

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES – CONSULTA PÚBLICA

COMENTÁRIO RECEBIDO NA CONSULTA PÚBLICA 01/2014 DURANTE A CONSULTA PÚBLICA PROCESSO Nº 00066.003682/2014-51 QUE PROPÕE A REVISÃO A DA INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR IS Nº 91.409-001

Nº	ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
	<p>Humberto Gimenes Branco Organização: Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves – APPA – AOPA Brasil</p>	<p>ANAC</p>
1.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</p> <p>Objetivo: Essa IS deve também definir os procedimentos práticos para o preenchimento e anotações em Fichas, Mapas de Componentes e Cadernetas, pois este “detalhe” mostra-se ainda um obstáculo prático para o devido cumprimento das normas já em vigor. Uma enorme parcela da frota brasileira operando sob o RBHA 91, com motores a pistão, alcançados por essa IS e demais normas já alteradas (RBHA 91.409 e Resolução nº 186) possuem anotações em Fichas, Mapas de Componentes e Cadernetas que ainda indicam vencimentos não mais aplicáveis se tais componentes se encontrarem aeronavegáveis.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Poderão as Oficinas devidamente Homologadas responsáveis pelas revisões de rotina (por exemplo, Revisões de 25, 50, 100, 500 e 1.000 horas), nas Inspeções Anuais de Manutenção (IAM) ou nas Revisões para a Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade (RCAs), excluir toda e qualquer menção a vencimentos por calendário ou tempo de uso de Fichas, Mapas de Componentes ou Cadernetas, através de anotações simples que indiquem que o(s) item(ns) revisado(s) encontram-se aeronavegáveis conforme os padrões estabelecidos no RBHA 91.409, revisado pela Resolução ANAC nº 186 de 18 de Março de 2011 e por esta IS, desde que tais itens verificados sejam considerados aeronavegáveis, independente das recomendações relacionadas</p>	<p>A contribuição foi aproveitada parcialmente.</p> <p>Foi incluída na IS a seção 5.4, que esclarece como deve ser tratado o preenchimento dos Mapas de Componentes, Fichas e Cadernetas que indiquem vencimento de recomendação do fabricante, não mais obrigatória e que o operador entenda como não aplicável.</p> <p>5.4 Registros gerados antes a publicação da Resolução 186, de 18/03/2011</p> <p>5.4.1 Antes da publicação da resolução 186, que trata da revisão do parágrafo 91.409(j) do RBHA 91, todos os registros de manutenção de aeronaves equipadas com motores convencionais e operadas segundo o RBHA 91 incluíam o TBO como mandatário. Na data de publicação desta IS em sua versão original, os registros, cadernetas e mapas de controle de motor, hélice e componentes dessas aeronaves podem ainda conter informações a respeito de um prazo para a remoção de motores e componentes para a revisão geral, como anteriormente era previsto.</p> <p>5.4.2 Esta IS esclarece que o TBO recomendado pelo fabricante (com exceção nos casos previstos) não é mais</p>

a Revisão Geral, estando a aeronavegabilidade sujeita, como de fato já o é, a novas inspeções obrigatórias vindouras, sem a necessidade de testes específicos que não componham a lista de procedimentos e verificações pertinentes a cada tipo de inspeção a ser realizada.

Justificativa:

1. Quais os procedimentos práticos a serem adotados pelas Oficinas Mecânicas ou Proprietários de Aeronaves quando da constatação que a Aeronavegabilidade encontra-se dentro dos limites estabelecidos pelos Fabricantes dos Componentes em Questão, especificamente quanto aos Documentos e Anotações em Fichas, Cadernetas e demais documentos?

a. Entende-se que um item sujeito a "TBO" pode estar plenamente aeronavegável mesmo superado o limites recomendados de revisão geral pelos fabricantes de tais componentes;

b. Compreende-se, também, que a Revisão Geral pode ser necessária antes do alcance de tais limites em função de inúmeros fatores.

c. No entanto, em interação com Oficinas Mecânicas e Proprietários de Aeronaves que estariam alcançadas por essa IS e outras Normas já relacionadas ao tema, a Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves tomou conhecimento as Partes (Oficinas e Proprietários ou Operadores) não sabem como proceder, em termos práticos, para formalizar tal capacidade de aeronavegabilidade continuada nas Fichas de Manutenção e Cadernetas, dado que a Legislação anterior a Revisão do RBHA 91.409 determinava que tais "vencimentos" constassem em Documentos (Fichas, Cadernetas, etc).

d. Nesse contexto, mostra-se necessário observar, na IS em discussão, quais os procedimentos que devem ser adotados para que as anotações que se referiam a prazos e vencimentos baseados na Legislação Anterior possam ser suprimidas ou revisadas, de acordo com as novas normas já em vigor, seja pela Oficina Mecânica responsável pelas revisões periódicas, seja pelo Proprietário ou Operador da Aeronave.

mandatório e, portanto, a partir da publicação da resolução 186 (referente ao parágrafo 91.409(j) do RBHA 91), os registros, cadernetas e mapas de controle não necessitam estabelecer vinculo ou prazo para a remoção prevista por motivo de TBO.

