



RESOLUÇÃO Nº 674, DE 25 DE ABRIL DE 2022

Aprova emendas aos RBACs nºs 25, 33 e 01.

A DIRETORIA COLEGIADA 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 00058.042481/2019-83, deliberado e aprovado na 7ª Reunião Deliberativa, realizada em 19 de abril de 2022,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos dos Anexos desta Resolução:

I - a Emenda nº 146 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 25, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: Aviões Categoria Transporte”, em substituição integral à Emenda nº 136 do RBAC nº 25; e

II - a Emenda nº 34 ao RBAC nº 33, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: Motores Aeronáuticos”, em substituição integral à Emenda nº 28 do RBAC nº 33.

Parágrafo único. As Emendas nºs 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144 e 145 ao RBAC nº 25 e as Emendas nºs 29, 30, 31, 32 e 33 ao RBAC nº 33 encontram-se disponíveis no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal) e na página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/assuntos/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Aprovar a Emenda nº 09 ao RBAC nº 01, intitulado “”, consistente nas seguintes alterações:

“01.1

.....

Sistema intensificador de visibilidade em voo (*Enhanced Flight Vision System - EFVS*) significa um sistema instalado na aeronave que usa meios eletrônicos para prover uma imagem do cenário topográfico externo à frente da aeronave (características naturais ou construídas pelo homem de um local ou região, especialmente de modo a mostrar suas posições relativas e elevações), através de sensores de imagem, como o *Forward Looking Infrared - FLIR*, radiometria de onda milimétrica, radar de onda milimétrica, intensificador de imagem em baixo nível de iluminação e outros. Um sistema de EFVS inclui um mostrador de imagem, sensores, computadores, fontes de alimentação, indicações e controles.

.....

Sobretorque máximo do motor (*Maximum engine overtorque*), no que se refere aos motores turboélice e turboeixo incorporando turbinas de potência livres para todos os regimes de potência, exceto regimes de potência com um motor inoperante (*one engine inoperative - OEI*) de 2 (dois) minutos ou menos, significa o torque máximo do conjunto do rotor da turbina de potência livre, cuja ocorrência inadvertida, por períodos de até 20 (vinte) segundos, não exigirá a retirada de operação do motor, ou qualquer ação de manutenção que não seja para corrigir a causa.

..... (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal) e na página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/assuntos/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 3º Fica revogada a Resolução nº 229, de 8 de maio de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 16 de maio de 2012, Seção 1, página 3, que aprovou o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial - RBAC-E nº 111, intitulado “Sistemas de Oxigênio dos Lavatórios”.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor em 1º de junho de 2022.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Diretor-Presidente



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente**, em 27/04/2022, às 10:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7100341** e o código CRC **B176034E**.

ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº 674, DE 25 DE ABRIL DE 2022.

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL - RBAC Nº 25 - EMENDA Nº 146

REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE: AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE

25.00 Requisitos da adoção

(a) Geral

Para concessão de certificados de tipo para aviões categoria transporte, será adotado integralmente, na língua inglesa, o regulamento Title 14 Code of Federal Regulations Part 25 original, alterado pelas emendas 25-1 a 25-1465, estando esta última em vigor desde 19 de novembro de 2018, da autoridade de aviação civil, Federal Aviation Administration – FAA, do Department of Transportation dos Estados Unidos da América. Uma cópia deste regulamento é apresentada no mesmo sítio eletrônico que contém este RBAC.

(b) Divergência editorial

Para os efeitos de aplicação deste regulamento, devem ser considerados os equivalentes brasileiros nas referências ao FAA e suas respectivas unidades e gestores apresentados no regulamento adotado.

(c) [Reservado]

(d) [Reservado]

APÊNDICE A-I - DIFERENÇAS DO RBAC 25 EM RELAÇÃO AO 14CFR PART 25, EMENDA 25-146

Geral

Este apêndice apresenta diferenças deste RBAC 25 em relação ao 14CFR Part 25 da FAA. O conteúdo apresentado neste Apêndice A-I tem precedência em relação ao texto equivalente do regulamento da FAA adotado por este RBAC. Para fins de clareza editorial, o requisito cuja diferença é aplicável é republicado na sua totalidade e em língua inglesa neste Apêndice, com as necessárias adaptações de texto oriunda(s) da(s) diferença(s) sumarizadas na tabela abaixo.

Requisito	Diferença
§ 25.21 Proof of compliance	Adição do requisito 25.21(g)(5)-I

§ 25.21 Proof of compliance.

(a) Each requirement of this subpart must be met at each appropriate combination of weight and center of gravity within the range of loading conditions for which certification is requested. This must be shown:

(1) By tests upon an airplane of the type for which certification is requested, or by calculations based on, and equal in accuracy to, the results of testing; and

(2) By systematic investigation of each probable combination of weight and center of gravity, if compliance cannot be reasonably inferred from combinations investigated.

(b) [Reserved]

(c) The controllability, stability, trim, and stalling characteristics of the airplane must be shown for each altitude up to the maximum expected in operation.

(d) Parameters critical for the test being conducted, such as weight, loading (center of gravity and inertia), airspeed, power, and wind, must be maintained within acceptable tolerances of the critical values during flight testing.

