



## VOTO

**PROCESSO: 00066.021060/2018-39**

**INTERESSADO: AIRBUS S.A.S.**

**RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR**

### 1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência. Dessa forma, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada para analisar a presente petição de isenção de cumprimento de requisito.

1.2. Resumidamente, o parágrafo 25.901(c) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 25 estabelece requisitos conceituais de tolerância a falhas para motores, sendo que sua análise se desdobra em diferentes modos de falhas associados a condições ambientais e operacionais adversas.

1.3. O aspecto da análise tratado na petição se refere a falhas que levem a um evento de alta tração de motor não controlável na fase final de aterrissagem. A Airbus não demonstrou o cumprimento com os requisitos na ocorrência desse tipo de falha em cenário agravado pela condição ambiental de ventos cruzados em alta velocidade, considerando o parâmetro de 25 nós adotado pela ANAC, de forma que solicita isenção do requisito nesse aspecto (SEI 2176308).

1.4. Por outro lado, a empresa argumentou que demonstrou o cumprimento na condição de ventos cruzados de até 15 nós. Adicionalmente, avaliou que a probabilidade de ocorrência do evento na fase final da aterrissagem é extremamente improvável.

1.5. Acrescentou ainda que adotou como medida mitigadora a implementação de lógica de proteção no sistema de controle que reduz a tração do motor em caso de mal funcionamento. Por fim, mencionou que o caso histórico de saída de pista decorrente de mal funcionamento do controle dos motores ocorreu com aeronave de controles mecânicos, enquanto que a aeronave da Airbus possui controle eletrônico.

1.6. Em sua análise, a Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR avaliou que as características de projeto dos modelos A330-800 e A330-900 resultam em uma redução significativa na exposição a eventos de alta tração não controlável em comparação com aeronaves já certificadas (SEI 2183390). Avaliou ainda que a isenção se restringe a um cenário muito limitado, concluindo que a concessão é justificável (SEI 2172913).

1.7. Ressalta-se ainda que a solicitação da empresa é similar à isenção concedida à Embraer para a aeronave ERJ-190-300, conforme Decisão ANAC nº 190, de 16/11/2017 (SEI 1261224).

1.8. Assim, a concessão da isenção solicitada, nos termos da Nota Técnica nº 28/2018/SAR (SEI 2172913), é de interesse público, pois permite a viabilidade do projeto da aeronave mantendo níveis aceitáveis de segurança operacional.

1.9. Por fim, verifica-se que foram atendidos os requisitos do RBAC 11 e da Instrução Normativa nº 107/2016 aplicáveis à petição de isenção (SEI 2178577), não sendo necessária a submissão do processo à audiência pública.

## 2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à concessão de isenção ao parágrafo 25.901(c), do RBAC 25, referente às condições de alta tração não controlável com vento cruzado em alta velocidade para as aeronaves A330-800 e A330-900**, nos termos propostos pela SAR (SEI 2194658).

2.2. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 03/10/2018, às 11:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2227161** e o código CRC **27A54529**.

SEI nº 2227161