



Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018

Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal” e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

32 contribuições

Janeiro/2019

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018
Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal" e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

Nº	ORIGEM/COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
1.	<p>Item 23.1457</p> <p>Contribuição (a) (2) Comunicações de voz dos membros da tripulação de voo na cabine de comando; (3) Comunicações de voz dos membros da tripulação de voo na cabine de comando, utilizando o sistema de interfone da aeronave;</p> <p>(5) Comunicações de voz dos membros da tripulação de voo utilizando o sistema de som para passageiros, se este sistema existir e se o quarto canal estiver disponível de acordo com os requisitos do parágrafo (c)(4)(ii) desta seção;</p> <p>Justificativa Tradução mais fiel de "flightcrew": "membros da tripulação de voo"</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
2.	<p>Item 23.1457</p> <p>Contribuição (c)(5) E, o quanto for possível, todos os sons recebidos pelo microfone listados nos parágrafos (c)(1), (2) e (4) desta seção devem ser registrados sem interrupção, independentemente da posição da chave de acionamento do interfone. O projeto deve garantir que o tom de chamada para os pilotos seja reproduzido somente quando o sistema de comunicação com passageiros estiver habilitado para uso.</p> <p>(d)(5)(ii) Que esteja localizada o mais próximo possível do gravador de voz da cabine de comando;</p> <p>(g)(1) Ser de cor laranja brilhante ou amarela brilhante;</p> <p>Justificativa (c)(5) Concordância: "o tom seja reproduzido". (d)(5)(ii). Concordância: "uma fonte esteja localizada" (g)(1). Correção: "ser" e "brilhante".</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
3.	<p>Item 23.1459</p> <p>Contribuição (a)(2) O sensor de aceleração vertical seja rigidamente conectado e localizado longitudinalmente dentro dos limites aprovados do centro de gravidade da aeronave, ou a uma distância para a frente ou para trás desses limites que não exceda 25% da corda aerodinâmica média do avião;</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.

	<p>(d)(1) Ser de cor laranja brilhante ou amarela brilhante;</p> <p>(e) Qualquer novidade, particularidade do projeto ou características operacionais da aeronave devem ser avaliados para determinar se quaisquer parâmetros dedicados devem ser registrados nos gravadores de dados de voo, além ou em lugar dos requisitos existentes.</p> <p>Justificativa (a)(2). Correção de texto: retirada de crase antes de artigo indefinido. "ou a uma distância" (d)(1). Correção: "ser" (e). Não havia sido traduzida a expressão "unique design".</p>	
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
4.	<p>Item 23.1529</p> <p>Contribuição O requerente deve elaborar as Instruções para Aeronavegabilidade Continuada, de acordo com o apêndice A deste regulamento, que sejam aceitáveis para a ANAC. As instruções podem estar incompletas na certificação de tipo se existir um programa para garantir a sua conclusão antes da entrega do primeiro avião ou a emissão de um certificado de aeronavegabilidade padrão, o que ocorrer mais tarde.</p> <p>Justificativa Correção: "Continuada"</p>	<p>Contribuição aceita.</p>
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
5.	<p>Item 23.2005</p> <p>Contribuição (a) A certificação na categoria normal se aplica aos aviões com configuração para 19 ou menos assentos para passageiros e um peso máximo de decolagem certificado menor que 19.000lbs (8.618 kg).</p> <p>(d) Aviões não certificados para acrobacias podem ser utilizados para realizar qualquer manobra incidente ao voo normal, incluindo: (2) Oitos preguiçosos, chandelles e curvas acentuadas nas quais os ângulos não sejam maiores que 60 graus.</p> <p>Justificativa (a). Inclusão de "para passageiros". (d). Concordância: "manobra incidente". Retirada de vírgula entre penúltimo e último itens da lista.</p>	<p>Contribuição aceita.</p>
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
6.	<p>Item 23.2115</p> <p>Contribuição</p>	<p>Contribuição aceita.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018
Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal" e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

