

RBAC nº 121 Emenda nº 05	Proposta de RBAC nº 121 Emenda nº 06	Justificativa
121.621 Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR de bandeira	121.621 Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR de bandeira	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode despachar um avião para voo IFR a não ser que seja indicado pelo menos um aeródromo de alternativa para cada aeródromo de destino do despacho.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode despachar um avião para voo IFR a não ser que seja indicado pelo menos um aeródromo de alternativa para cada aeródromo de destino do despacho.	
(b) Um avião pode ser despachado em voo IFR para um destino que seja um local remoto, fora do Brasil, sem um aeródromo de alternativa disponível, desde que:	(b) Um avião pode ser despachado em voo IFR para um destino que seja um local remoto, fora do Brasil, sem um aeródromo de alternativa disponível, desde que:	
(1) o tempo de voo até esse local não seja superior a 6 horas e, pelo menos 1 hora antes até 1 hora depois do horário estimado de chegada ao aeródromo de destino, apropriadas informações ou previsões meteorológicas, ou uma combinação das mesmas, indicarem que nesse aeródromo:	(1) o tempo de voo até esse local não seja superior a 6 horas e, pelo menos 1 hora antes até 1 hora depois do horário estimado de chegada ao aeródromo de destino, apropriadas informações ou previsões meteorológicas, ou uma combinação das mesmas, indicarem que nesse aeródromo:	
(i) o teto estará pelo menos 1500 pés acima da mais baixa MDA de aproximação circular (circling approach), se uma aproximação circular for requerida e autorizada para esse aeródromo; ou	(i) o teto estará pelo menos 1500 pés acima da mais baixa MDA de aproximação circular (circling approach), se uma aproximação circular for requerida e autorizada para esse aeródromo; ou	
(ii) o teto estará pelo menos 1500 pés acima do menor dos mínimos dos procedimentos de aproximação por instrumentos publicados para o aeródromo ou 2000 pés acima da altitude do aeródromo, o que for maior; e	(ii) o teto estará pelo menos 1500 pés acima do menor dos mínimos dos procedimentos de aproximação por instrumentos publicados para o aeródromo ou 2000 pés acima da altitude do aeródromo, o que for maior; e	
(iii) a visibilidade será de pelo menos 5 km (3 milhas terrestres) ou 3 km (2 milhas terrestres) maior que o menor mínimo de visibilidade aplicável dos procedimentos de aproximação por instrumentos a serem usados no aeródromo, o que for maior.	(iii) a visibilidade será de pelo menos 5 km (3 milhas terrestres) ou 3 km (2 milhas terrestres) maior que o menor mínimo de visibilidade aplicável dos procedimentos de aproximação por instrumentos a serem usados no aeródromo, o que for maior; e.	
(2) o avião tenha combustível suficiente para atender aos requisitos dos parágrafos 121.641(b), 121.643(c) ou 121.645(c), como aplicável.	(2) o avião tenha combustível suficiente para atender aos requisitos dos parágrafos 121.641(b), 121.643(e) ou 121.645(c)(4)(iii), como aplicável; e.	<u>Correção da referência, tendo em vista que os requisitos de suprimento de combustível foram concentrados na seção 121.645 e que o parágrafo 121.645(c)(4)(iii) trata especificamente dessa situação em que o destino é um local remoto.</u> <u>(NT 2870572)</u>
	<u>(3) sejam cumpridos os requisitos aplicáveis da seção 121.648.</u>	<u>Alinhamento aos requisitos de 4.3.4.3.1(b) do Anexo 6 Parte I, referentes ao estabelecimento de ponto de não retorno e procedimentos em voo associados, para o caso em que não se</u>

		<u>seleciona um aeródromo de alternativa de destino em razão de o aeródromo de destino ser um local remoto.</u> (NT 2870572)
(c) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, as condições meteorológicas do aeródromo de alternativa devem atender ao estabelecido na seção 121.625.	(c) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, as condições meteorológicas do aeródromo de alternativa devem atender ao estabelecido na seção 121.625.	
(d) Ninguém pode despachar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho cada aeródromo de alternativa requerido para o voo.	(d) Ninguém pode despachar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho cada aeródromo de alternativa requerido para o voo.	
121.623 Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR suplementares	121.623 Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR suplementares	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada pessoa liberando um avião para operação IFR deve listar pelo menos um aeródromo de alternativa para cada aeródromo de destino constante da liberação do voo.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada pessoa liberando um avião para operação IFR deve listar pelo menos um aeródromo de alternativa para cada aeródromo de destino constante da liberação do voo.	
(b) Não há necessidade de indicar um aeródromo de alternativa para uma operação IFR quando for possível atender a todos os requisitos de 121.621(b), 121.643 e 121.645.	(b) Não há necessidade de indicar um aeródromo de alternativa para uma operação IFR quando for possível atender a todos os requisitos de 121.621(b), 121.643 e 121.645 e <u>121.648.</u>	<u>Correção da referência, tendo em vista que os requisitos de suprimento de combustível foram concentrados na seção 121.645.</u> <u>Inclusão de menção a 121.648, para alinhamento aos requisitos de 4.3.4.3.1(b) do Anexo 6 Parte I, referentes ao estabelecimento de ponto de não retorno e procedimentos em voo associados, para o caso em que não se seleciona um aeródromo de alternativa de destino em razão de o aeródromo de destino ser um local remoto.</u> (NT 2870572)
(c) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, as condições meteorológicas do aeródromo de alternativa devem atender ao estabelecido nas especificações operativas do detentor de certificado.	(c) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, as condições meteorológicas do aeródromo de alternativa devem atender ao estabelecido nas especificações operativas do detentor de certificado.	
(d) Ninguém pode despachar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho cada aeródromo de alternativa requerido para o voo.	(d) Ninguém pode despachar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho cada aeródromo de alternativa requerido para o voo.	
121.631 Despacho ou liberação inicial de voo, redespacho e modificação de despacho ou de liberação de voo	121.631 Despacho ou liberação inicial de voo, redespacho e modificação de despacho ou de liberação de voo	
(a) Um detentor de certificado pode especificar qualquer aeródromo, autorizado para o tipo de avião, como aeródromo	(a) Um detentor de certificado pode especificar qualquer aeródromo, autorizado para o tipo de avião, como aeródromo	

de destino para os propósitos do despacho ou liberação original do voo.	de destino para os propósitos do despacho ou liberação original do voo.	
(b) Ninguém pode permitir que um voo prossiga para o aeródromo para o qual ele foi despachado ou liberado, a menos que as condições atmosféricas no aeródromo designado como alternativa, no despacho ou liberação desse voo, estejam previstas como nos mínimos ou acima dos mínimos IFR estabelecidos para ele, no horário estimado de chegada do voo ao mesmo aeródromo. Entretanto, o despacho ou liberação de voo pode ser modificado, em rota, visando incluir qualquer aeródromo de alternativa que esteja dentro do alcance do avião, conforme previsto em 121.639 até 121.647.	(b) Ninguém pode permitir que um voo prossiga para o aeródromo para o qual ele foi despachado ou liberado, a menos que as condições atmosféricas no aeródromo designado como alternativa, no despacho ou liberação desse voo, estejam previstas como nos mínimos ou acima dos mínimos IFR estabelecidos para ele, no horário estimado de chegada do voo ao mesmo aeródromo. Entretanto, o despacho ou liberação de voo pode ser modificado, em rota, visando incluir qualquer aeródromo de alternativa que esteja dentro do alcance do avião, conforme previsto em 121.639 até 121.647 <u>121.645 e 121.646</u> .	<u>Correção da referência, tendo em vista que os requisitos de suprimento de combustível foram concentrados na seção 121.645 e que a seção 121.646 foi mantida com os requisitos para o cenário crítico de combustível ETOPS.</u> (NT 2870572)
(c) Ninguém pode permitir que um voo continue além do ponto de entrada ETOPS a não ser que:	(c) Ninguém pode permitir que um voo continue além do ponto de entrada ETOPS a não ser que:	
(1) exceto com previsto no parágrafo (d) desta seção, as condições meteorológicas previstas, para cada aeródromo de alternativa ETOPS requerido por 121.624, estejam iguais ou acima dos mínimos para o aeródromo conforme previsto nas especificações operativas do detentor do certificado;	(1) exceto com previsto no parágrafo (d) desta seção, as condições meteorológicas previstas, para cada aeródromo de alternativa ETOPS requerido por 121.624, estejam iguais ou acima dos mínimos para o aeródromo conforme previsto nas especificações operativas do detentor do certificado;	
(2) Todos os aeródromos de alternativa ETOPS estejam dentro do desvio máximo de tempo ETOPS, foram conferidos e a tripulação advertida de qualquer mudança ocorrida após o despacho.	(2) Todos os aeródromos de alternativa ETOPS estejam dentro do desvio máximo de tempo ETOPS, foram conferidos e a tripulação advertida de qualquer mudança ocorrida após o despacho.	
(d) Se o previsto no parágrafo (c)(1) desta seção não puder ser atendido por um aeródromo específico, no despacho ou autorização de voo, pode ser autorizada, para aquele voo específico, emenda para adicionar outro aeródromo que atenda o requerido no parágrafo (c) desta seção.	(d) Se o previsto no parágrafo (c)(1) desta seção não puder ser atendido por um aeródromo específico, no despacho ou autorização de voo, pode ser autorizada, para aquele voo específico, emenda para adicionar outro aeródromo que atenda o requerido no parágrafo (c) desta seção.	
(e) Antes de ingressar em um ponto de entrada ETOPS, o piloto em comando de operador suplementar ou um despachante de um operador de bandeira devem utilizar comunicações com a empresa para atualização do plano de voo, se necessário, devido à reavaliação das capacidades dos sistemas do avião.	(e) Antes de ingressar em um ponto de entrada ETOPS, o piloto em comando de operador suplementar ou um despachante de um operador de bandeira devem utilizar comunicações com a empresa para atualização do plano de voo, se necessário, devido à reavaliação das capacidades dos sistemas do avião.	
(f) Ninguém, em um voo em rota, pode alterar um destino ou um aeródromo de alternativa que esteja especificado em um despacho ou liberação de voo a não ser que outros aeródromos, autorizados a receber aquele tipo de avião, atendam aos requisitos de 121.593 até 121.661 e adicionalmente o previsto	(f) Ninguém, em um voo em rota, pode alterar um destino ou um aeródromo de alternativa que esteja especificado em um despacho ou liberação de voo a não ser que outros aeródromos, autorizados a receber aquele tipo de avião, atendam aos requisitos de 121.593 até 121.661 e adicionalmente o previsto	

