela qual o piloto tenha sido designado para realização de tarefas limitadas de manutenção naquela aeronave;</u></p>	<p>que também seja o operador registrado da aeronave. Na regulamentação EASA, a equiparação do operador ao proprietário é definida no ponto M.A.201(b): <i>“When reference is made in this Part to the ‘owner’, the term owner covers the owner or the lessee, as applicable.”</i></p> <p>Mais ainda, há possibilidade de organizações sem fins lucrativos com propósito de recreação também poderem usufruir da possibilidade de manutenção por pilotos.</p>
<p>(b) For any non-complex motor-powered aircraft of 2 730 kg MTOM and below, sailplane, powered sailplane or balloon, that are not used in CAT, or not used in commercial specialised operations or not used in commercial ATO operations, the pilot-owner may issue a certificate of release to service after limited pilot-owner maintenance as specified in Appendix VIII.</p>	<p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...)</p> <p>(g)-I O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas: O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva</p>	<p>Este parágrafo se baseia no requisito de complexidade presente no ponto M.A.803(b).</p> <p>A definição de aeronave motorizada complexa (<i>complex motor powered aircraft</i>) consta na regulamentação básica da EASA (<i>Basic Regulation da EASA -Commission Regulation (EU) 216/2008</i> e emendas posteriores, Art. 3(j)). Considerando a limitação de 2730 kg para o peso máximo de decolagem, o único critério de complexidade aplicável presente na definição de “aeronave motorizada complexa” da EASA é a motorização a</p>

<p>EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração</p>	<p>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43</p>	<p>Justificativas</p>
	<p>especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele. (...) <u>(3) em relação à complexidade da aeronave:</u> <u>(i) se motorizada, a aeronave possua peso máximo de decolagem de 2.730 kg e não seja equipada com motor à reação; ou</u> <u>(ii) seja um planador, motoplanador ou balão;</u></p> <p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) (g)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas: O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</u> (...) <u>(4) a aeronave não esteja vinculada a empresa que opere segundo o RBAC 121 ou 135, e não seja utilizada em operações comerciais de serviços aéreos especializados ou operações comerciais de instrução em voo; e</u></p>	<p>reação (turbojato). Critérios de quantidade de assentos ou avião multimotor turboélice são inócuos para esse peso máximo de decolagem.</p> <p>Este parágrafo se baseia nas limitações de uso da aeronave presentes no ponto M.A.803(b), especificamente, não ser utilizada em transporte aéreo comercial (CAT – <i>Commercial Air Transport</i>, correspondendo a operações RBAC 135 e RBAC 121), serviços aéreos especializados comerciais, ou operações comerciais de instrução em voo (ATO – <i>Approved Training Organization</i>).</p>

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
<p>(c) The scope of the limited Pilot-owner maintenance shall be specified in the aircraft maintenance programme referred to in point M.A.302.</p>	<p>Sem requisito correspondente.</p>	<p>Na Parte M da EASA, cada aeronave deve possuir um programa de manutenção, elaborado de acordo com o ponto M.A.302. Na elaboração desse programa, são listadas as tarefas que podem ou não ser realizadas pelo piloto, retirando do piloto a necessidade de julgar individualmente quais ações de manutenção ele pode executar.</p> <p>Na regulamentação brasileira, a maior parte das aeronaves, especialmente as de pequeno porte, não são obrigadas a possuírem um programa de manutenção aprovado, podendo seguir o programa de inspeções recomendado pelo fabricante.</p> <p>Dessa forma, o requisito do ponto M.A.803(c) da EASA não é passível de implementação no RBAC 43.</p> <p>O fato da listagem de tarefas do parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43 definir quais tarefas são consideradas de baixa complexidade (listagem anteriormente definida como itens de manutenção preventiva, vide seção 5.4.6) compensa parcialmente a ausência desse requisito ao não exigir que o piloto avalie se a tarefa de manutenção é complexa (vide ponto a seguir nesta tabela para o Apêndice VIII(b)(8) da Parte M da EASA.</p>
<p>(d) The certificate of release to service shall be entered in the logbooks and contain basic details of the maintenance carried out, the maintenance data used, the date on which that maintenance was completed and the identity, the signature and pilot licence number of</p>	<p>43.9 Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção</p>	<p>Os requisitos das seções 43.9 e 43.11 do RBAC 43, emenda 01, já são suficientes para atender este requisito da EASA.</p> <p>Contudo, em função de não ser obrigatório portar as</p>