	(a)(3) Gradiente de subida. Justificativa Uso de ponto final	
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
7.	Item 23.2120 Contribuição (b)(3) Para aviões nível 3 de alta velocidade e todos os aviões de nível 4, um gradiente de subida de 2 por cento a 400 pés (122 metros) acima da superfície de decolagem com o trem de pouso retraído e flapes nas configurações de aproximação. Justificativa "Flape, no VOLP, aparece como substantivo masculino, como utilizado em 23.2120(c). Sugiro retirar o artigo, em alinhamento a 23.2120(b)(2)."	Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
8.	Item 23.2135 Contribuição (c) VMC é a velocidade calibrada em que, após uma perda crítica súbita de empuxo seja possível manter o controle do avião. Para os aviões multimotores, o requerente deve determinar a VMC, se aplicável, para as configurações mais críticas utilizadas nas operações de decolagem e pouso Justificativa Uso de ""a"" minúsculo em "a VMC". Retirada de vírgula duplicada após "VMC".	Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
9.	Item 23.2155 Contribuição Para aviões destinados a operação em terra ou água, o avião deve possuir características de controle longitudinal e direcional durante as operações de táxi, decolagem e pouso. Justificativa Correção da tradução de "landing": "pouso".	Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
10.	Item 23.2200 Contribuição	Contribuição aceita.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018
Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal" e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

	<p>(a) Velocidade estrutural de projeto, velocidades de descida e pouso, e qualquer limitação de velocidade a qual o requerente deva mostrar cumprimento com os requisitos desta subparte. A velocidade estrutural de projeto deve:</p> <p>(c) Propriedades inerciais incluindo peso, centro de gravidade e momentos de inercia de massa, levando em conta:</p> <p>Justificativa (a). Correção: "descida" (c). Correção: "inércia"</p>	
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
11.	<p>Item 23.2205</p> <p>Contribuição Para aviões equipados com sistemas que modificam o desempenho estrutural, aliviam o impacto dos requisitos desta subparte, ou proveem um meio de cumprimento com esta subparte, o requerente deve levar em conta a influência e as falhas destes sistemas quando mostrando cumprimento com os requisitos desta subparte.</p> <p>Justificativa Correção: "aliviem". Porém, entendo que deva ser "aliviam", no presente do indicativo, em paralelo com "modificam" e "proveem".</p>	Contribuição aceita.
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
12.	<p>Item 23.2220</p> <p>Contribuição O requerente deve determinar as cargas estruturais de projeto resultantes das condições do táxi, decolagem, pouso e manuseio sobre as superfícies aplicáveis nas configurações e atitudes normais e adversas.</p> <p>Justificativa Correção: "táxi"</p>	Contribuição aceita.
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
13.	<p>Item 23.2225</p> <p>Contribuição "(b)(1) A inércia de cada superfície e balanceamento de massa; (5) Operações de táxi, decolagem e pouso sobre as superfícies aplicáveis, incluindo ventos contrários e rajadas ocorrendo sobre as superfícies aplicáveis.</p> <p>(c)(2) De zero até a pressão de alívio máxima combinada com as cargas de solo e água se o avião puder pousar com a cabine pressurizada; e"</p> <p>Justificativa</p>	Contribuição aceita.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018

Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal" e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

	Correção: "inércia", "Táxi", "água"	
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
14.	<p>Item 23.2230</p> <p>Contribuição (a) As cargas limites, as quais são iguais às cargas estruturais de projeto, a não ser que seja determinado de outra forma por este regulamento; e (b) As cargas finais, as quais são iguais às cargas limites multiplicadas por um fator de segurança de 1,5 a não ser que seja determinado de outra forma por este regulamento.</p> <p>Justificativa Correção: "às", nos dois parágrafos.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
15.	<p>Item 23.2245</p> <p>Contribuição (a) O avião deve ser livre de flutter, reversões de controles e divergências: (1) Em todas velocidades dentro e suficientemente além do envelope estrutural de projeto;</p> <p>Justificativa Em (a), retirada de vírgula entre penúltimo e último itens da lista. Em (a)(1), inclusão de ""suficientemente"", como tradução de ""sufficiently"".</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
16.	<p>Item 23.2270</p> <p>Contribuição (c)(2) Não gerar cargas experimentadas pelos ocupantes, que excedam aos critérios de ferimentos que um ser humano suporte, devido às contenções ou contato com objetos no avião.</p> <p>(e)(1) Ser projetado para o peso máximo do conteúdo e para distribuição de carga crítica nos fatores de carga máximos correspondentes às condições de voo e solo determinadas por este regulamento;</p> <p>(3) Proteger qualquer controle, fiação, linhas, equipamentos ou acessórios, os quais danificado ou falhados possam afetar a operação segura.</p> <p>Justificativa Correção: uso de crase, por ser necessária preposição após "devido" e "correspondentes". Concordância de "danificados" com "os quais"</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
17.	Item	Contribuição aceita.