em 121.173, no momento do redespacho ou emenda ao plano de voo.	em 121.173, no momento do redespacho ou emenda ao plano de voo.	
(g) Cada pessoa, habilitada a modificar um despacho ou liberação de voo em rota e que venha a fazê-lo, deve registrar tal alteração.	(g) Cada pessoa, habilitada a modificar um despacho ou liberação de voo em rota e que venha a fazê-lo, deve registrar tal alteração.	
121.639 Suprimento de combustível. aviões turboélice ou com motores convencionais. Operações domésticas	121.639 Suprimento de combustível. aviões turboélice ou com motores convencionais. Operações domésticas [Reservado]	<u>Seção reservada, pois requisitos de suprimento de combustível foram harmonizados com os do Anexo 6 Parte I e unificados em 121.645.</u> <u>(NT 2870572)</u>
Ninguém pode despachar ou decolar com um avião turboélice ou com motores convencionais, a menos que esse avião possua combustível suficiente para:	Ninguém pode despachar ou decolar com um avião turboélice ou com motores convencionais, a menos que esse avião possua combustível suficiente para:	
(a) voar até o aeródromo para o qual foi despachado;	(a) voar até o aeródromo para o qual foi despachado;	
(b) após isso, voar e pousar no aeródromo de alternativa (quando requerido) mais distante do aeródromo para o qual foi despachado; e	(b) após isso, voar e pousar no aeródromo de alternativa (quando requerido) mais distante do aeródromo para o qual foi despachado; e	
(c) após isso, voar mais 45 minutos com consumo de combustível normal de cruzeiro.	(c) após isso, voar mais 45 minutos com consumo de combustível normal de cruzeiro.	
121.641 Suprimento de combustível. aviões turboélice ou com motores convencionais. Operações de bandeira	121.641 [Reservado] Suprimento de combustível. aviões turboélice ou com motores convencionais. Operações de bandeira	<u>Seção reservada, pois requisitos de suprimento de combustível foram harmonizados com os do Anexo 6 Parte I e unificados em 121.645.</u> <u>(NT 2870572)</u>
(a) Ninguém pode despachar ou decolar com um avião turboélice ou com motores convencionais, a menos que, considerando o vento e outras condições atmosféricas esperadas, o avião tenha combustível suficiente para:	(a) Ninguém pode despachar ou decolar com um avião turboélice ou com motores convencionais, a menos que, considerando o vento e outras condições atmosféricas esperadas, o avião tenha combustível suficiente para:	
(1) voar até o aeródromo para o qual foi despachado e pousar nesse aeródromo;	(1) voar até o aeródromo para o qual foi despachado e pousar nesse aeródromo;	
(2) após isso, voar até o aeródromo de alternativa mais distante constante no despacho de voo e pousar nesse aeródromo; e	(2) após isso, voar até o aeródromo de alternativa mais distante constante no despacho de voo e pousar nesse aeródromo; e	
(3) após isso, voar durante 30 minutos mais 15% do tempo total requerido para voar com consumo normal de cruzeiro aos aeródromos referidos nos parágrafos (a)(1) e (2) desta seção, ou voar 90 minutos com consumo normal de cruzeiro, o que for menor.	(3) após isso, voar durante 30 minutos mais 15% do tempo total requerido para voar com consumo normal de cruzeiro aos aeródromos referidos nos parágrafos (a)(1) e (2) desta seção, ou voar 90 minutos com consumo normal de cruzeiro, o que for menor.	
(b) Ninguém pode despachar um avião turboélice ou com motores convencionais para um aeródromo para o qual um	(b) Ninguém pode despachar um avião turboélice ou com motores convencionais para um aeródromo para o qual um	

aeródromo de alternativa não é requerido conforme 121.621(b), a menos que ele tenha combustível suficiente, considerando as previsões de ventos e de outras condições meteorológicas, para voar até esse aeródromo e, após, voar mais três horas com consumo normal de cruzeiro.	aeródromo de alternativa não é requerido conforme 121.621(b), a menos que ele tenha combustível suficiente, considerando as previsões de ventos e de outras condições meteorológicas, para voar até esse aeródromo e, após, voar mais três horas com consumo normal de cruzeiro.	
121.643 Suprimento de combustível. aviões turboélice ou com motores convencionais. Operações suplementares	121.643 Suprimento de combustível. aviões turboélice ou com motores convencionais. Operações suplementares [Reservado]	Seção reservada, pois requisitos de suprimento de combustível foram harmonizados com os do Anexo 6 Parte I e unificados em 121.645. (NT 2870572)
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode liberar para voo ou decolar com um avião turboélice ou com motores convencionais, a menos que, considerando o vento e outras condições atmosféricas esperadas, ele tenha combustível suficiente para:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode liberar para voo ou decolar com um avião turboélice ou com motores convencionais, a menos que, considerando o vento e outras condições atmosféricas esperadas, ele tenha combustível suficiente para:	
(1) voar até o aeródromo para o qual foi liberado e pousar nesse aeródromo;	(1) voar até o aeródromo para o qual foi liberado e pousar nesse aeródromo;	
(2) após isso, voar até o aeródromo de alternativa mais distante constante na liberação do voo e pousar nesse aeródromo; e	(2) após isso, voar até o aeródromo de alternativa mais distante constante na liberação do voo e pousar nesse aeródromo; e	
(3) após isso, voar mais 45 minutos com consumo normal de cruzeiro.	(3) após isso, voar mais 45 minutos com consumo normal de cruzeiro.	
(b) Se o voo for liberado para um aeródromo fora do Brasil, o avião deve possuir combustível suficiente para cumprir os requisitos dos parágrafos (a)(1) e (2) desta seção e, após, voar durante 30 minutos mais 15% do tempo total requerido para voar, com consumo normal de cruzeiro, para os aeródromos especificados nos parágrafos (a)(1) e (a)(2) desta seção ou voar durante 90 minutos com consumo normal de cruzeiro, o que for menor.	(b) Se o voo for liberado para um aeródromo fora do Brasil, o avião deve possuir combustível suficiente para cumprir os requisitos dos parágrafos (a)(1) e (2) desta seção e, após, voar durante 30 minutos mais 15% do tempo total requerido para voar, com consumo normal de cruzeiro, para os aeródromos especificados nos parágrafos (a)(1) e (a)(2) desta seção ou voar durante 90 minutos com consumo normal de cruzeiro, o que for menor.	
(c) Ninguém pode liberar um avião turboélice ou com motores convencionais para um aeródromo para o qual um aeródromo de alternativa não é requerido conforme 121.621(b), a menos que ele tenha combustível suficiente, considerando as previsões de ventos e de outras condições meteorológicas, para voar até esse aeródromo e, após, voar mais três horas com consumo normal de cruzeiro.	(c) Ninguém pode liberar um avião turboélice ou com motores convencionais para um aeródromo para o qual um aeródromo de alternativa não é requerido conforme 121.621(b), a menos que ele tenha combustível suficiente, considerando as previsões de ventos e de outras condições meteorológicas, para voar até esse aeródromo e, após, voar mais três horas com consumo normal de cruzeiro.	
121.645 Suprimento de combustível. aviões com motores a reação. Todas as operações	121.645 Suprimento de combustível. aviões com motores a reação. Todas as operações	Seção foi reescrita por completo, adotando-se os requisitos de suprimento de combustível harmonizados com o item 4.3.6 do Anexo 6 Parte I.