<p>EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração</p>	<p>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43</p>	<p>Justificativas</p>
<p>the Pilot-owner issuing such a certificate.</p>	<p>135.419 do RBAC 135)</p> <p>(a) <i>Anotações no registro de manutenção.</i> Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b)-e, (c) e (c)-I desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:</p> <p>(1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) do trabalho executado;</p> <p>(2) a data da conclusão do serviço realizado;</p> <p>(3) o nome da pessoa que executou o serviço, caso esta pessoa seja diferente da pessoa especificada no parágrafo (a)(4) desta seção; e</p> <p>(4) a assinatura e número da licença da pessoa que o aprovou se o serviço foi satisfatoriamente concluído no artigo. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado.</p> <p>(...)</p> <p><u>(c)-I Caso a aeronave se encontre em local distinto daquele onde se encontram seus registros de manutenção, exclusivamente para manutenção ou manutenção preventiva executada e aprovada para retorno ao serviço por piloto segundo os parágrafos 43.3(g)-I e 43.7(f)-I deste RBAC ou segundo a seção 145.158-I do RBAC 145, as anotações requeridas pelo parágrafo (a) desta seção poderão ser realizadas em diário de bordo ou em formulário mantido a bordo da aeronave, desde que as mesmas anotações sejam</u></p>	<p>cadernetas de manutenção a bordo da aeronave, e considerando que um dos problemas identificados na fase de estudos foi justamente a necessidade de pilotos realizarem certas manutenções de baixa complexidade em locais remotos, foi incluída a possibilidade do piloto registrar o serviço realizado provisoriamente no diário de bordo ou em outro formulário, mantido a bordo, e que seja transcrito ou afixado na caderneta de manutenção dentro de 7 dias após realização do serviço. Essa possibilidade não consta na regulamentação da EASA, porém preserva o mesmo nível de segurança ao continuar exigindo a aprovação para retorno ao serviço e realização de registro antes do voo subsequente à manutenção realizada (requisito do parágrafo 91.407(a) do RBHA 91, sem alteração prevista para o RBAC 91).</p> <p>A referência à seção 145.158-I do RBAC 145 está relacionada à mesma possibilidade no caso de manutenção executada por piloto contratado, sob designação de organização de manutenção (vide seção 5.4.3).</p>

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
	<p>transcritas ou afixadas nos registros de manutenção da aeronave em até 7 dias após a data de sua aprovação para retorno ao serviço.</p> <p>(...) =====</p> <p>43.11 Conteúdo, forma e distribuição de registros de inspeções conduzidas conforme os RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou com o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135</p> <p>Implementação do parágrafo 43.11(a)-I semelhante ao parágrafo 43.9(c)-I.</p>	
(...)		
Appendix VIII Limited Pilot-owner maintenance In addition to the requirements laid down in Annex I (Part-M), the following basic principles are to be complied with before any maintenance task is carried out under the terms of Pilot-owner maintenance:		
(a) Competence and responsibility		
1. The Pilot-owner is always responsible for any maintenance that he performs.	Sem correspondência direta ao ponto do Apêndice VIII(a)(1) da Parte M da regulamentação EASA.	A seção 91.403(a) do RBHA 91 determina que o proprietário ou o operador da aeronave é primariamente responsável pela conservação da aeronave em condições aeronavegáveis. Considerando que as prerrogativas de manutenção aqui descritas são para realização pelo próprio proprietário da aeronave, a responsabilização prevista no parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 cobre a atribuição de