	23.2310 Contribuição (b) Ter margem suficiente para que o avião flutue em repouso em águas tranquilas sem virar em caso de inundações potenciais de flutuador ou casco. Justificativa Alinhamento com o caput: "devem ter"	
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
18.	Item 23.2320 Contribuição (a)(3) Proteger os ocupantes de ferimentos graves devido a danos nos para-brisas, janelas e canopis. (b) Para os aviões de nível 4, cada para-brisa e sua estrutura de suporte na frente do piloto devem suportar, sem penetração, o impacto equivalente a um pássaro de duas libras quando a velocidade do avião for igual à velocidade máxima de aproximação. (e)(2) Ser livre de perigos em si, em seu método de operação, e seu efeito sobre outros componentes. Justificativa Retirada do acento em "para-brisa", de acordo com a reforma ortográfica. Em (e)(2), alinhamento com o caput: "deve ser"	Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
19.	Item 23.2325 Contribuição (a) Os seguintes materiais devem ser autoextinguíveis: (e)(2) Ser acessível para a extinção manual de fogo, tenha um sistema de extinção de fogo embutido ou seja construído e selado para conter qualquer fogo dentro do compartimento. (g)(2) Ter um meio para minimizar a probabilidade de ignição do fluido e vapor, e o perigo resultante, se a ignição ocorrer. Justificativa Retirada do hífen, de acordo com a reforma ortográfica. Em (e)(2) e (g)(2), alinhamento com o caput: "deve ser"	Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
20.	Item 23.2330	Contribuição aceita.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018
Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal" e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

	<p>Contribuição (b) Os motores em uma zona de fogo designada devem permanecer fixos ao avião em caso de fogo.</p> <p>Justificativa Concordância: "motores fixos"</p>	
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
21.	<p>Item 23.2400</p> <p>Contribuição (d) Acumulações perigosas de fluidos, vapores, ou gases devem ser isoladas dos compartimentos do avião e de pessoal, e devem ser contidas ou descarregadas com segurança.</p> <p>Justificativa Correção: "fluidos"</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
22.	<p>Item 23.2405</p> <p>Contribuição (a) Um sistema automático de controle de potência ou empuxo destinado a uso em voo deve ser projetado para que a operação normal do sistema não resulte em condições inseguras.</p> <p>Justificativa Correção de texto: estava sobrando um "não".</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
23.	<p>Item 23.2440</p> <p>Contribuição (a) Um grupo motopropulsor, uma unidade de potência auxiliar ou um aquecedor à combustão que inclua um fluido inflamável e uma fonte de ignição para este fluido, deve ser instalado em uma zona de fogo designada.</p> <p>(c)(2) Ser resistentes ao fogo se transportar fluidos inflamáveis, gás ou ar ou item necessário para operação em caso de fogo; e (3) Ser à prova de fogo ou recobertos por uma proteção contra fogo, se armazenar fluidos inflamáveis concentrados.</p> <p>(d) O requerente deve fornecer um meio para evitar que quantidades perigosas de fluidos inflamáveis fluam, dentro ou através de cada zona de fogo designada. Este meio deve:</p> <p>Justificativa Correção: "fluido"</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado Contribuição aceita.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018
Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal" e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