		<u>A seção passa a ser aplicável a todos os aviões, independentemente de motorização ou das operações realizadas.</u> (NT 2870572)
(a) Não é permitido despachar ou liberar um avião com motores a reação ou decolar com esse avião, a menos que, considerando o vento e outras condições meteorológicas conhecidas, ele tenha combustível suficiente para:	(a) Não é permitido despachar ou liberar um avião com motores a reação ou decolar com esse avião, a menos que, considerando o vento e outras condições meteorológicas conhecidas, ele tenha combustível suficiente para:	<u>O requisito de se considerarem as condições meteorológicas (incluindo vento) é mantido em 121.645(b)(2)(iii).</u> (NT 2870572)
(1) voar até o aeródromo para onde foi despachado ou liberado e pousar nesse aeródromo;	(1) voar até o aeródromo para onde foi despachado ou liberado e pousar nesse aeródromo;	<u>O requisito é mantido em 121.645(c)(2).</u> (NT 2870572)
(2) após isso, voar por um período igual a 10% do tempo total requerido para voar do aeródromo de partida até o pouso no aeródromo para o qual foi despachado ou liberado;	(2) após isso, voar por um período igual a 10% do tempo total requerido para voar do aeródromo de partida até o pouso no aeródromo para o qual foi despachado ou liberado;	<u>O requisito de combustível de contingência é tratado em 121.645(c)(3), com alteração com relação ao requisito atual.</u> (NT 2870572)
(3) após isso, voar e pousar no aeródromo de alternativa mais distante listado no despacho ou liberação do voo (se um aeródromo de alternativa for requerido); e	(3) após isso, voar e pousar no aeródromo de alternativa mais distante listado no despacho ou liberação do voo (se um aeródromo de alternativa for requerido); e	<u>O requisito é mantido em 121.645(c)(4).</u> (NT 2870572)
(4) após isso, voar mais 30 minutos, em velocidade de espera, a 1500 pés de altura sobre o aeródromo de alternativa mais distante, em condições de temperatura padrão.	(4) após isso, voar mais 30 minutos, em velocidade de espera, a 1500 pés de altura sobre o aeródromo de alternativa mais distante, em condições de temperatura padrão.	<u>O requisito é mantido em 121.645(c)(5).</u> (NT 2870572)
(b) Para detentores de certificado engajados em operações domésticas e de bandeira, por solicitação dos mesmos e para rotas específicas constantes da especificação operativa do detentor de certificado, poderão ser aceitos despachos, baseados em redespachos durante o voo, com suprimentos de combustível inferior ao suprimento requerido pelo parágrafo (a) desta seção desde que:	(b) Para detentores de certificado engajados em operações domésticas e de bandeira, por solicitação dos mesmos e para rotas específicas constantes da especificação operativa do detentor de certificado, poderão ser aceitos despachos, baseados em redespachos durante o voo, com suprimentos de combustível inferior ao suprimento requerido pelo parágrafo (a) desta seção desde que:	<u>A possibilidade de utilização de redespacho continua existindo, conforme previsto em 121.631(b), (f) e 121.645(d). Porém, deixa de ser requerida a especificação de rotas nas Especificações Operativas.</u> <u>Os procedimentos requeridos, constantes nos subparágrafos de 121.645(b), são decorrentes da necessidade de cumprimento das condições de despacho no momento do redespacho em voo, conforme os requisitos de 121.631(b), (f) e 121.645(d). De qualquer forma, está previsto o detalhamento dos procedimentos em Instrução Suplementar.</u> (NT 2870572)
(1) seja indicado no despacho inicial:	(1) seja indicado no despacho inicial:	<u>Conforme justificativa em 121.645(b), acima.</u>
(i) um ponto, ao longo da rota, sobre o qual deverá ser feito o redespacho; e	(i) um ponto, ao longo da rota, sobre o qual deverá ser feito o redespacho; e	<u>Conforme justificativa em 121.645(b), acima.</u>

(ii) um aeródromo intermediário onde o avião deverá pousar em caso de necessidade e um aeródromo de alternativa para esse aeródromo intermediário.	(ii) um aeródromo intermediário onde o avião deverá pousar em caso de necessidade e um aeródromo de alternativa para esse aeródromo intermediário.	<u>Conforme justificativa em 121.645(b), acima.</u>
(2) o suprimento de combustível a bordo seja suficiente para cumprir o parágrafo (a) desta seção entre o aeródromo de partida e o aeródromo de destino indicado no despacho inicial, exceto que a reserva de 10% requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção pode ser substituída por uma reserva igual a 10% do tempo de voo entre o ponto de redespacho e o aeródromo de destino indicado no despacho inicial. Entretanto, em qualquer caso, esse suprimento de combustível deve ser suficiente, também, para cumprir o parágrafo (a) desta seção entre o aeródromo de partida e o aeródromo intermediário referido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção, considerando o aeródromo de alternativa referido no mesmo parágrafo;	(2) o suprimento de combustível a bordo seja suficiente para cumprir o parágrafo (a) desta seção entre o aeródromo de partida e o aeródromo de destino indicado no despacho inicial, exceto que a reserva de 10% requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção pode ser substituída por uma reserva igual a 10% do tempo de voo entre o ponto de redespacho e o aeródromo de destino indicado no despacho inicial. Entretanto, em qualquer caso, esse suprimento de combustível deve ser suficiente, também, para cumprir o parágrafo (a) desta seção entre o aeródromo de partida e o aeródromo intermediário referido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção, considerando o aeródromo de alternativa referido no mesmo parágrafo;	<u>Conforme justificativa em 121.645(b), acima.</u>
(3) no ponto de redespacho, baseado no consumo horário real e nos ventos conhecidos, seja determinado que o combustível remanescente a bordo no ponto de redespacho é suficiente para cumprir o parágrafo (a) desta seção entre o referido ponto e o aeródromo de destino indicado no despacho inicial. Caso o combustível remanescente a bordo no ponto de redespacho não seja suficiente para tanto, o piloto em comando deverá, a partir do ponto de redespacho, desviar-se para o aeródromo intermediário referido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção e nele pousar.	(3) no ponto de redespacho, baseado no consumo horário real e nos ventos conhecidos, seja determinado que o combustível remanescente a bordo no ponto de redespacho é suficiente para cumprir o parágrafo (a) desta seção entre o referido ponto e o aeródromo de destino indicado no despacho inicial. Caso o combustível remanescente a bordo no ponto de redespacho não seja suficiente para tanto, o piloto em comando deverá, a partir do ponto de redespacho, desviar-se para o aeródromo intermediário referido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção e nele pousar.	<u>Conforme justificativa em 121.645(b), acima.</u>
(c) Ninguém pode despachar um avião com motores à reação para um aeródromo para o qual um aeródromo de alternativa não é requerido segundo 121.621(b) ou 121.623(b), a menos que ele possua suficiente combustível, considerando o vento e outras condições atmosféricas esperadas, voar para tal aeródromo e, após, voar pelo menos mais duas horas com consumo normal de cruzeiro	(c) Ninguém pode despachar um avião com motores à reação para um aeródromo para o qual um aeródromo de alternativa não é requerido segundo 121.621(b) ou 121.623(b), a menos que ele possua suficiente combustível, considerando o vento e outras condições atmosféricas esperadas, voar para tal aeródromo e, após, voar pelo menos mais duas horas com consumo normal de cruzeiro	<u>O requisito é mantido em 121.645(c)(4)(iii).</u>
(d) A ANAC pode requerer suprimento de combustível superior ao previsto no parágrafo (a) desta seção, caso considere que combustível adicional é necessário em uma particular rota, no interesse da segurança.	(d) A ANAC pode requerer suprimento de combustível superior ao previsto no parágrafo (a) desta seção, caso considere que combustível adicional é necessário em uma particular rota, no interesse da segurança.	<u>O requisito é mantido em 121.645(c)(6)(iii). Observa-se que tal situação não é identificada hoje, e não se prevê sua utilização no momento.</u> <u>(NT 2870572)</u>
	<u>(a) O detentor de certificado deve levar a bordo quantidade suficiente de combustível utilizável para completar o voo planejado com segurança e para permitir desvios com relação à operação planejada.</u>	<u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>“4.3.6.1 An aeroplane shall carry a sufficient amount of usable fuel to complete the planned flight safely and to allow for deviations from the planned operation.”</u>

