

RESOLUÇÃO Nº __, DE __ DE ____ DE ____.

Aprova a Emenda nº __ ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X, XXX e XLVI, da mencionada Lei e considerando o que consta do processo nº 00058.500221/2016-93, deliberado e aprovado na __ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em __ de ____ de ____,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar a Emenda nº __ ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), que passa a ser intitulado “Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda”, consistente nas seguintes alterações:

I - o Título do RBAC passa a vigorar com a seguinte redação:

“Operações de transporte aéreo público com aviões de até 19 assentos de passageiros e PMD inferior a 8618kg ou helicópteros” (NR)

II - Os parágrafos 135.1(a)(1) a 135.1(a)(7) passam a vigorar com a seguinte redação:

“135.1

(a) Este regulamento estabelece regras para:

(1) as operações de um solicitante ou detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) segundo o RBAC 119 que emprega aviões com configuração máxima certificada de até 19 assentos de passageiros e peso máximo de decolagem (PMD) inferior a 8618kg ou helicópteros;

(2) cada pessoa empregada ou prestando serviços a um detentor de certificado na condução de operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos de uma aeronave;

(3) [Reservado]

(4) prover um método alternativo (conhecido como Programa de Qualificação Avançada, AQP) às provisões dos RBHAs 61, 63, 65, e 142, ou RBACs que venham a substituí-los, bem como dos RBACs 121 e 135, para qualificação, treinamento e exames, garantindo a competência de suas tripulações, despachantes de voo, instrutores, examinadores credenciados e o restante do pessoal de operação que têm que atender aos requisitos de treinamento dos RBACs 121 e 135, podem seguir conforme o previsto na subparte Y do RBAC 121;

(5) um detentor de certificado é elegível ao “AQP” se possui, ou é requerido que possua, um programa de treinamento aprovado de acordo com o prescrito em 121.401, 135.3(c) ou 135.341;

(6) cada pessoa a bordo de uma aeronave operando segundo este regulamento; e

(7) cada pessoa que seja requerente de um COA segundo o RBAC 119, quando conduzindo voos de avaliação operacional.” (NR)

III - A seção 135.2 passa a ser Reservada. (NR)

IV - Os parágrafos 135.3(b), (c) e (d) da seção 135.3 passam a ser Reservados. (NR)

V - A seção 135.12 passa a ser Reservada. (NR)

VI - O parágrafo 135.103(b) da seção 135.103 passa a ser Reservado. (NR)

VII - O parágrafo 135.105(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.105

(b) O detentor de certificado não utilizará ninguém, e ninguém que atuará como piloto em comando abaixo dessa seção em uma aeronave em operação não regular, como definido no RBAC 119, a menos que tenha no mínimo 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesma fabricação e modelo da aeronave a ser operada, e, além disso, cumpra todos os outros requisitos aplicáveis a este regulamento.” (NR)

VIII - A seção 135.107 passa a ser reservada. (NR)

IX - O parágrafo 135.129(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.129

(a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando, segundo este regulamento, com aeronaves com configuração de passageiros de 10 ou mais assentos.” (NR)

X - O parágrafo 135.144(d) e seus subparágrafos (1) a (3) passam a ser Reservados. (NR)

XI - A seção 135.150 passa a ser Reservada. (NR)

XII - Os parágrafos (b) e (g)(2) da seção 135.151 passam a vigorar com a seguinte redação:

“135.151

(b) Ninguém pode operar um multimotor, helicóptero, com motores propelidos a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que:

.....

(g)(2) Ninguém pode operar um multimotor, helicóptero, com motores propelidos a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, tendo uma configuração de passageiros de 20 ou mais lugares, e que seja necessário ter um gravador de dados de voo nos termos da seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de “cockpit” aprovado, que também: ” (NR)

XIII - O parágrafo 135.152(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.152

(b) Ninguém pode operar um helicóptero multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem

técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros dos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável e como listados abaixo, devem ser gravados dentro das faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados:” (NR)

XIV - O parágrafo 135.152(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.152

(c) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deverá estar operando continuamente, desde o instante em que a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo até que ela tenha pousado em seu destino. ” (NR)

XV - O parágrafo 135.152(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.152

(d) Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção e exceto para dados registrados que tenham sido apagados como autorizado por esta seção, cada detentor de certificado deve conservar os dados gravados estabelecidos pelo parágrafo (a) desta seção até que a aeronave tenha sido utilizada durante pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado no parágrafo (c) desta seção. Em adição, cada detentor de certificado deve conservar a gravação dos dados estabelecidos no parágrafo (b) para um helicóptero até que ele haja sido operado por pelo menos 10 horas, considerado o tempo de operação previsto no parágrafo (c) desta seção. Pode ser apagada 1 hora de gravação com o propósito de testar o gravador ou o sistema de gravação. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos já acumulados no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.” (NR)

XVI - O parágrafo 135.152(f) e seus subparágrafos passam a ser Reservados. (NR)

XVII - O parágrafo 135.165(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.165

(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou um avião multimotor em uma operação regular como definida no RBAC 119 em voo IFR ou sobre grandes extensões de água, a menos que ele seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada (“Required Navigation Performance” - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota: ” (NR)

XVIII - Os parágrafos 135.170(b)(1)(i) e 135.170(b)(1)(ii) passam a ser Reservados. (NR)

XIX - A seção 135.177 passam a ser Reservada. (NR)

XX - Os parágrafos 135.178(a), (b), (c), (d), (e), (f), (h) e (i) da seção 135.178, e seus respectivos subparágrafos, passam a ser reservados. (NR)

XXI - Os parágrafos 135.180(a) e (b) da seção 135.180 passam a ser reservados. (NR)

XXII - Os parágrafos 135.243(a)(1), (a)(2), (d)(2) e (e)(1) da seção 135.243 passam a vigorar com a seguinte redação, respectivamente:

“135.243

(1) nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações regulares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas; ou

(2) nas quais seja usado um helicóptero empregado em operações regulares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas.

.....

(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros.

.....

(1) para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros, autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno; e ” (NR)

XXIII - Os parágrafos 135.244(a), (b)(2), (c) e (d) da seção 135.244 passam a vigorar com a seguinte redação:

“135.244

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações regulares como definidas no RBAC 119, a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:

.....

(b)(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações regulares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em voos de traslado ou em voos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;

.....

(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações não regulares conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.” (NR)

XXIV - O caput da seção 135.263 passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.263

As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e em suas respectivas regulamentações.” (NR)

XXV - O parágrafo 135.387(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.387

(b) Os operadores que realizam operações não regulares podem selecionar um aeroporto alternativo para um avião de grande porte de categoria transporte com motor a turbina se o avião, com o peso esperado no momento da chegada, pode efetuar o pouso com parada completa dentro de 80% do comprimento útil da pista de um ponto de 50 pés acima da interseção entre a “clearway” e a pista.” (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ
Diretor-Presidente