	Em (c)(2) e (3), além de "fluidos", concordância: "devem ser resistentes", "devem ser... recobertos".	
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
24.	Item 23.2525 Contribuição (b) Garantir que nenhuma falha simples ou o mau funcionamento de qualquer fonte de energia, sistema de distribuição ou outro sistema utilizado impedirá que o sistema de suprir as cargas essenciais para a continuação segura do voo e pouso do avião; e Justificativa Correção: "mau funcionamento"	Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
25.	Item APÊNDICE A AO RBAC 23 Contribuição As Instruções de Aeronavegabilidade Continuada devem conter uma seção intitulada Limitações de Aeronavegabilidade que seja segregada e claramente distinguível do resto do documento. Esta seção deve estabelecer cada tempo de substituição obrigatório, intervalo de inspeção estrutural e procedimento de inspeção estrutural relacionado necessário para certificação de tipo. Se as Instruções de Aeronavegabilidade Continuada consistirem de múltiplos documentos, a seção requerida por este parágrafo deve ser incluída no manual principal. Esta seção deve conter uma declaração legível em uma localização proeminente em que se leia "A seção de Limitações de Aeronavegabilidade é aprovada pela ANAC e especifica a manutenção exigida nas seções 43.16 do RBAC 43 e 91.403 do RBAC 91 a menos que um programa alternativo tenha sido aprovado pela ANAC". Justificativa Uso de "Instruções de Aeronavegabilidade Continuada", como nas outras ocorrências.	Contribuição aceita.
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
26.	Item Apêndice E - 43(a)(2) Contribuição (2) para aviões certificados de acordo com o RBAC 23 ou RBAC 25, realizar um ensaio de prova para demonstrar a integridade do sistema de pressão estática de uma maneira aceitável para a ANAC. Para aviões certificados de acordo com o RBAC 25, determinar se os vazamentos estão dentro das tolerâncias estabelecidas na seção 25.1325 do RBAC 25. Justificativa Embora eu entenda que foi adotada a mesma solução do FAA, de incluir uma observação junto ao processo de alteração de regra, informando que "Adicionalmente, ao revisar o parágrafo (a)(2) do Apêndice E, nota-se que ele continua não requerendo que aeronaves certificadas de acordo com RBAC 27 ou 29 demonstrem as tolerâncias de vazamento.", eu creio que é importante que a regra deixe tal situação clara, pois não se deve imaginar que um regulado precise acessar o processo que culminou na regra para entendê-la (esse deveria ser encarado como último recurso, quando a regra não ficou clara como deveria, por exemplo). Também entendo que não é adequado requerer que o usuário conheça o histórico do regulamento para entendê-lo. Nesse caso, o texto atual deixava claro que a aplicabilidade se restringia ao aviões certificados segundo os RBAC nº 23 ou 25, pois se citavam os regulamentos e havia um "conforme aplicável".	Contribuição aceita. Adicionalmente, durante as discussões internas sobre o tema, foi identificada uma preocupação pela área técnica competente pelo assunto que a adoção do novo texto poderia resultar no surgimento de dúvidas sobre "a maneira aceitável pela ANAC" para demonstrar a integridade do sistema de pressão estática para aeronaves certificadas de acordo com o RBAC nº 23. O texto do parágrafo 23.1325(b)(2) da emenda 63 do RBAC nº 23 foi assim incorporado no parágrafo E43.1(a)(2) e, portanto, não há qualquer alteração prática na regulamentação vigente neste sentido, mas apenas uma reorganização do conteúdo.