		<p><u>Estabelece o requisito de forma ampla, para ser detalhado conforme os parágrafos seguintes.</u></p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(b) A quantidade de combustível utilizável a ser levada a bordo deve, como mínimo, ser baseada:</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"4.3.6.2 The amount of usable fuel to be carried shall, as a minimum, be based on:"</i></p> <p><u>O parágrafo substitui a seção 121.647 vigente, que trata dos fatores para computar o combustível requerido.</u></p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(1) nos seguintes dados:</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"a) the following data:"</i></p> <p>(NT 2870572)</p>
▲	<p><u>(i) dados atualizados específicos do avião, derivados de um sistema de monitoramento de consumo de combustível, se disponíveis; ou</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"1) current aeroplane-specific data derived from a fuel consumption monitoring system, if available; or"</i></p> <p>Caso existam dados específicos do avião, eles devem ser utilizados. A regra não obriga, porém, a haver sistema de monitoramento de consumo de combustível.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(ii) se não houver dados atualizados específicos do avião disponíveis, dados fornecidos pelo fabricante do avião; e</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"2) if current aeroplane-specific data are not available, data provided by the aeroplane manufacturer; and"</i></p> <p>Parágrafo equivalente ao 121.647(e) vigente, que vincula o consumo ao previsto no AFM (como mínimo).</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(2) nas condições de operações para o voo planejado, incluindo:</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"b) the operating conditions for the planned flight including:"</i></p>

Formatado: Inglês (Estados Unidos)

		<p><u>Introdução aos fatores associados com as condições operacionais específicas de cada voo.</u></p> <p>(NT 2870572)</p>
	<u>(i) peso previsto do avião;</u>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><i>"1) anticipated aeroplane mass;"</i></p> <p><u>A consideração do peso previsto é citada em 121.647(e).</u></p> <p>(NT 2870572)</p>
	<u>(ii) NOTAM;</u>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><i>" 2) Notices to Airmen;"</i></p> <p><u>Os NOTAMs vigentes devem ser considerados, na medida em que possam impactar o cálculo de combustível.</u></p> <p>(NT 2870572)</p>
	<u>(iii) uma combinação de informes e previsões meteorológicos atualizados;</u>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><i>" 3) current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts;"</i></p> <p><u>O requisito já é previsto em 121.647(a).</u></p> <p>(NT 2870572)</p> <p><u>Posteriormente, o texto foi alterado de "reportes meteorológicos atualizados, ou uma combinação de reportes e previsões meteorológicos atualizados" para "uma combinação de informes e previsões meteorológicos atualizados.", para esclarecer que não é uma opção ao regulado utilizar apenas os informes meteorológicos, ignorando as previsões.</u></p> <p><u>A nomenclatura "informe" foi adotada em lugar de "reporte" para padronização com o DECEA.</u></p> <p><u>Posteriormente, se prevê padronizar esse termo em todo o RBAC.</u></p> <p>(NT 3051388)</p>
	<u>(iv) procedimentos dos serviços de tráfego aéreo, bem como suas restrições e atrasos previstos; e</u>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p>

		<p><u>" 4) air traffic services procedures, restrictions and anticipated delays; and"</u></p> <p>O requisito já é previsto em 121.647(b).</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(v) os efeitos de itens com ação corretiva retardada e/ou desvios de configuração.</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><u>" 5) the effects of deferred maintenance items and/or configuration deviations."</u></p> <p>A consideração dos efeitos de itens ACR previstos em MEL ou de itens previstos em CDL já deve ocorrer conforme 121.628(b)(3)(ii), (4) e (5).</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(c) O cálculo pré-voo do combustível utilizável deve incluir:</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><u>"4.3.6.3 The pre-flight calculation of usable fuel required shall include:"</u></p> <p>Introdução às parcelas que devem ser consideradas no cálculo do combustível pré-voo.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(1) combustível do táxi, que deve ser a quantidade de combustível que se espera que seja consumida antes da decolagem, levando em consideração condições locais no aeródromo de decolagem e consumo de combustível pela unidade auxiliar de energia (APU);</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><u>"(a) taxi fuel, which shall be the amount of fuel expected to be consumed before take-off, taking into account local conditions at the departure aerodrome and auxiliary power unit (APU) fuel consumption;"</u></p> <p>Descrição do combustível requerido para o táxi. Atualmente, não é descrito explicitamente – mas já é considerado por fazer parte do combustível para voar até o aeródromo de destino (121.645(a)(1) vigente).</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(2) combustível para o aeródromo de destino, que deve ser a quantidade de combustível requerida para permitir ao avião voar desde a decolagem, ou do ponto de redespacho em voo, até o pouso no aeródromo de destino, levando em</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><u>"(b) trip fuel, which shall be the amount of fuel required to enable the aeroplane to fly from take-off, or the point of inflight re-planning, until landing at the destination"</u></p>

	<p><u>consideração as condições operacionais citadas em 121.645(b)(2);</u></p>	<p><u>aerodrome taking into account the operating conditions of 4.3.6.2 b);”</u></p> <p><u>Descrição do combustível para o aeródromo de destino. Consta no atual 121.645(a).</u></p> <p><u>É mencionado também o ponto de redespacho, para o caso de um redespacho em voo, como permitido por 121.631(b), (f) e 121.645(d).</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>
	<p><u>(3) combustível de contingência, que deve ser a quantidade de combustível requerida para compensar fatores imprevistos. Essa quantidade deve ser 5% do combustível para o destino, ou do combustível requerido desde o ponto de redespacho em voo baseado na taxa de consumo utilizada para planejar o combustível para o destino, mas em nenhum caso pode ser menor do que a quantidade requerida para voar por 5 minutos em velocidade de espera a 450 m (1500 pés) sobre a elevação do aeródromo de destino em condição de atmosfera padrão;</u></p> <p><u>Nota - fatores imprevistos são aqueles que podem ter uma influência no consumo de combustível até o aeródromo de destino, tais como variações de um avião específico com relação aos dados de consumo de combustível esperados, variações com relação às condições meteorológicas previstas, atrasos prolongados e desvios da rota ou do nível de cruzeiro planejados.</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><u>“c) contingency fuel, which shall be the amount of fuel required to compensate for unforeseen factors. It shall be five per cent of the planned trip fuel or of the fuel required from the point of in-flight re-planning based on the consumption rate used to plan the trip fuel but, in any case, shall not be lower than the amount required to fly for five minutes at holding speed at 450 m (1 500 ft) above the destination aerodrome in standard conditions;</u></p> <p><u>Note.— Unforeseen factors are those which could have an influence on the fuel consumption to the destination aerodrome, such as deviations of an individual aeroplane from the expected fuel consumption data, deviations from forecast meteorological conditions, extended delays and deviations from planned routings and/or cruising levels.”</u></p> <p><u>Descrição do combustível de contingência. Consta no atual 121.645(a)(2) para aviões a reação, porém com valor de 10% do tempo do tempo de voo; não consta para aviões turboélice em 121.639. Para turboélice, não há contingência em 121.639 e 121.643, mas o combustível de reserva final é de 15 minutos superior ao proposto (em uma aproximação, esses 15 minutos seriam equivalentes a 5% de um voo com 300 minutos). Quando o voo é internacional, em 121.641 e 121.643, se utiliza 30 minutos + 15% do voo da origem, até a alternativa, passando pelo destino; ou 90 minutos; é como se a contingência fosse de 15%, limitado a 60 minutos.</u></p> <p><u>Essa é a principal diferença entre o RBAC atual e o Anexo 6 Parte I. Pelo Anexo, a porcentagem é de 5% sobre a quantidade de combustível para o destino (calculada como no</u></p>

