

RESOLUÇÃO Nº 524, DE 2 DE AGOSTO DE 2019.

Aprova emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 23, 21, 35, 43, 121 e 135 e altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91.

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 e XLVI, da mencionada Lei e considerando o que consta do processo nº 00058.003831/2018-13, deliberado e aprovado na 13ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 30 de julho de 2019,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Resolução, a Emenda nº 64 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 23, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal”, em substituição integral à Emenda nº 63 do referido Regulamento.

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 igualmente disponíveis em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Aprovar a Emenda nº 05 ao RBAC nº 21, intitulado “Certificação de produto e artigo aeronáuticos”, consistente nas seguintes alterações:

“21.9

(a)

.....

(7) produzido de uma outra maneira aprovada pela ANAC.

.....” (NR)

“21.17

(a) Exceto como previsto nas seções 25.2 do RBAC 25, 27.2 do RBAC 27, 29.2 do RBAC 29, e nos RBAC 26, 34, 36 e 38, um requerente de certificado de tipo deve demonstrar que a aeronave, motor de aeronave ou hélice satisfaz:

.....” (NR)

“21.24

(a)

(1)

(i) for não motorizada; for um avião monomotor, com motor a pistão e aspiração natural e com velocidade de estol (VSO) igual ou inferior a 113 km/h (61 kt) como determinado no RBAC 23; ou for uma aeronave de asas rotativas com uma limitação de carga máxima no disco do rotor principal de 29 kg por metro quadrado (6 lb por pé quadrado) em condições diurnas padrão a nível do mar;

.....” (NR)

“21.35

.....
(b)

(2) determinar se existe razoável segurança de que a aeronave, seus componentes e seus equipamentos são confiáveis e funcionam adequadamente. Entretanto, planadores e motoplanadores e aviões de baixa velocidade de níveis de certificação 1 ou 2 como definido no RBAC 23 não necessitam executar ensaios de funcionamento e de confiabilidade.

.....” (NR)

“21.50

.....
(b) O detentor de uma aprovação de projeto, incluindo tanto um certificado de tipo ou um certificado suplementar de tipo de uma aeronave, motor ou hélice cujo requerimento para a obtenção tenha sido submetido após 28 de janeiro de 1981 deve fornecer pelo menos um conjunto completo das instruções para aeronavegabilidade continuada para o proprietário de cada aeronave, cada motor ou cada hélice quando de sua entrega ou quando da emissão do primeiro certificado de aeronavegabilidade padrão para a aeronave envolvida, o que ocorrer depois. As instruções para aeronavegabilidade continuada devem ser preparadas de acordo com as seções 23.1529 do RBAC 23, 25.1529 e 25.1729 do RBAC 25, 27.1529 do RBAC 27, 29.1529 do RBAC 29, 31.82 do RBHA 31, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo, 33.4 do RBAC 33, 35.4 do RBAC 35, com o RBAC 26, ou como especificado pelos critérios de aeronavegabilidade aplicáveis, estabelecidos pelo parágrafo 21.17(b), como aplicável. Se o detentor de uma aprovação de projeto escolher designar partes como comerciais, deve incluir nas instruções de aeronavegabilidade continuada uma lista de partes comerciais submetidas de acordo com as provisões do parágrafo (c) desta seção. Depois disto, o detentor de uma aprovação de projeto deve colocar tais instruções à disposição de qualquer pessoa a quem os RBAC requeiram o cumprimento de qualquer condição de tais instruções. Adicionalmente, modificações em instruções para aeronavegabilidade continuada devem ser colocadas à disposição de qualquer pessoa a quem os RBAC requeiram o cumprimento de qualquer uma de tais instruções.

.....” (NR)

“21.101

.....
(b) Exceto como previsto no parágrafo (g) desta seção e se os parágrafos (b)(1), (2) ou (3) desta seção são aplicáveis, o requerente pode demonstrar que a modificação e as áreas afetadas pela modificação cumprem com uma emenda, anterior ao requerimento, de um regulamento exigido pelo parágrafo (a) desta seção e de qualquer outro regulamento que a ANAC julgue diretamente relacionado. No entanto, a emenda do regulamento, anterior ao requerimento, não pode preceder nem o regulamento referenciado no certificado de tipo nem qualquer regulamento definido nas seções 25.2 do RBAC nº 25, 27.2 do RBAC nº 27 ou 29.2 do RBAC nº 29 que esteja relacionado à modificação. O requerente pode demonstrar cumprimento com uma emenda de um regulamento, anterior ao requerimento, para os seguintes casos:

.....
(c) Um requerente de uma modificação para uma aeronave (que não seja uma aeronave de asa rotativa) com peso máximo de até 2.724 kg (6.000 libras) ou para uma aeronave de asa rotativa com peso máximo de até 1.362 kg (3.000 libras) equipada com motor que não seja à reação ou para um avião de baixa velocidade nível 1 ou para para um avião de baixa velocidade nível 2 pode demonstrar que a modificação e as áreas

afetadas pela modificação cumprem com os regulamentos referenciados no certificado de tipo. No entanto, se a ANAC considerar que a modificação é significativa em uma área, a ANAC pode determinar o cumprimento com uma emenda ao regulamento referenciado no certificado de tipo aplicável à modificação e com qualquer outro regulamento que a ANAC julgar diretamente relacionado, a menos que a ANAC também julgue que o cumprimento com aquela emenda ou regulamento não contribuiria significativamente para o nível de segurança do produto modificado ou seria impraticável.