5.4.3 Após a publicação da resolução 186 em 18 de março de 2011, as anotações referenciando prazos para remoção de motor, hélice e componente por motivo de TBO recomendado pelo fabricante (com exceção nos casos previstos) nos registros, cadernetas e mapas de controle perderam o caráter de obrigatoriedade e passaram a ser uma decisão do operador da aeronave, que deve considerar a sua pertinência frente aos aspectos técnicos trazidos na seção 5.2 desta IS.

Nota - as inspeções diárias, prevoos, inspeções de 25, 50, 75, 100 horas, anuais, etc. não podem ser postergadas ou estendidas como se fosse o caso do TBO recomendado. É, inclusive por meio dessas inspeções, que a segurança e o desempenho podem resultar dados mensuráveis para sustentar a decisão em estender o TBO recomendado.

	Humberto Gimenes Branco Organização: Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves – APPA – AOPA Brasil	ANAC
<p>2.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</p> <p>Programas de Manutenção de Aeronaves de projeto estrangeiro, fabricadas temporariamente sob licença no Brasil (ex: de grande parte da frota Embraer – Neiva), podem estar desatualizados ou em desacordo com os Programas de Manutenção dessas mesmas Aeronaves nos seus países de origem, sendo “obrigatória” a revisão geral de um componente, no Brasil, que é “recomendada” no país de origem. Entende-se como papel da ANAC garantir que os usuários (proprietários e operadores) dessas aeronaves no Brasil não sejam prejudicados pelo desinteresse dos fabricantes locais em atualizar Programas de Manutenção de projetos não mais fabricados localmente, mas que em seus países de origem priorizam o conceito on condition em detrimento de tempos entre revisões, sejam elas por tempo ou calendário.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Para efeito de cumprimento do disposto nessa IS, no RBHA 91.409 e na Resolução nº 186 da ANAC, deverão ser levados em consideração os Programas de Manutenção, Limitações ou Recomendações atuais dos componentes sujeitos a continuidade da sua aeronavegabilidade, estipulados pelos seus fabricantes de origem, particularmente das aeronaves que tenham sido produzidas sob licença no Brasil e que não mais estejam sendo fabricadas localmente.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Sabe-se que uma expressiva parcela da frota de aeronaves que são alcançadas por essa IS, modificações no RBHA 91.409 e pela Resolução nº</p>	<p>A contribuição não foi aproveitada.</p> <p>O programa de manutenção da aeronave é específico para o certificado de tipo aprovado, não cabendo a utilização de manuais de manutenção de aeronaves similares.</p> <p>Aeronaves fabricadas sob licença mantém relação com seu projeto de tipo original aprovado, porém, no caso das aeronaves citadas o projeto de tipo é efetivamente brasileiro. Vale dizer que essas aeronaves não são idênticas às fabricadas com o projeto de tipo original aprovado pela FAA.</p> <p>Como não admite-se a utilização de documentação técnica publicada por outra empresa que não a detentora do certificado de tipo, o aproveitamento da contribuição se torna inviável.</p> <p>Porém, a ANAC efetiva um acompanhamento contínuo da situação da documentação técnica emitida pelos detentores de certificados de tipo, e recentemente foram realizados trabalhos de atualização dos manuais de manutenção de aeronaves brasileiras que se enquadram na situação apresentada.</p> <p>Dúvidas eventuais sobre outras aeronaves podem ser esclarecidas através do contato com a ANAC pelo e-mail progcert@anac.gov.br.</p>

<p>136 da ANAC foram fabricadas durante um tempo em território nacional, sob licença de companhias estrangeiras.</p> <p>Por razões econômicas que não nos cabe discutir os fabricantes brasileiros, então licenciados, decidiram não mais continuar a fabricação de tais aeronaves.</p> <p>Uma vez que não mais as produzem os respectivos Programas de Manutenção podem ter se tornado ultrapassados diante da nova regulamentação, tanto do país de origem do projeto, quanto a própria modernização da regulamentação brasileira. Não parece apropriado que os proprietários dessas aeronaves (que representam uma enorme parcela da frota brasileira) estejam sujeitos a desatualização dos Programas de Manutenção.</p> <p>Nesse contexto, mostra-se relevante que a ANAC explique que para efeito do cumprimento dessa IS, modificações no RBHA 91.409 e pela Resolução nº 136 da própria Agência, prevalece o exposto nos Programas de Manutenção atuais dos fabricantes originais, que em sua grande maioria já adotam o conceito on condition, diferentemente das versões desatualizadas de Programas de Manutenção publicados no Brasil quando tais aeronaves foram produzidas localmente, baseadas em outro modelo normativo.</p>	
--	--