	<p>No texto proposto, isso não existe e, para quem lê a regra, sua aplicabilidade é ampla: é necessário realizar um ensaio de prova para demonstrar a integridade do sistema de pressão estática de maneira aceitável para a ANAC. De onde, no RBAC, ou seja, na regra publicada, se concluiria que isso não é requerido para aeronaves certificadas segundo os RBAC 27 ou 29? Qual a diferença entre a primeira frase do parágrafo E43.1(a)(2) e os requisitos dos demais parágrafos, como E43.1(a)(1) ou (a)(4) que permitiriam concluir que uma não se aplica a aeronaves sob o RBAC 27 ou 29 e os outros se aplicam?</p> <p>Assim, em detrimento do alinhamento com o FAA, entendo que deve se privilegiar a clareza do regulamento brasileiro.</p>	
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
<p>27.</p>	<p>Item 91.205(b)(13)</p> <p>Contribuição (b)(13) para pequenos aviões construídos após 18 de julho de 1978, cintos de ombro ou sistema de retenção aprovados em cada assento dianteiro. Para pequenos aviões civis construídos após 12 de dezembro de 1986, cintos de ombro ou sistema de retenção aprovados para cada um dos assentos. Cintos de ombro instalados em assento de tripulante de voo devem permitir que o tripulante ali sentado, e utilizando cintos de ombro e cintos de segurança apertados, possa exercer todas as funções necessárias à condução das operação de voo. Para os propósitos deste parágrafo:</p> <p>Justificativa Plural em "cintos de ombro" na segunda frase, como nas outras ocorrências. Alinhamento a 91.313(g), com "funções necessárias à condução das operações de voo".</p>	<p>Foi aceita a sugestão de uso das palavras "cintos" e "aprovados" na primeira frase. Além disso, o número da palavra "sistema" foi posta em concordância com "cintos" e alterada também para o plural, em paralelismo com 91.313(g). No entanto, não foi acatada a sugestão de utilizar "as funções necessárias à <u>condução</u> das operações de voo" e foi mantido o texto original "as funções necessárias à operação de voo", pois além de a palavra "condução" não agregar sentido novo ao requisito, ainda pode prestar-se a interpretações equivocadas. O texto do <i>Part 91</i> também diz, tanto no parágrafo 91.205(b)(13) como no 91.313(g), "<i>to perform all functions necessary for flight operation</i>". O parágrafo 91.313(g) foi alterado no mesmo sentido.</p> <p>Ajustes adicionais. Ao invés de "para cada um dos assentos" foi utilizado "em todos os assentos". Também, para melhor redação do texto e paralelismo ao parágrafo 91.313(g), foi utilizado "Cintos de ombro instalados em assento de tripulante de voo devem permitir que o tripulante, sentado em seu posto e com os cintos colocados e ajustados..." ao invés de "cintos de ombro instalados em assento de tripulante de voo devem permitir que o tripulante ali sentado, e utilizando cintos de ombro e cintos de segurança apertados...". Por fim, tendo em vista que o texto original foi baseado em minuta do RBAC 91 ainda não aprovada, o texto final foi incorporado no parágrafo 91.205(b)(16) onde o assunto é atualmente abordado no RBHA 91.</p> <p>O texto final ficou como a seguir (com marcas de revisão em relação à versão da audiência pública):</p>