		<p><u>proposto 121.645(c)(2) – e não mais com base no tempo de voo. Para o caso de redepacho, a quantidade de combustível para o destino (sobre a qual se calculará os 5%) será baseada na taxa de consumo utilizada no cálculo do 121.645(c)(2) proposto. Em qualquer caso, porém, deve-se garantir ao menos 5 minutos em velocidade de espera.</u></p> <p><u>Foi copiada a estrutura do Anexo. Caso haja manifestações contrárias, pode ser adotada também a forma: “Essa quantidade deve ser a maior entre: (i) 5% do combustível para o destino, ou do combustível requerido desde o ponto de redepacho em voo baseado na taxa de consumo utilizada para planejar o combustível para o destino; e (ii) que a quantidade requerida para voar por 5 minutos em velocidade de espera a 450 m (1500 pés) sobre a elevação do aeródromo de destino em condição de atmosfera padrão”.</u></p> <p><u>A inclusão da nota, como aqui proposta, não é algo crítico. Caso haja manifestações contrárias, poderá ser retirada do RBAC e movida para IS.</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>
	<p><u>(4) combustível para o aeródromo de alternativa de destino, que deve ser:</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><u>“d) destination alternate fuel, which shall be:”</u></p> <p><u>Introdução à descrição do combustível para o aeródromo de alternativa de destino. Equivalente a 1121.645(a)(3).</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>
	<p><u>(i) quando um aeródromo de alternativa de destino é requerido, a quantidade de combustível requerida para permitir ao avião:</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><u>“1) where a destination alternate aerodrome is required, the amount of fuel required to enable the aeroplane to:”</u></p> <p><u>Introdução à descrição do combustível para o aeródromo de alternativa de destino para o caso em que um aeródromo de alternativa é requerido. Equivalente a 1121.645(a)(3).</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>

	<u>(A) executar uma aproximação perdida no aeródromo de destino;</u>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"i) perform a missed approach at the destination aerodrome;"</i></p> <p>Detalhamento do cálculo de combustível para aeródromo de alternativa de destino, desde uma aproximação perdida no aeródromo de destino.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<u>(B) subir até a altitude de cruzeiro esperada;</u>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"ii) climb to the expected cruising altitude;"</i></p> <p>Detalhamento do cálculo de combustível para aeródromo de alternativa de destino, incluindo subida.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<u>(C) voar a rota esperada até o aeródromo de alternativa de destino;</u>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"iii) fly the expected routing;"</i></p> <p>Detalhamento do cálculo de combustível para aeródromo de alternativa de destino, incluindo cruzeiro</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<u>(D) descer até o ponto em que é iniciada a aproximação esperada; e</u>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"iv) descend to the point where the expected approach is initiated; and";</i></p> <p>Detalhamento do cálculo de combustível para aeródromo de alternativa de destino, incluindo descida.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<u>(E) executar a aproximação e o pouso no aeródromo de alternativa de destino;</u>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"v) conduct the approach and landing at the destination alternate aerodrome; or"</i></p> <p>Detalhamento do cálculo de combustível para aeródromo de alternativa de destino, incluindo aproximação e pouso.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<u>(ii) quando dois aeródromos de alternativa de destino são requeridos, a quantidade de combustível, como calculada em 121.645(c)(4)(i), requerida para permitir ao avião voar até o</u>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>"2) where two destination alternate aerodromes are required, the amount of fuel, as calculated in 4.3.6.3 d) 1),</i></p>

	<p><u>aeródromo de alternativa de destino que requer a maior quantidade de combustível de alternativa;</u></p>	<p><i>required to enable the aeroplane to proceed to the destination alternate aerodrome which requires the greater amount of alternate fuel; or”</i></p> <p>Descrição do combustível para o aeródromo de alternativa de destino para o caso em que dois aeródromos de alternativa é requerido. Equivalente a 1121.645(a)(3), que já cita o aeródromo de alternativa mais distante.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(iii) nas situações previstas em 121.621(b) e 121.623(b):</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I, com adaptações:</p> <p><i>“3) where a flight is operated without a destination alternate aerodrome, the amount of fuel required to enable the aeroplane to fly for 15 minutes at holding speed at 450 m (1 500 ft) above destination aerodrome elevation in standard conditions; or</i></p> <p><i>4) where the aerodrome of intended landing is an isolated aerodrome:”</i></p> <p>Descrição do combustível para o aeródromo de alternativa de destino para o caso em que o aeródromo é local remoto (isolado) e não é requerido nenhum aeródromo de alternativa de destino. É uma situação similar à que já é descrita em 121.641(b), 121.643(c) e 121.645(c) – embora alguns dos requisitos atuais mencionem 3 horas.</p> <p>Para o Anexo, há duas situações diferentes em que se prevê que um voo pode voar sem a designação de um aeródromo de alternativa. Na primeira, em 4.3.6.3(d)(3), se considera que as condições no destino são seguras o suficiente para não se requerer um aeródromo de alternativa, conforme descrito em 4.3.4.3.1(a) do Anexo 6 Parte I. Por exemplo, requer uma razoável certeza de condição visual para pouso e pistas separadas (com pelo menos uma tendo procedimento de aproximação por instrumentos operacional). O RBAC não possui condição equivalente para seleção de aeródromo de alternativa. Por isso, a condição de combustível de 4.3.6.3(d)(3) não é incluída no RBAC. A título de informação, tal requisito poderá vir a ser tratado em processo diferente, que trata das demais diferenças entre o Anexo 6 Parte I e o RBAC nº 121.</p>

		<p><u>Assim, esse parágrafo no RBAC trata apenas dos casos de aeródromos isolados (ou, como citado no RBAC, um “local remoto”).</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>
	<p><u>(A) para aviões com motor convencional, a quantidade de combustível requerida para voar por 45 minutos mais 15% do tempo de voo planejado para voo em nível de cruzeiro, já incluindo o combustível de reserva final, ou duas horas, o que for menor; ou</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><u>“i) for a reciprocating engine aeroplane, the amount of fuel required to fly for 45 minutes plus 15 per cent of the flight time planned to be spent at cruising level, including final reserve fuel, or two hours, whichever is less; or”</u></p> <p><u>Detalhamento do combustível para aeródromo isolado, no caso de motor convencional. A primeira alternativa (45 min + 15%) já inclui o combustível de reserva final, o que não ocorre na segunda (2h).</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>
	<p><u>(B) para aviões com motor a turbina, a quantidade de combustível requerida para voar por duas horas, com consumo normal de cruzeiro, sobre o aeródromo de destino, já incluindo o combustível de reserva final;</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><u>“ii) for a turbine-engined aeroplane, the amount of fuel required to fly for two hours at normal cruise consumption above the destination aerodrome, including final reserve fuel.”</u></p> <p><u>Detalhamento do combustível para aeródromo isolado, no caso de motor a turbina (turboélice ou a reação). Requisito já consta em 121.645(c). As duas horas já incluem o combustível de reserva final.</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>
	<p><u>(5) combustível de reserva final, que deve ser a quantidade de combustível a seguir, calculada usando o peso estimado para o avião no momento da chegada ao aeródromo de alternativa de destino, ou ao aeródromo de destino quando nenhum aeródromo de alternativa de destino for requerido;</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><u>“e) final reserve fuel, which shall be the amount of fuel calculated using the estimated mass on arrival at the destination alternate aerodrome, or the destination aerodrome when no destination alternate aerodrome is required.”</u></p> <p><u>Introdução à descrição do combustível de reserva.</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>

	<p><u>(i) para aviões com motor convencional, a quantidade de combustível requerida para voar por 45 minutos, sob velocidade e altitude de cruzeiro; ou</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <i>“1) for a reciprocating engine aeroplane, the amount of fuel required to fly for 45 minutes, under speed and altitude conditions specified by the State of the Operator; or”</i> Detalhamento do combustível de reserva final para aviões com motor convencional. Requisito já consta em 121.639(c). (NT 2870572)</p>
	<p><u>(ii) para aviões com motor a turbina, a quantidade de combustível requerida para voar por 30 minutos a velocidade de espera a 450 m (1500 pés sobre a elevação do aeródromo em condição de atmosfera padrão;</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <i>“2) for a turbine-engined aeroplane, the amount of fuel required to fly for 30 minutes at holding speed at 450 m (1 500 ft) above aerodrome elevation in standard conditions;”</i> Detalhamento do combustível de reserva final para aviões com motor a turbina (turboélice ou a reação). Para a reação, requisito já consta em 121.645(a)(4). Para turboélice, consta em 121.639, 121.641 e 121.643, com variações, conforme discutido na justificativa para o combustível de contingência (proposto 121.645(c)(3)), uma vez que as parcelas descritas possuem características compartilhadas entre de reserva (ao garantir um mínimo ao final do voo) e de contingência (ao depender do tempo total de voo). (NT 2870572)</p>
	<p><u>(6) combustível adicional, que deve ser a quantidade suplementar de combustível requerida se o combustível mínimo calculado de acordo com 121.645(c)(2), (3), (4) e (5) não for suficiente para;</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <i>“f) additional fuel, which shall be the supplementary amount of fuel required if the minimum fuel calculated in accordance with 4.3.6.3 b), c), d) and e) is not sufficient to:”</i> <u>Introdução à descrição do combustível adicional. Requisito em substituição ao atual 121.646(a), que era aplicável somente a voos a mais de 90 minutos de um aeródromo, apenas para aviões a reação e apenas para operações suplementares e de bandeira.</u> <u>Deve-se observar que essa parcela não é adicional às demais. Trata-se de um cálculo a parte, que pode ser necessário para suplementar a quantidade de combustível calculada segundo os demais parágrafos, para garantir quantidade de</u></p>