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
<p>2. Before carrying out any Pilot-owner maintenance tasks, the Pilot-owner must satisfy himself that he is competent to do the task. It is the responsibility of Pilot-owners to familiarize themselves with the standard maintenance practices for their aircraft and with the aircraft maintenance programme. If the Pilot-owner is not competent for the task to be carried out, the task cannot be released by the Pilot-owner.</p>	<p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...)</p> <p>(g)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas: O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</u></p> <p>(...)</p> <p><u>(5) quanto às tarefas de manutenção:</u></p> <p><u>(i) o piloto esteja familiarizado e se considere competente para realizar a tarefa de manutenção;</u></p>	<p>responsabilidade prevista neste ponto do Apêndice VIII da Parte M da regulamentação EASA.</p> <p>Apesar de não ser exigida comprovação de treinamento sob um programa de treinamento aprovado, é necessário que o piloto se familiarize e se considere competente para realizar a manutenção pretendida.</p>
<p>3. The Pilot-owner (or his contracted continuing airworthiness management organisation referred to in Subpart G, Section A of this Annex) is responsible for identifying the Pilot-owner tasks according to these basic principles in the maintenance programme and for ensuring that the document is updated in a timely manner.</p> <p>4. The approval of the maintenance programme has to be carried out in accordance with point M.A.302.</p>	<p>Sem requisitos correspondentes.</p>	<p>Conforme descrito para o ponto M.A.803(c) da Parte M da regulamentação EASA, na regulamentação brasileira, a maior parte das aeronaves, especialmente as de pequeno porte, não são obrigadas a possuírem um programa de manutenção aprovado, podendo seguir o programa de inspeções recomendado pelo fabricante.</p>
<p>(b) Tasks</p>	<p>Sem correspondência direta para o critério de</p>	<p>Tais critérios são considerados indiretamente por meio</p>

<p>EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração</p>	<p>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43</p>	<p>Justificativas</p>
<p>The Pilot-owner may carry out simple visual inspections or operations to check for general condition and obvious damage and normal operation of the airframe, engines, systems and components. Maintenance tasks shall not be carried out by the Pilot-owner when the task:</p>	<p>inspeções visuais simples ou operações para verificar a condição geral, danos óbvios e a operação normal da célula, motores, sistemas e componentes.</p>	<p>da listagem de tarefas de manutenção preventiva, presente no parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43.</p>
<p>1. is a critical maintenance task =====</p> <p>Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536 Article 2 Definitions Within the scope of Regulation (EC) No 216/2008, the following definitions shall apply: (...) (n) ‘critical maintenance task’ means a maintenance task that involves the assembly or any disturbance of a system or any part on an aircraft, engine or propeller that, if an error occurred during its performance, could directly endanger the flight safety;</p>	<p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) (g)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas:</u> O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele. (...) <u>(5) quanto às tarefas de manutenção:</u> (...) <u>(ii) não seja uma tarefa de manutenção crítica;</u></p> <p>====</p> <p>43.1-I Definições (...) <u>(d)-I Tarefa de manutenção crítica significa uma tarefa</u></p>	<p>O conceito de tarefa de manutenção crítica não estava definido no RBAC 43, e portanto uma definição foi incluída na seção 43.1-I, seguindo a definição da regulamentação EASA.</p>