		<p>91.205 (b)(136) para pequenos aviões construídos após 18 de julho de 1978, cintos de ombro ou sistemas de retenção aprovados em cada assento dianteiro. Para pequenos aviões civis construídos após 12 de dezembro de 1986, cintos de ombro ou sistemas de retenção aprovados para cada um dos em todos os assentos. Cintos de ombro instalados em assento de tripulante de voo devem permitir que o tripulante ali, sentado utilizando em seu posto e com os cintos de ombro e cintos de segurança apertados colocados e ajustados, possa exercer todas as funções necessárias à operação de voo. Para os propósitos deste parágrafo:</p>
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
<p>28.</p>	<p>Item 91.313(g)</p> <p>Contribuição (g) Somente é permitido operar um pequeno avião civil, categoria restrita, fabricado após 18 de julho de 1978, se cintos de ombro ou sistemas de retenção aprovados forem instalados em cada assento dianteiro. A instalação dos cintos de ombro ou sistemas de retenção em cada assento de tripulante de voo deve permitir que esse tripulante, sentado em seu posto e com os cintos colocados e ajustados ou com o sistema de retenção engajado, execute todas as tarefas necessárias à condução das operações de voo. Para os propósitos deste parágrafo:</p> <p>Justificativa Alinhamento ao 91.205, com "assento" em lugar de "cadeira".</p>	<p>Contribuição aceita.</p> <p>Para melhor redação foi alterado "esse tripulante" para "o tripulante", "execute" para "possa executar", "tarefas necessárias à condução das operações de voo" para "funções necessárias à operação do voo". Redação harmonizada com 91.205(b)(13). O texto final ficou como a seguir (com marcas de revisão em relação à versão da audiência pública):</p> <p>91.313 (g) Somente é permitido operar um pequeno avião civil, categoria restrita, fabricado após 18 de julho de 1978, se cintos de ombro ou sistemas de retenção aprovados forem instalados em cada assento dianteiro. A instalação dos cintos de ombro ou sistemas de retenção em cada assento cadeira de tripulante de voo deve permitir que o esse tripulante, sentado em seu posto e com os cintos colocados e ajustados ou com o sistema de retenção engajado, execute possa executar todas as funções tarefas necessárias à condução das operações de operação do voo. Para os propósitos deste parágrafo:</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018
Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal" e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
<p>29. Item 91.531(a)(1)</p>	<p>Contribuição (a) Exceto na condição prevista no parágrafo (b) desta seção, é vedado operar os seguintes aviões sem um piloto habilitado e designado como segundo em comando: (1) um grande avião ou um avião da categoria normal nível 4, salvo se se tratar de um avião certificado segundo SFAR 41, emitido pelo FAA/EUA, e certificado para operação com um só piloto;</p> <p>Justificativa Se o requisito é sobre vedar a operação sem um piloto habilitado e designado como segundo em comando é desnecessário dizer, na exceção em (a)(1), que a operação ocorreria sem um piloto designado como segundo em comando. A menção fazia sentido no texto originalmente proposto na audiência pública do RBAC nº 91, quando se utilizava uma frase completa: "(1) um grande avião, salvo que uma pessoa possa [pode] operar um avião certificado segundo SFAR 41, emitido pelo FAA/EUA, sem um piloto designado como segundo em comando se o avião for certificado para operação com um só piloto;" Porém, uma vez que foi retirado o verbo, é mais simples e direto tratar a exceção como "um avião certificado segundo SFAR 41, emitido pelo FAA/EUA, e certificado para operação com um só piloto".</p> <p>Por fim, sugiro avaliar se é mais adequado utilizar "nível 4" ou "nível de certificação 4", alinhado ao que foi utilizado na proposta de 135.169.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Não foi acatada tanto a contribuição como foi retirada a proposta da audiência pública nº 26/2018 e mantido o texto atual do RBHA 91.531. Tendo-se em vista a nova alteração do <i>Part 91</i>, em vigor desde 27 de junho de 2018, é preciso reavaliar toda a estrutura da seção. Um texto harmonizado à emenda mais recente da seção 91.531 do <i>Part 91</i>, harmonizado também com as alterações propostas nesta emenda, foi incluído no âmbito do processo nº 60800.014964/2010-21, documentos SEI #3012024 e 3012030, que serão submetido a nova audiência pública, e as alterações da seção 91.531 serão feitas no âmbito daquele processo.</p>
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
<p>30. Item 91.531(a)(3)</p>	<p>Contribuição (a) Exceto na condição prevista no parágrafo (b) desta seção, é vedado operar os seguintes aviões sem um piloto habilitado e designado como segundo em comando: (3) um avião categoria transporte regional ou um avião categoria normal nível 3, salvo se, ressalvadas as condições do parágrafo (a)(1) desta seção, esse avião possuir uma configuração para passageiros, excluindo assentos para pilotos, de nove assentos ou menos e se tiver sido certificado para operar com um só piloto.</p> <p>Justificativa O texto proposto na audiência pública inverte a intenção do requisito. Tomando por base o texto completo do parágrafo 91.531(a), ele estabelece os aviões que são vedados de serem operados sem um piloto segundo em comando. No texto proposto na audiência pública, o requisito vedaria a operação sem um segundo em comando de aviões categoria transporte regional ou categoria normal nível 3 que possuírem 9 ou menos assentos para passageiros e que tiverem sido certificados para operar com um só piloto. Ou seja, esses aviões seriam obrigados a ter um segundo em comando. Essa inversão ocorre graças à retirada do "salvo se". Com o texto aqui sugerido, mantém-se o "salvo se", alinhado ao que constava na minuta anterior do RBAC nº 91 (tanto a da audiência pública como a última constante no processo), de forma que o requisito pode ser traduzido como: os aviões categoria transporte regional ou normal nível 3 normalmente requerem segundo em comando. Porém, se forem certificados para operar com um só piloto e tiverem 9 assentos ou menos não precisam do segundo em comando (ressalvada as condições do parágrafo (a)(1)).</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Não foi acatada tanto a contribuição como foi retirada a proposta da audiência pública nº 26/2018 e mantido o texto atual do RBHA 91.531. Tendo-se em vista a nova alteração do <i>Part 91</i>, em vigor desde 27 de junho de 2018, é preciso reavaliar toda a estrutura da seção. Um texto harmonizado à emenda mais recente da seção 91.531 do <i>Part 91</i>, harmonizado também com as alterações propostas nesta emenda, foi incluído no âmbito do processo nº 60800.014964/2010-21, o qual será futuramente submetido a nova audiência pública, e as alterações da seção 91.531 serão, portanto, feitas no âmbito daquele processo.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2018
Proposta de emenda nº 64 ao RBAC 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal" e emendas aos RBACs 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