(e) If compliance with the flight characteristics requirements is dependent upon a stability augmentation system or upon any other automatic or power-operated system, compliance must be shown with §§ 25.671 and 25.672.

(f) In meeting the requirements of §§ 25.105(d), 25.125, 25.233, and 25.237, the wind velocity must be measured at a height of 10 meters above the surface, or corrected for the difference between the height at which the wind velocity is measured and the 10-meter height.

(g) The requirements of this subpart associated with icing conditions apply only if the applicant is seeking certification for flight in icing conditions.

(1) Paragraphs (g)(3) and (4) of this section apply only to airplanes with one or both of the following attributes:

(i) Maximum takeoff gross weight is less than 60,000 lbs; or

(ii) The airplane is equipped with reversible flight controls.

(2) Each requirement of this subpart, except §§ 25.121(a), 25.123(c), 25.143(b)(1) and (2), 25.149, 25.201(c)(2), 25.239, and 25.251(b) through (e), must be met in the icing conditions specified in Appendix C of this part. Section 25.207(c) and (d) must be met in the landing configuration in the icing conditions specified in Appendix C, but need not be met for other configurations. Compliance must be shown using the ice accretions defined in part II of Appendix C of this part, assuming normal operation of the airplane and its ice protection system in accordance with the operating limitations and operating procedures established by the applicant and provided in the airplane flight manual.

(3) If the applicant does not seek certification for flight in all icing conditions defined in Appendix O of this part, each requirement of this subpart, except §§ 25.105, 25.107, 25.109, 25.111, 25.113, 25.115, 25.121, 25.123, 25.143(b)(1), (b)(2), and (c)(1), 25.149, 25.201(c)(2), 25.207(c), (d), and (e)(1), 25.239, and 25.251(b) through (e), must be met in the Appendix O icing conditions for which certification is not sought in order to allow a safe exit from those conditions. Compliance must be shown using the ice accretions defined in part II, paragraphs (b) and (d) of Appendix O, assuming normal operation of the airplane and its ice protection system in accordance with the operating limitations and operating procedures established by the applicant and provided in the airplane flight manual.

(4) If the applicant seeks certification for flight in any portion of the icing conditions of Appendix O of this part, each requirement of this subpart, except §§ 25.121(a), 25.123(c), 25.143(b)(1) and (2), 25.149, 25.201(c)(2), 25.239, and 25.251(b) through (e), must be met in the Appendix O icing conditions for which certification is sought. Section 25.207(c) and (d) must be met in the landing configuration in the Appendix O icing conditions for which certification is sought, but need not be met for other configurations. Compliance must be shown using the ice accretions defined in part II, paragraphs (c) and (d) of Appendix O, assuming normal operation of the airplane and its ice protection system in accordance with the operating limitations and operating procedures established by the applicant and provided in the airplane flight manual.

(5)-I No changes in the load distribution limits of section §25.23, the weight limits of section §25.25 (except where limited by performance requirements of this subpart), and the center of gravity limits of section §25.27, from those for non-icing conditions, are allowed for flight in icing conditions or with ice accretion.

[Doc. No. 5066, 29 FR 18291, Dec. 24, 1964, as amended by Amdt. 25-23, 35 FR 5671, Apr. 8, 1970; Amdt. 25-42, 43 FR 2320, Jan. 16, 1978; Amdt. 25-72, 55 FR 29774, July 20, 1990; Amdt. 25-121, 72 FR 44665, Aug. 8, 2007 Amdt. 25-135, 76 FR 74654, Dec. 1, 2011; Amdt. 25-140, 79 FR 65524, Nov. 4, 2014].

ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 674, DE 25 DE ABRIL DE 2022.

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL - RBAC Nº 33 - EMENDA Nº 34

REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE: MOTORES AERONÁUTICOS

33.00 Requisitos da adoção

(a) Geral

Para concessão de certificados de tipo para motores aeronáuticos, será adotado integralmente, na língua inglesa, o regulamento Title 14 Code of Federal Regulations Part 33 original, alterado pelas emendas 33-1 a 33-343, estando esta última em vigor desde 5 de janeiro de 2015, da autoridade de aviação civil, Federal Aviation Administration – FAA, do Department of Transportation dos Estados Unidos da América. Uma cópia deste regulamento é apresentada no mesmo sítio eletrônico que contém este RBAC.

(b) Divergência editorial

Para os efeitos de aplicação deste regulamento, devem ser considerados os equivalentes brasileiros nas referências ao FAA e suas respectivas unidades e gestores apresentados no regulamento adotado.

(c) [Reservado]

(d) [Reservado]

APÊNDICE A-I - DIFERENÇAS DO RBAC 33 EM RELAÇÃO AO 14CFR PART 33, EMENDA 33-34

Geral

Este apêndice apresenta diferenças deste RBAC 33 em relação ao 14CFR Part 33 da FAA. O conteúdo apresentado neste Apêndice A-I tem precedência em relação ao texto equivalente do regulamento da FAA adotado por este RBAC. Para fins de clareza editorial, o requisito cuja diferença é aplicável é republicado na sua totalidade e em língua inglesa neste Apêndice, com as necessárias adaptações de texto oriunda(s) da(s) diferença(s) sumarizadas na tabela abaixo.

Requisito	Diferença
Não há.	Não há.