		<p>combustível suficiente para atender às condições descritas a seguir.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(i) permitir ao avião descer o quanto necessário e seguir até um aeródromo de alternativa no caso de uma falha de motor ou uma despressurização, o que requerer uma maior quantidade de combustível assumindo que a falha ocorra no ponto mais crítico da rota, e;</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>“(1) allow the aeroplane to descend as necessary and proceed to an alternate aerodrome in the event of engine failure or loss of pressurization, whichever requires the greater amount of fuel based on the assumption that such a failure occurs at the most critical point along the route.”</i></p> <p>Requisito em substituição ao 121.646(a)(2)(i), com a diferença de que também se considera a possibilidade de uma falha de motor (e não somente de uma despressurização).</p> <p>Além disso, não se requer voo até o aeródromo de destino, considerando que pode ser utilizado um aeródromo de alternativa. Esse aeródromo de alternativa deverá ser designado em despacho/liberação de voo.</p> <p>Caso necessário, embora não conste explicitamente aqui, também deverá ser considerada uma “descida até uma altitude segura de acordo com requisitos de suprimento de oxigênio do parágrafo 121.333”, atualmente prevista em 121.646(a)(2)(ii).</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(A) voar por 15 minutos a velocidade de espera a 450 m (1500 pés) sobre a elevação do aeródromo em condição de atmosfera padrão; e</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>“(i) fly for 15 minutes at holding speed at 450 m (1 500 ft) above aerodrome elevation in standard conditions; and”</i></p> <p>Requisito já consta em 121.646(a)(3).</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(B) executar uma aproximação e pousar;</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>“(ii) make an approach and landing.”</i></p> <p>Requisito já consta em 121.646(a)(3).</p> <p>(NT 2870572)</p>

	<p><u>(ii) permitir ao avião em operações ETOPS cumprir com o requisito de 121.646(b), referente ao cenário de combustível crítico ETOPS;</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>“2) allow an aeroplane engaged in EDTO to comply with the EDTO critical fuel scenario as established by the State of the Operator;”</u> Requisito já consta em 121.646(b). De forma a manter alinhamento com a estrutura do Anexo 6 Parte I, sem alterar a localização dos requisitos do RBAC nº 121, foi feita referência ao parágrafo 121.646(b). (NT 2870572)</p>
	<p><u>(iii) atender a requisitos adicionais, não cobertos nos demais parágrafos desta seção, conforme venham a ser estabelecidos pela ANAC; e</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>“3) meet additional requirements not covered above.”</u> Requisito em substituição ao 121.645(d). Foi adicionado que a necessidade de atender a requisitos adicionais ocorrerá apenas se vierem a ser estabelecidos pela ANAC. <u>Observa-se que tal situação não é identificada hoje, e não se prevê sua utilização no momento.</u> (NT 2870572)</p>
	<p><u>Nota – no planejamento de combustível para uma falha que ocorra no ponto mais crítico da rota (121.645(c)(6)(i)), é permitido considerar que ocorre uma situação de emergência de combustível, caracterizada por um pouso realizado com menos combustível do que o combustível de reserva final.</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>“Note 1.— Fuel planning for a failure that occurs at the most critical point along a route (4.3.6.3 f) 1) may place the aeroplane in a fuel emergency situation based on 4.3.7.2.</u> <u>Note 2.— Guidance on EDTO critical fuel scenarios is contained in Attachment C;”</u> Tradução da nota 1, em esclarecimento a respeito da situação descrita em 121.645(c)(6)(i). A parcela de combustível de 121.645(c)(6)(i)(A) já possui caráter similar ao do combustível de reserva final. <u>A Nota 2 não foi traduzida, pois se trata de referência a material do próprio Anexo.</u> (NT 2870572, 3051388)</p>

	<p><u>(7) combustível discricionário, que deve ser a quantidade de combustível extra a ser levada a bordo por discricionarieidade do piloto em comando.</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>“g) discretionary fuel, which shall be the extra amount of fuel to be carried at the discretion of the pilot-in command.”</u></p> <p><u>Descrição da quantidade de combustível discricionário.</u></p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>
	<p><u>(d) O detentor de certificado não pode iniciar um voo, e o piloto em comando não pode começar a operar um avião, a menos que o combustível utilizável a bordo atenda aos requisitos de 121.645(c)(1) a (6). O detentor de certificado não pode continuar um voo para o aeródromo de destino, e o piloto em comando não pode continuar a operar um avião para tal aeródromo, além do ponto de redespacho em voo a menos que o combustível utilizável a bordo atenda aos requisitos de 121.645(c)(2) a (6).</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>“4.3.6.5 A flight shall not commence unless the usable fuel on board meets the requirements in 4.3.6.3 a), b), c), d), e) and f) if required and shall not continue from the point of in-flight re-planning unless the usable fuel on board meets the requirements in 4.3.6.3 b), c), d), e) and f) if required.”</u></p> <p><u>Requisito mais direto sobre a necessidade de detentor de certificado e do piloto em comando observarem a quantidade de combustível requerida, tanto no momento da decolagem, quanto no momento de eventual ponto de redespacho.</u></p> <p><u>Para maior clareza, foram separadas duas frases distintas.</u></p> <p><u>(NT 2870572, 3051388)</u></p>
	<p><u>(e) [Reservado]</u></p>	<p><u>Parágrafo reservado para eventual futura harmonização ao item 4.3.6.6 do Anexo 6 Parte I.</u></p>
	<p><u>(f) O uso de combustível após o início do voo para propósitos diferentes dos originalmente planejados durante o planejamento pré-voo deve ensejar uma reanálise e, se aplicável, ajustes na operação planejada.</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>“4.3.6.7 The use of fuel after flight commencement for purposes other than originally intended during pre-flight planning shall require a re-analysis and, if applicable, adjustment of the planned operation.”</u></p> <p><u>Introdução às parcelas que devem ser consideradas no cálculo do combustível pré-voo.</u></p> <p><u>Não foi incluída a Nota “Note.— Guidance on procedures for in-flight fuel management including re-analysis, adjustment and/or re-planning considerations when a flight begins to consume contingency fuel before take-off is contained in the Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual (Doc 9976).”</u></p>

Formatado: Normal, Nenhum

		(NT 2870572)
121.646 Suprimento de combustível em rota: Operações suplementares e de bandeira	121.646 Suprimento de combustível em rota: Operações suplementares e de bandeira para o cenário de combustível crítico ETOPS	
(a) Ninguém pode despachar ou autorizar um voo de um avião com motores à reação com mais de dois motores para um voo de mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo a não ser que sejam atendidos os seguintes requisitos de suprimento de combustíveis:	(a) Ninguém pode despachar ou autorizar um voo de um avião com motores à reação com mais de dois motores para um voo de mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo a não ser que sejam atendidos os seguintes requisitos de suprimento de combustíveis: [Reservado]	<u>Requisito previsto em 121.645(c)(6)(i). Aplicabilidade é estendida para todos os aviões, todas as espécies de operação e independentemente de se estar a mais de 90 minutos de aeródromo.</u> (NT 2870572)
(1) o avião tenha combustível suficiente para atender os requisitos de 121.645(a);	(1) o avião tenha combustível suficiente para atender os requisitos de 121.645(a);	<u>Requisito previsto em 121.645(c)(6), pois cumprimento das demais parcelas continua sendo requerido.</u> (NT 2870572)
(2) o avião tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino;	(2) o avião tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino;	<u>Requisito previsto em 121.645(c)(6), com a diferença de que pode se voar até um aeródromo de alternativa.</u> (NT 2870572)
(i) assumindo uma decompressão rápida no ponto mais crítico da rota;	(i) assumindo uma decompressão rápida no ponto mais crítico da rota;	<u>Requisito previsto em 121.645(c)(6)(i), mas, além da decompressão, considera-se também a possibilidade de uma falha de motor.</u> (NT 2870572)
(ii) assumindo uma descida até uma altitude segura de acordo com requisitos de suprimento de oxigênio do parágrafo 121.333; e	(ii) assumindo uma descida até uma altitude segura de acordo com requisitos de suprimento de oxigênio do parágrafo 121.333; e	<u>Embora não esteja explicitamente mencionado, a “descida até uma altitude segura de acordo com requisitos de suprimento de oxigênio do parágrafo 121.333” deve ser considerada para o voo até o aeródromo de alternativa após a falha, conforme 121.645(c)(6)(i).</u> (NT 2870572)
(iii) considerando as condições meteorológicas e de vento previstas.	(iii) considerando as condições meteorológicas e de vento previstas.	<u>As condições são consideradas a todo cálculo de combustível, conforme 121.645(b)(2)(iii).</u> (NT 2870572)
(3) O avião tenha combustível suficiente para espera de 15 minutos a 1500 pés acima da altitude do aeródromo e daí conduzir uma aproximação normal e em seguida aterrissar.	(3) O avião tenha combustível suficiente para espera de 15 minutos a 1500 pés acima da altitude do aeródromo e daí conduzir uma aproximação normal e em seguida aterrissar.	<u>Requisito previsto em 121.645(c)(6)(i)(A) e (B).</u> (NT 2870572)
(b) Ninguém pode despachar ou liberar para um voo ETOPS a não ser que considerando o vento e outras condições meteorológicas esperadas, tenha o combustível requerido por	(b) Ninguém pode despachar ou liberar para um voo ETOPS a não ser que considerando o vento e outras condições meteorológicas esperadas, tenha o combustível requerido por	

