

Título: **Condição Especial Aplicável à Definição de Uma Condição de Aterrissagem com Carregamento de Arfagem que Considere os Efeitos do Sistema de Frenagem Automático**

Title: **Special Condition for the Definition of a Landing Pitchover Condition which Takes into Account the Effect of the Autobrake System**

Aprovação: Resolução ANAC nº 298, de 18 de dezembro de 2013 **Origem:** SAR

APLICABILIDADE

Esta Condição Especial se aplica à definição de uma condição de aterrissagem com carregamento de arfagem que considere os efeitos do sistema de frenagem automático.

CONDIÇÃO ESPECIAL

Esta Condição Especial complementa a seção RBAC 25.305.

“§ CE 25-018 Condição Especial Aplicável à Definição de Uma Condição de Aterrissagem com Carregamento de Arfagem que Considere os Efeitos do Sistema de Frenagem Automático

Deve ser estabelecida uma condição de aterrissagem com carregamento de arfagem que considere o efeito do sistema de frenagem automático. Considerar que o avião esteja no peso máximo de pouso de projeto, ou no peso máximo permitido com o sistema de frenagem automático acionado. Assumir que o avião pouse em uma atitude de cauda baixa e nas velocidades definidas no RBAC 25.481.

Após contato do trem de pouso principal, assumir que o avião rotacione em relação às rodas do trem de pouso principal na maior taxa de arfagem possível induzida pelo sistema de frenagem automático. Considerar essa condição como sendo de carga limite, a partir da qual devem também ser determinadas cargas finais. Sob essas considerações, deve-se determinar cargas para distribuições críticas de combustível, carga paga e centros de gravidade.

Devem ser determinadas cargas no trem de nariz, bem como na célula do avião. O avião deve ser capaz de suportar essas cargas, conforme definido no RBAC 25.305.”

“§ SC 25-018 Special Condition for the Definition of a Landing Pitchover Condition which Takes into Account the Effect of the Autobrake System

A landing pitchover condition must be addressed that takes into account the effect of the autobrake system. The airplane is assumed to be at the design maximum landing weight, or at the maximum weight allowed with the autobrake system on. The airplane is assumed to land in a tail-down attitude and at the speeds defined in RBAC § 25.481.

Following main gear contact, the airplane is assumed to rotate about the main gear wheels at the highest pitch rate induced by the autobrake system. This is considered a limit load condition from which ultimate loads must also be determined. Loads must be determined for critical fuel and payload distributions and centers of gravity.

Nose gear loads, as well as airframe loads, must be determined. The airplane must support these loads as described in RBAC § 25.305.”

Em caso de divergência de interpretação, prevalece o texto em inglês.
In case of divergence, the English version should prevail.