	Por fim, sugiro avaliar se é mais adequado utilizar "nível 3" ou "nível de certificação 3", alinhado ao que foi utilizado na proposta de 135.169.	
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
31.	<p>Item 121.310(b)(2)(iii)</p> <p>Contribuição (b)(2)(iii) [Reservado]</p> <p>Justificativa Esse parágrafo é inconsistente com a regra de quais aviões podem operar sob o RBAC nº 121. Supostamente estabelecerá regras para aviões certificados após 31/12/1964 e que não sejam de categoria transporte; porém tais aviões não podem operar sob o RBAC nº 121, segundo 121.157(b), (c), (d), (e) e (f), que estabelecem que apenas aviões categoria transporte (121.157(b)) e aviões C-46 (em condições especificadas em 121.157(c) e (d)) podem operar sob o RBAC nº 121. O parágrafo 121.157(f) explicitamente proíbe aviões certificados após 31/12/1964 e que não sejam de categoria transporte.</p> <p>Entendo que tal situação se deve à incorreta adaptação de 121.157 do regulamento do FAA à realidade brasileira, o que inclusive impede a operação regular de certos aviões e operações de transporte aéreo público no Brasil (pois o RBAC nº 119 obrigaria tais aviões a serem operados sob o RBAC nº 121, mas o RBAC nº 121 ao mesmo tempo proíbe sua operação). Assim, entendo que a solução mais adequada seria "corrigir" a seção 121.157 para alinhá-la ao regulamento norte-americano. Porém, caso isso não seja feito, para que o RBAC nº 121 fique consistente, entendo não caberia estabelecer aqui condição para um avião que não pode ser operado, sendo devido reservar o parágrafo.</p>	<p>Contribuição não aceita.</p> <p>De fato, hoje existe o dispositivo exposto no parágrafo 121.157(f) do RBAC nº 121 que proíbe um avião com certificado de tipo certificado emitido após 31 de dezembro de 1964 e não incluído na categoria transporte de operar sob o RBAC nº 121, donde que a contribuição para excluir o parágrafo 121.310(b)(2)(iii) é coerente, e inclusive, se acatada, deveria se aplicar também a outras ocorrências dentro do Regulamento. Só que a contribuição levantou uma discussão se a ANAC deveria ou não manter o texto atual do parágrafo 121.157(f), ou se deveria, por exemplo, harmonizar o texto ao parágrafo 121.157(f) do Part 121 da FAA ou propor outra solução.</p> <p>Embora seja improvável que uma empresa que só tenha aviões não incluídos na categoria transporte pretendesse obter uma certificação para operar sob o RBAC nº 121 (pois ela poderia operar sob o RBAC nº 135), é possível que uma empresa já certificada para operar sob o RBAC nº 121 pretendesse incluir um desses aviões na sua frota sem ser necessário uma nova certificação para operar sob o RBAC nº 135, o que hoje é proibido pelo parágrafo 121.157(f). Essa discussão é complexa, extrapola o âmbito do presente processo de revisão e será feita no âmbito do processo nº 00058.011751/2018-23. Por ora, o texto do parágrafo 121.310(b)(2)(iii) será mantido com a alteração proposta na audiência pública nº 26/2018, assim como serão mantidas todas as outras ocorrências dentro do RBAC nº 121, embora se saiba que são requisitos hoje inefetivos em vista do disposto 121.157(f), até que a discussão sobre essa proibição seja finalizada e decidida.</p>
	Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
32.	Item	Contribuição aceita.

135.169(b)

Contribuição

(b) Somente é permitido operar um pequeno avião, com motor convencional ou turboélice, que tenha uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo assentos para piloto, se ele for de tipo certificado no Brasil:

(5) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1.(a) do SFAR 41 da FAA;

(6) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1.(b) do SFAR 41 da FAA;

(7) na categoria transporte regional; ou

(8) na categoria normal, como um avião multimotor de nível de certificação 4 como definido no RBAC nº 23.

Justificativa

Sugiro harmonizar o parágrafo (b)(5) com o que já foi feito para o (b)(6), com a retirada do detalhamento de quais seria, os aviões incluídos na seção especificada do SFAR 41.

Ainda, sugiro informar o órgão emissor do SFAR 41, como foi feito para o SFAR 23 em 135.169(b)(3). Também acho possível alinhar todos os parágrafos com o que foi feito no 91.531, com "emitido pelo FAA".

Por fim, foi incluído "n" em "RBAC nº 23", alinhando-se com as demais citações a RBAC no RBAC nº 135.

Observo que o caput do parágrafo (b) foi alterado para corresponder ao da emenda nº 4, vigente.