este regulamento e suficiente para atender os seguintes requisitos:	este regulamento e suficiente para atender os seguintes requisitos:	
(1) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa ETOPS:	(1) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa ETOPS:	
(i) combustível suficiente, assumindo uma descompressão rápida e uma falha de motor. O avião deve estar abastecido da maior das quantidades de combustível requeridas abaixo:	(i) combustível suficiente, assumindo uma descompressão rápida e uma falha de motor. O avião deve estar abastecido da maior das quantidades de combustível requeridas abaixo:	
(A) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa ETOPS assumindo uma descompressão rápida, no ponto mais crítico da rota, seguida de uma descida até uma altitude segura que atenda aos requisitos de suprimento de oxigênio requeridos em 121.333 deste regulamento;	(A) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa ETOPS assumindo uma descompressão rápida, no ponto mais crítico da rota, seguida de uma descida até uma altitude segura que atenda aos requisitos de suprimento de oxigênio requeridos em 121.333 deste regulamento;	
(B) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante) assumindo uma descompressão rápida e, simultaneamente, uma falha de motor, no ponto mais crítico da rota, e em seguida uma descida até uma altitude de cruzeiro com um motor inoperante; ou	(B) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante) assumindo uma descompressão rápida e, simultaneamente, uma falha de motor, no ponto mais crítico da rota, e em seguida uma descida até uma altitude de cruzeiro com um motor inoperante; ou	
(C) Combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante) assumindo uma falha de motor no ponto mais crítico da rota seguido de uma descida até uma altitude de cruzeiro com um motor inoperante.	(C) Combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante) assumindo uma falha de motor no ponto mais crítico da rota seguido de uma descida até uma altitude de cruzeiro com um motor inoperante.	
(ii) combustível suficiente, levando em conta erros na previsão dos ventos em rota. No cálculo do combustível requerido pelo parágrafo (b)(1)(i) desta seção, o detentor de certificado deve majorar os valores previstos da velocidade de vento em rota em 5% (resultando em um acréscimo na velocidade de vento contrário e um decréscimo na velocidade de vento de cauda) contando com potenciais erros das previsões de vento em rota;	(ii) combustível suficiente, levando em conta erros na previsão dos ventos em rota. No cálculo do combustível requerido pelo parágrafo (b)(1)(i) desta seção, o detentor de certificado deve majorar os valores previstos da velocidade de vento em rota em 5% (resultando em um acréscimo na velocidade de vento contrário e um decréscimo na velocidade de vento de cauda) contando com potenciais erros das previsões de vento em rota;	
(iii) combustível suficiente, levando-se em conta um desvio de uma área onde haja condições de formação de gelo. No cálculo requerido pelo parágrafo (b)(1)(i) desta seção (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo (b)(1)(ii) desta seção), o detentor de certificado deve assegurar-se que o avião seja abastecido com uma das maiores quantidades de combustível abaixo no caso de desvio de uma possível área de formação de gelo:	(iii) combustível suficiente, levando-se em conta um desvio de uma área onde haja condições de formação de gelo. No cálculo requerido pelo parágrafo (b)(1)(i) desta seção (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo (b)(1)(ii) desta seção), o detentor de certificado deve assegurar-se que o avião seja abastecido com uma das maiores quantidades de combustível abaixo no caso de desvio de uma possível área de formação de gelo:	
(A) combustível que seja consumido como resultado de acúmulo de gelo na aeronave durante 10% do tempo que a	(A) combustível que seja consumido como resultado de acúmulo de gelo na aeronave durante 10% do tempo que a	

formação de gelo é prevista (incluindo o combustível utilizado pelos sistemas antigelo durante este período);	formação de gelo é prevista (incluindo o combustível utilizado pelos sistemas antigelo durante este período);	
(B) combustível que seria usado pelos sistemas antigelo durante todo o período em que a formação de gelo é prevista.	(B) combustível que seria usado pelos sistemas antigelo durante todo o período em que a formação de gelo é prevista.	
(iv) combustível suficiente, levando-se em conta uma deterioração do motor. No cálculo da quantidade de combustível requerido pelo parágrafo (b)(1)(i) desta seção (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo (b)(1)(ii) desta seção), adicionalmente, o avião deve levar 5% do combustível especificado acima, levando-se em conta uma deterioração em cruzeiro do desempenho na queima de combustível, a menos que o detentor de certificado tenha um programa de monitoramento da deterioração em cruzeiro do desempenho na queima de combustível do avião.	(iv) combustível suficiente, levando-se em conta uma deterioração do motor. No cálculo da quantidade de combustível requerido pelo parágrafo (b)(1)(i) desta seção (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo (b)(1)(ii) desta seção), adicionalmente, o avião deve levar 5% do combustível especificado acima, levando-se em conta uma deterioração em cruzeiro do desempenho na queima de combustível, a menos que o detentor de certificado tenha um programa de monitoramento da deterioração em cruzeiro do desempenho na queima de combustível do avião.	<u>Correção textual.</u>
(2) combustível suficiente levando-se em conta esperas, aproximações e aterrissagens. Em adição ao combustível requerido pelo parágrafo (b)(1) desta seção, o avião deve ser abastecido suficiente para uma espera de 15 minutos a 1500 pés acima da altitude de um aeródromo de alternativa ETOPS e após ser conduzido ao pouso através de um procedimento por instrumentos;	(2) combustível suficiente levando-se em conta esperas, aproximações e aterrissagens. Em adição ao combustível requerido pelo parágrafo (b)(1) desta seção, o avião deve ser abastecido suficiente para uma espera de 15 minutos a 1500 pés acima da altitude de um aeródromo de alternativa ETOPS e após ser conduzido ao pouso através de um procedimento por instrumentos;	
(3) combustível levando-se em conta o uso do APU. Se um APU for requerido para o fornecimento de energia, o detentor de certificado deve levar em conta este consumo durante as fases de voo apropriadas.	(3) combustível levando-se em conta o uso do APU. Se um APU for requerido para o fornecimento de energia, o detentor de certificado deve levar em conta este consumo durante as fases de voo apropriadas.	
121.647 Fatores para computar combustível requerido	121.647 Fatores para computar combustível requerido [Reservado]	<u>A seção foi reservada pois os fatores para computar combustível requerido já constam em 121.645(b) proposto.</u> (NT 2870572)
Cada pessoa computando o combustível requerido para os propósitos desta subparte, deve considerar o seguinte:	Cada pessoa computando o combustível requerido para os propósitos desta subparte, deve considerar o seguinte:	
(a) ventos e outras condições meteorológicas esperadas;	(a) ventos e outras condições meteorológicas esperadas;	<u>Previsto no 121.645(b)(2)(iii) proposto.</u> (NT 2870572)
(b) possíveis atrasos de tráfego;	(b) possíveis atrasos de tráfego;	<u>Previsto no 121.645(b)(2)(iv) proposto.</u> (NT 2870572)
(c) uma aproximação por instrumentos e uma arremetida no aeródromo de destino;	(c) uma aproximação por instrumentos e uma arremetida no aeródromo de destino;	<u>Previsto no 121.645(c)(4)(i)(A) proposto, para o caso em que se requer um aeródromo de alternativa de destino.</u> (NT 2870572)