.....” (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 igualmente disponíveis em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 3º Aprovar a Emenda nº 10 ao RBAC nº 35, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: hélices”, consistente nas seguintes alterações:

“**35.1**

.....

(c) An applicant is eligible for a propeller type certificate and changes to those certificates after demonstrating compliance with subparts A, B and C of this RBAC. However, the propeller may not be installed on an airplane unless the applicant has shown compliance with paragraph 23.2400(c) of RBAC 23 or 25.907 of RBAC 25, as applicable, or compliance is not required for installation on that airplane.

.....” (NR)

“**35.37**

.....

(c)

(1) the intended airplane by complying with paragraph 23.2400(c) of RBAC 23 or section 25.907 of RBAC 25, as applicable; or

.....” (NR)

“**35.1**

.....

(c) Um requerente está qualificado a obter um certificado de tipo para hélice e modificações nos certificados após demonstrar cumprimento com as subpartes A, B e C deste RBAC. No entanto, a hélice não pode ser instalada em um avião, a menos que o requerente tenha demonstrado cumprimento com o parágrafo 23.2400(c) do RBAC 23 ou a seção 25.907 do RBAC 25, conforme aplicável, ou o cumprimento não seja requerido para instalação naquele avião.

.....” (NR)

“**35.37**

.....

(c)

(1) no avião pretendido, por meio do cumprimento com o parágrafo 23.2400(c) do RBAC 23 ou a seção 25.907 do RBAC 25, conforme aplicável; ou

.....” (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 igualmente disponíveis em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 4º Aprovar a Emenda nº 04 ao RBAC nº 43, intitulado “Manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração”, consistente nas seguintes alterações:

“**E43.1**

.....

(a)

(2)-I realizar um ensaio de prova para demonstrar a integridade do sistema de pressão estática, da seguinte forma:

(i) 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;

(ii) Para aviões certificados de acordo com o RBAC 23:

(A) Aviões não pressurizados. Evacuar o sistema de pressão estática para uma diferença de pressão de aproximadamente 1 polegada de Hg (33,86 hPa) ou até o altímetro apresente uma leitura 1.000 pés (304,8 m) acima da elevação da aeronave no momento do teste. Sem bombeamento adicional por um período de 1 minuto, a perda de altitude indicada não deve exceder 100 pés (30,48 m) no altímetro.

(B) Aviões pressurizados. Evacuar o sistema de pressão estática até obter uma diferença de pressão equivalente à máxima diferença de pressão de cabine para a qual o avião é certificado. Sem bombeamento adicional por um período de 1 minuto, a perda de altitude indicada não deve exceder 2 por cento da altitude equivalente à máxima diferença de pressão de cabine ou 100 pés (30,48 m), o que for maior.

.....” (NR)

§ 1º Fica suprimido o parágrafo E43.1(a)(2) do RBAC nº 43.

§ 2º 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 igualmente disponíveis em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 5º Aprovar a Emenda nº 06 ao RBAC nº 121, intitulado “Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares”, consistente nas seguintes alterações:

“**121.310**

.....

(b)

.....

(2)

.....

(iii) Para um avião turboélice, que não seja categoria transporte, de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, cada saída de emergência para passageiros marcada e cada placar de indicação dessas saídas deve ser manufaturado para ter letras brancas com altura de 1 polegada (25,4 mm), ser auto iluminado ou ser iluminado eletricamente independentemente e ter uma luminescência de pelo menos 160 microlamberts. A cor pode ser revertida se a iluminação do compartimento de passageiros for essencialmente a mesma. Nestes aviões nenhum placar deve continuar

a ser utilizado se sua luminescência cair abaixo de 100 microlamberts.
.....” (NR)

Art. 6º Aprovar a Emenda nº 05 ao RBAC nº 135, intitulado “Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda”, consistente nas seguintes alterações:

“**135.169**

.....
(b) Somente é permitido operar um pequeno avião 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;

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

.....” (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 igualmente disponíveis em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 7º O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91, intitulado “Regras gerais de operação para aeronaves civis”, consistente nas seguintes alterações:

“**91.205**

.....
(b)

.....
(15) um cinto de segurança aprovado ou outro sistema de retenção aprovado para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade. Cada cinto de segurança deve ser equipado com fivelas do tipo metal-com-metal;

(16) 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, cinto de ombro ou sistema de retenção aprovado em todos os assentos. Cintos de ombro instalados em assento de tripulante de vôo devem permitir que o tripulante sentado em seu posto e com os cintos colocados e ajustados, possa exercer todas as funções necessárias à operação de vôo. Para os propósitos deste parágrafo:

.....
(18) (RESERVADO)

.....” (NR)

“**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 de tripulante de vôo deve permitir que o tripulante, sentado

em seu posto e com os cintos colocados e ajustados ou com o sistema de retenção engajado, possa executar todas as funções necessárias à operação do voo. Para os propósitos deste parágrafo:
.....” (NR)

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ
Diretor-Presidente