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
	que envolva a montagem ou afete sistema ou parte de aeronave, motor ou hélice tais que um erro ocorra durante a execução da tarefa possa afetar diretamente a segurança operacional.	
2. requires the removal of major components or major assembly and/or;	APÊNDICE A DO RBAC 43 GRANDES ALTERAÇÕES, GRANDES REPAROS E MANUTENÇÃO PREVENTIVA A43.1 Grandes alterações, grandes reparos e manutenção preventiva (...) (c) Manutenção Preventiva. A manutenção preventiva é limitada aos seguintes trabalhos, desde que não envolva operações complexas de montagem:	O parágrafo A43.1(c)(1) do Apêndice A do RBAC 43 já prevê que as tarefas passíveis de realização de manutenção por piloto não exijam operações complexas de montagem.
3. is carried out in compliance with an Airworthiness Directive or an Airworthiness Limitation Item, unless specifically allowed in the AD or the ALI and/or;	APÊNDICE A DO RBAC 43 GRANDES ALTERAÇÕES, GRANDES REPAROS E MANUTENÇÃO PREVENTIVA A43.1 Grandes alterações, grandes reparos e manutenção preventiva (...) (c) Manutenção Preventiva. A manutenção preventiva é limitada aos seguintes trabalhos, desde que não envolva operações complexas de montagem: (...) (32)-I cumprimento de ações requeridas por diretriz de aeronavegabilidade ou por item da seção limitações de aeronavegabilidade das instruções de aeronavegabilidade continuada aplicáveis, somente quando tais documentos mencionarem explicitamente que tais ações podem ser cumpridas por piloto.	Considerando que optou-se por manter uma listagem de tarefas de manutenção preventiva, diferentemente do modelo EASA em que há critérios para definir se uma tarefa de manutenção é complexa (Apêndice VII da Parte M), a possibilidade de cumprimento pelo piloto de ações requeridas por diretriz de aeronavegabilidade ou por item de limitação de aeronavegabilidade foi transportada para o Apêndice A do RBAC 43, na listagem de tarefas de manutenção preventiva.

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
<p>4. requires the use of special tools, calibrated tools (except torque wrench and crimping tool) and/or; 5. requires the use of test equipments or special testing (e.g. NDT, system tests or operational checks for avionic equipment) and/or;</p>	<p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) (g)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas:</u>O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção de fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele. (...) <u>(5) quanto às tarefas de manutenção:</u> (...) <u>(iii) sua execução não requeira ferramentas especiais ou calibradas, exceto torquímetro e crimpador de fios, nem requeira uso de equipamentos de teste ou ensaios especiais tais como ensaios não destrutivos;</u></p>	<p>As limitações de tarefas dos itens (b)(4) e (5) do Apêndice VIII da Parte M foram convertidos no parágrafo 43.3(g)-I(5)(ii) da proposta do RBAC 43.</p>
<p>6. is composed of any unscheduled special inspections (e.g. heavy landing check) and/or; (...) 9. is part of the annual or 100h check contained in the Minimum Inspection Programme described in M.A.302(i).</p>	<p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) (g)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas:</u>O</p>	<p>As limitações de tarefas dos itens (b)(6) e (9) do Apêndice VIII da Parte M foram convertidos no parágrafo 43.3(g)-I(5)(iv) da proposta do RBAC 43.</p> <p>O programa de inspeções mínimo mencionado na regulamentação EASA (M.A.302(i)) possui correlação com o Apêndice D do RBAC 43. Contudo, considerando que o objetivo do requisito é evitar que o piloto realize a inspeção anual ou inspeção de 100 horas da aeronave, a</p>

<p>EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração</p>	<p>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43</p>	<p>Justificativas</p>
	<p>detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção de fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele. (...) <u>(5) quanto às tarefas de manutenção:</u> (...) <u>(iv) a tarefa executada pelo piloto não tenha por objetivo atestar cumprimento total ou parcial de uma inspeção de 100 horas, inspeção anual, ou inspeção especial não programada; e</u></p>	<p>edição do RBAC 43 foi para que a tarefa não seja parte de tais inspeções, independentemente se o Apêndice D se aplica ou não.</p>
<p>7. is effecting systems essential for the IFR operations and/or;</p>	<p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) (g)-I <u>O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas:</u> detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção de fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele. (...) <u>(5) quanto às tarefas de manutenção:</u> (...)</p>	<p>Implementação no RBAC 43 semelhante à regulamentação EASA.</p>

