

RBAC 91 (Documento SEI 0847479)	Proposta de alteração ao RBAC 91	Motivo da alteração proposta
<p>91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade * * * * *</p> <p>(b) * * *</p> <p>(12) um cinto de segurança aprovado, equipado com fivelas do tipo metal-com-metal, para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade;</p> <p>(13) para pequenos aviões construídos após 18 de julho de 1978, cintos de ombro aprovados em cada assento dianteiro. Os cintos de ombro devem ser projetados para proteger os ocupantes de ferimentos na cabeça quando ocorrerem as cargas finais de inércia especificadas no parágrafo 23.561(b)(2) do RBAC nº 23. Cada cinto de ombro instalado em um assento de tripulante de voo deve permitir que o tripulante ali sentado, e utilizando cintos de ombro e cintos de segurança ajustados, possa exercer todas as atividades necessárias à operação de voo. Para os propósitos deste parágrafo:</p> <p>(i) data de fabricação de uma aeronave é a data na qual os registros de inspeção de sua fabricação mostram que a aeronave foi considerada terminada e, se aplicável, conforme com o projeto de tipo aprovado; e</p>	<p>91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade * * * * *</p> <p>(b) * * *</p> <p>(12) um cinto de segurança aprovado, equipado com fivelas do tipo metal-com-metal, ou outro sistema de retenção aprovado, para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade;</p> <p>(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, cinto de ombro ou sistema de retenção aprovado 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 operação de voo. Para os propósitos deste parágrafo:</p> <p>(i) data de fabricação de uma aeronave é a data na qual os registros de inspeção de sua fabricação mostram que a aeronave foi considerada terminada e, se aplicável, conforme com o projeto de tipo aprovado; e</p>	<p>A ANAC propõe a alteração da seção 91.205 revisando os parágrafos (b)(12) e (b)(13) para permitir outros sistemas aprovados de retenção. Em adição, atualmente o parágrafo (b)(13) faz referência ao parágrafo 23.561(b)(2), o qual será renomeado na revisão proposta para limites de resistência estrutural e será abordado nos meios de cumprimento. Também é proposto que o parágrafo 91.205(b)(15) seja deletado e incorporado no (b)(13) sem requisitos adicionais. O RBAC 23 proposto excluiria as referências das categorias utilidade e acrobática, as quais seriam incorporadas na categoria normal e que seria redefinida em padrões baseados em desempenho.</p>

<p>(ii) assento dianteiro é um assento localizado em um posto de pilotagem ou qualquer outro assento posicionado ao lado dele; * * *</p> <p>(15) para aviões das categorias normal, utilidade ou acrobática com uma configuração para passageiros, excluindo assentos de piloto, de 9 assentos ou menos, e fabricado após 12 de dezembro de 1986, e fabricado após 12 de dezembro de 1986, e cintos de ombro para:</p> <p>(i) cada assento dianteiro que atenda aos requisitos dos parágrafos 23.785(g) e (h) do 14 CFR Part 23, emitido pela Federal Aviation Administration dos Estados Unidos da América (FAA/EUA), vigente em 12 de dezembro de 1985; e</p> <p>(ii) cada assento adicional que atenda aos requisitos do parágrafo 23.785(g) do 14 CFR Part 23, emitido pela FAA/EUA, vigente em 12 de dezembro de 1985;</p>	<p>(ii) assento dianteiro é um assento localizado em um posto de pilotagem ou qualquer outro assento posicionado ao lado dele; * * *</p> <p>(15) (RESERVADO)</p>	
<p>91.313 Aeronaves civis categoria restrita * * * * *</p> <p>(g) Somente é permitido operar um pequeno avião civil, categoria restrita, fabricado após 18 de julho de 1978, se cintos de ombro forem instalados em cada assento dianteiro. Os cintos de ombro devem ser projetados para suportar as cargas finais de inércia especificadas no parágrafo 23.561 (b)(2) do RBAC nº 23. Os cintos de ombro instalados em cada cadeira de tripulante de voo devem</p>	<p>91.313 Aeronaves civis categoria restrita * * * * *</p> <p>(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 cadeira de tripulante de voo deve permitir que esse tripulante, sentado em seu posto e com os cintos</p>	<p>A ANAC propõe alteração do parágrafo 91.313(g) para permitir outros sistemas aprovados de retenção. Em adição, atualmente o parágrafo (g) inclui uma referência ao parágrafo 23.561(b)(2), o qual será renomeado na revisão proposta como seção 23.600, a qual será acompanhada por meios aceitáveis de cumprimento. A aprovação para cintos de ombro ou sistemas de retenção, portanto, exigirá suportar as cargas de inércia estática especificadas na seção 23.600 em condições de emergência.</p>

<p>permitir que esse tripulante, sentado em seu posto e com os cintos colocados e ajustados, execute todas as tarefas necessárias à condução das operações. Para os propósitos deste parágrafo:</p>	<p>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>91.531 Requisitos de piloto segundo em comando (a) * * *</p> <p>(1) um grande avião, salvo se se tratar de um avião certificado segundo SFAR 41, emitido pelo FAA/EUA, sem um piloto designado como segundo em comando e o avião for certificado para operação com um só piloto; * * *</p> <p>(3) um avião categoria transporte regional, salvo se, ressalvadas as condições do parágrafo (a)(1) desta seção, esse avião categoria transporte regional 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>91.531 Requisitos de piloto segundo em comando (a) * * *</p> <p>(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, sem um piloto designado como segundo em comando e o avião for certificado para operação com um só piloto; * * *</p> <p>(3) um avião categoria transporte regional ou um avião categoria normal nível 3, ressalvadas as condições do parágrafo (a)(1) desta seção, que 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>A ANAC propõe alteração dos parágrafos 91.531(a)(1) e (a)(3) para incorporar os novos níveis de desempenho e risco propostos na emenda ao RBAC 23. A ANAC propõe excluir a referência para as categorias utilidade, acrobática e transporte regional do RBAC 23. Outras divisões serão usadas para definir os níveis de certificação para aviões de categoria normal. A emenda proposta garantirá que aviões certificados no passado na categoria transporte regional e aviões certificados no futuro de acordo com os níveis de desempenho e aeronavegabilidade propostos na emenda ao RBAC 23 serão tratadas nessa regra.</p>