(d) qualquer outra ocorrência que possa atrasar o pouso do avião.	(d) qualquer outra ocorrência que possa atrasar o pouso do avião.	<u>Não é previsto dessa forma, genericamente. No entanto, já são previstas condições específicas.</u>
(e) O consumo horário utilizado para calcular a quantidade de combustível requerida para atender ao parágrafo 121.645(a)(2) deste regulamento (ou parágrafo 121.645(b)(2), quando aplicável) não pode ser menor que o consumo horário previsto no AFM, para o peso estimado no início do procedimento de descida para o aeródromo de destino constante no despacho inicial do voo.	(e) O consumo horário utilizado para calcular a quantidade de combustível requerida para atender ao parágrafo 121.645(a)(2) deste regulamento (ou parágrafo 121.645(b)(2), quando aplicável) não pode ser menor que o consumo horário previsto no AFM, para o peso estimado no início do procedimento de descida para o aeródromo de destino constante no despacho inicial do voo.	<u>Previsto no 121.645(b)(1) proposto.</u> <u>(NT 2870572)</u>
Para os propósitos desta subparte, o combustível requerido não inclui o combustível não utilizável.	Para os propósitos desta subparte, o combustível requerido não inclui o combustível não utilizável.	
	<u>121.648 Gerenciamento do combustível em voo</u>	<u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>"4.3.7 In-flight fuel management"</u> <u>Inclusão de seção sobre gerenciamento do combustível em voo.</u> <u>(NT 2870572)</u>
	(a) O detentor de certificado deve estabelecer políticas e procedimentos, aprovados pela ANAC, para garantir que o gerenciamento do combustível em voo e as verificações de combustível em voo são realizados.	<u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>"4.3.7.1 The operator shall establish policies and procedures, approved by the State of the Operator, to ensure that inflight fuel checks and fuel management are performed."</u> <u>Requisito amplo para que sejam estabelecidos Procedimentos e políticas.</u> <u>(NT 2870572)</u>
	(b) O piloto em comando deve continuamente garantir que a quantidade de combustível utilizável disponível a bordo não é inferior à quantidade requerida para voar até um aeródromo em que um pouso seguro pode ser feito com a quantidade planejada de combustível de reserva final disponível no momento do pouso.	<u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u> <u>"4.3.7.2 The pilot-in-command shall continually ensure that the amount of usable fuel remaining on board is not less than the fuel required to proceed to an aerodrome where a safe landing can be made with the planned final reserve fuel remaining upon landing."</u> <u>Requisito amplo sobre o que deve ser garantido com o gerenciamento de combustível em voo.</u> <u>Não foi incluída a Nota "Note.— The protection of final reserve fuel is intended to ensure a safe landing at any aerodrome when unforeseen occurrences may not permit safe</u>

		<p><i>completion of an operation as originally planned. Guidance on flight planning, including the circumstances that may require re-analysis, adjustment and/or re-planning of the planned operation before take-off or en-route, is contained in the Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual (Doc 9976).”</i></p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(1) O piloto em comando deve solicitar informações de atraso ao órgão ATC quando circunstâncias não previstas na etapa de planejamento puderem resultar em um pouso no aeródromo de destino com uma quantidade de combustível inferior à:</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>“4.3.7.2.1 The pilot-in-command shall request delay information from ATC when unanticipated circumstances may result in landing at the destination aerodrome with less than the final reserve fuel plus any fuel required to proceed to an alternate aerodrome or the fuel required to operate to an isolated aerodrome.”</i></p> <p>O requisito foi subdividido em parágrafos para maior clareza.</p> <p>No caso de aeródromos isolados (locais remotos), o combustível de reserva final consta em 121.645(c)(4)(iii), dado que não há aeródromo de alternativa.</p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(i) quantidade para voar até um aeródromo de alternativa mais o combustível de reserva final; ou</u></p>	<p>Conforme justificativa acima.</p>
	<p><u>(ii) nas situações previstas em 121.621(b) e 121.623(b), quantidade de combustível requerida em 121.465(c)(4)(iii).</u></p>	<p>Conforme justificativa acima.</p>
	<p><u>(2) O piloto em comando deve notificar ao órgão ATC um estado de combustível mínimo declarando “combustível mínimo” (ou, em inglês, “minimum fuel”) quando, tendo obrigação de pousar em um aeródromo específico, o piloto calcular que qualquer alteração na autorização vigente para esse aeródromo puder resultar em um pouso com quantidade de combustível inferior à quantidade de combustível de reserva final planejado.</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>“4.3.7.2.2 The pilot-in-command shall advise ATC of a minimum fuel state by declaring MINIMUM FUEL when, having committed to land at a specific aerodrome, the pilot calculates that any change to the existing clearance to that aerodrome may result in landing with less than the planned final reserve fuel.”</i></p> <p>Inclusão de seção sobre gerenciamento do combustível em voo.</p> <p>Não foram incluídas as Notas: <i>“Note 1.— The declaration of MINIMUM FUEL informs ATC that all planned aerodrome</i></p>

		<p><i>options have been reduced to a specific aerodrome of intended landing and any change to the existing clearance may result in landing with less than the planned final reserve fuel. This is not an emergency situation but an indication that an emergency situation is possible should any additional delay occur.</i></p> <p><i>Note 2.— Guidance on declaring minimum fuel is contained in the Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual (Doc 9976).”</i></p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(3) O piloto em comando deve declarar uma situação de emergência de combustível utilizando “mayday mayday mayday combustível” (ou, em inglês, “mayday mayday mayday fuel”) quando a quantidade de combustível utilizável que, conforme calculado, estaria disponível ao pousar no aeródromo mais próximo em que um pouso seguro pode ser feito for inferior à quantidade de combustível de reserva final planejado.</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</p> <p><i>“4.3.7.2.3 The pilot-in-command shall declare a situation of fuel emergency by broadcasting MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, when the calculated usable fuel predicted to be available upon landing at the nearest aerodrome where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel.”</i></p> <p><i>Não foram incluídas as Notas: “Note 1.— The planned final reserve fuel refers to the value calculated in 4.3.6.3 e) 1) or 2) and is the minimum amount of fuel required upon landing at any aerodrome.</i></p> <p><i>Note 2.— The words “MAYDAY FUEL” describe the nature of the distress conditions as required in Annex 10, Volume II, 5.3.2.1.1 b) 3.</i></p> <p><i>Note 3.— Guidance on procedures for in-flight fuel management is contained in the Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual (Doc 9976).”</i></p> <p>(NT 2870572)</p>
	<p><u>(c) Nas situações previstas em 121.621(b) e 121.623(b):</u></p>	<p>Harmonização ao Anexo 6 Parte I.</p> <p><u>Requisito trazido da seção sobre seleção de aeródromo de alternativa do Anexo 6 Parte I, que possui relação direta com o suprimento de combustível e com os procedimentos em voo associados ao gerenciamento de combustível.</u></p>

	<p><u>(1) no despacho ou liberação de voo, deve ser determinado um ponto de não retorno, definido como o último ponto geográfico da rota em que o avião tanto pode seguir ao aeródromo de destino quanto para um aeródromo de alternativa em rota disponível; e</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><i><u>“4.3.4.3.1 b) the aerodrome is isolated. Operations into isolated aerodromes do not require the selection of a destination alternate aerodrome(s) and shall be planned in accordance with 4.3.6.3 d) 4);</u></i></p> <p><i><u>1) for each flight into an isolated aerodrome a point of no return shall be determined; and”</u></i></p> <p><i><u>“Point of no return. The last possible geographic point at which an aircraft can proceed to the destination aerodrome as well as to an available en-route alternate aerodrome for a given flight.”</u></i></p> <p>Foi detalhado que o despacho ou liberação de voo deve conter a <u>informação do ponto de não retorno</u>. Ainda, foi agregada ao parágrafo a definição de ponto de não retorno constante no <u>Anexo</u>.</p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>
	<p><u>(2) o voo não deve prosseguir além do ponto de não retorno a menos que uma avaliação atualizada das informações e previsões meteorológicas, condições de tráfego e outras condições operacionais indicar que um pouso seguro pode ser feito no horário previsto de utilização do aeródromo de destino.</u></p>	<p><u>Harmonização ao Anexo 6 Parte I:</u></p> <p><i><u>“2) a flight to be conducted to an isolated aerodrome shall not be continued past the point of no return unless a current assessment of meteorological conditions, traffic and other operational conditions indicate that a safe landing can be made at the estimated time of use.”</u></i></p> <p>Em lugar de “condições meteorológicas”, foi utilizado “<u>informações e previsões meteorológicas</u>”.</p> <p><u>(NT 2870572)</u></p>