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
8. is listed in Appendix VII to this Annex or is a component maintenance task in accordance with points M.A.502(a), (b), (c) or (d) and/or;	<p><u>(v) a tarefa não afete sistema essencial para voo IFR.</u></p> <p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) <u>(g)-I O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas: O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção de fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</u></p>	<p>Este parágrafo difere da regulamentação EASA, a qual requer que a tarefa não seja complexa, conforme Apêndice VIII(b)(9) da Parte M. Já o texto proposto para o RBAC 43 limita às tarefas de manutenção preventiva listadas no parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43. Os critérios que definem se uma tarefa é complexa no âmbito da EASA constam no Apêndice VII da Parte M.</p> <p>Considerando que o RBAC 43 já possui uma listagem de tarefas de manutenção preventiva e que as prerrogativas do parágrafo 43.3(g)-I serão utilizadas por pilotos fora de uma organização certificada, ou seja, fora de um sistema de qualidade aceito, sem um programa de treinamento aprovado, etc., e considerando que a avaliação de complexidade de uma tarefa de manutenção possui certo aspecto subjetivo, optou-se preservar a listagem do parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43 com pequenos ajustes.</p> <p>A limitação para não realização de manutenção no nível de componente (referência ao item M.A.502) já está coberta pelo texto do parágrafo 43.3(g)-I, ao mencionar que o piloto pode realizar manutenção <u>em aeronave</u>.</p>
9. is part of the annual or 100h check contained in the Minimum Inspection Programme described in M.A.302(i).	Vide item (b)(6) do Apêndice VIII da Parte M.	
The criteria 1 to 9 cannot be overridden by less restrictive instructions issued in accordance with 'M.A.302(d) Maintenance Programme'. Any task described in the aircraft flight manual as	Sem requisitos correspondentes.	O texto de que os critérios 1 a 9 sobre as tarefas permitidas não podem ser sobrepujados por instruções menos restritivas no programa de manutenção não se aplica à regulamentação brasileira em função da não

<p>EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração</p>	<p>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43</p>	<p>Justificativas</p>
<p>preparing the aircraft for flight (Example: assembling the glider wings or pre-flight), is considered to be a pilot task and is not considered a Pilot-owner maintenance task and therefore does not require a Certificate of Release to Service.</p>		<p>obrigatoriedade de um programa de manutenção aprovado para a maior parte das aeronaves.</p> <p>A menção de que tarefas listadas no manual de voo são consideradas operacionais não requer requisito específico, podendo ser explicadas em IS ou documento orientativo.</p>
<p>(c) Performance of the maintenance Pilot-owner tasks and records</p> <p>The maintenance data as specified in point M.A.401 must be always available during the conduct of Pilot-owner maintenance and must be complied with. Details of the data referred to in the conduct of Pilot-owner maintenance must be included in the Certificate of Release to Service in accordance with point M.A.803(d).</p> <p>The Pilot-owner must inform the approved continuing airworthiness management organisation responsible for the continuing airworthiness of the aircraft (if applicable) not later than 30 days after completion of the Pilot-owner maintenance task in accordance with point M.A.305(a).</p>	<p>43.13 Regras de execução (geral)</p> <p>(a) Cada pessoa que estiver executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.</p> <p>====</p> <p>43.9 Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135)</p>	<p>A utilização de dados técnicos aceitáveis já é coberta pelo parágrafo 43.13(a) do RBAC 43, não necessitando alteração. A necessidade de disponibilidade desses dados no local do serviço é decorrente desse requisito, podendo constar em IS.</p> <p>A obrigatoriedade de referenciar aos dados técnicos utilizados nos registros de manutenção está coberta pelo parágrafo 43.9(a)(1) do RBAC 43, não requerendo alteração.</p> <p>Sobre a obrigatoriedade do piloto proprietário informar o cumprimento da tarefa à organização responsável pelo gerenciamento da aeronavegabilidade continuada da aeronave dentro de 30 dias, tal requisito não se aplica à regulamentação brasileira, já que tais organizações não são regulamentadas no Brasil.</p>

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
	<p>(a) <i>Anotações no registro de manutenção.</i> Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b)-e, (c) e (c)-I desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo: (1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) do trabalho executado; (...)</p>	