

Notificação de Proposta de Regra RBAC 121 - 07/10/2009

Em atenção à regulamentação aplicável, a GPNO/SSO está submetendo a minuta do RBAC 121 para possível Audiência Pública que tem por finalidade alterar o RBHA 121.

Nas alterações sugeridas, dentre as motivações e argumentos podem-se destacar:

- alteração do título do regulamento para RBAC 121 conforme o previsto na Resolução n° 30, de 21 de maio de 2008;
- correção e adequação do texto tendo em vista a de Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- alinhamento com o "FAR PART 121";
- harmonização com o "LAR 121";
- inclusão de seções do FAR 121 versando sobre operações ETOPS;
- inclusão das "Subparte Y - Programa de Qualificação Avançada" equivalente a "Supart Y do FAR Part 121" e da "Subparte Z-Programa de Treinamento de Artigos Perigosos" correspondente ao "LAR121, Capítulo S";
- inclusão da "Subparte X - Equipamento Médico de Emergência e Treinamento" de acordo com o "LAR 121, Capítulo R" e modificação do "Apêndice A" de acordo com o preconizado no Anexo 6, Apêndice B, da Convenção Internacional de
- inclusão da "Subparte AA- Aeronavegabilidade Continuada" correspondente à homologa subparte do "FAR Part 121";
- inclusão do "Apêndice K – REQUISITOS DE DESEMPENHO PARA AVIÕES COM MOTORES TURBOÉLICE";
- inclusão do "Apêndice O - Requisitos para Treinamento em Artigos Perigosos para Detentores de Certificado" correspondente ao homólogo do FAR Part 121 "HAZARDOUS MATERIALS TRAINING REQUIREMENTS FOR CERTIFICATE
- inclusão do "Apêndice P - REQUISITOS PARA OPERAÇÕES ETOPS
- inclusão do "Apêndice Q - ESTRUTURA DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL
- inclusão do "Apêndice R - FASES DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL
- introdução de modificações motivadas por ações corretivas, processos e resoluções internas;
- exclusão de seções e parágrafos que caducaram por decurso de prazo;
- modificação de requisitos para um maior equivalência com o "FAR Part 121" e com o "LAR 121";
- alterações motivadas pela edição do RBAC 119;
- alteração do texto de parágrafos e seções visando maior clareza; e
- correção do texto conforme as normas do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa.

Esta NPR detalha as modificações citadas no quadro a seguir:

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA Nº 121	REGULAMENTO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO CIVIL 121	Texto atualizado para o novo regulamento
SUBPARTE A - GERAL	SUBPARTE A - GERAL	Mantido o texto original
121.1 – APLICABILIDADE	121.1 – APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Este regulamento estabelece regras governando:	Este regulamento estabelece regras para:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito.
(a) as operações domésticas, de bandeira e suplementares de cada pessoa que seja ou que deva ser detentor de um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA) emitido segundo o RBHA 119.	(a) as operações domésticas, de bandeira e suplementares de cada pessoa que seja ou que deva ser detentor de um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) emitido segundo o RBAC 119.	Inclusão dos parágrafos (c) e (f) devida a incorporação ao regulamento das Subpartes Y e AA.
(b) cada pessoa empregada ou utilizada por um detentor de certificado conduzindo operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de aeronaves.	(b) cada pessoa empregada ou utilizada por um detentor de certificado conduzindo operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de aeronaves.	
(c) reservado	(c) Cada pessoa que requeira provisoriamente aprovação para um Currículo de Programa Avançado de Qualificação ou segmento de currículo sob este regulamento, e cada pessoa empregada por uma empresa aérea sob este regulamento para realizar funções de treinamento, qualificação ou avaliações sob um Programa de Qualificação Avançado.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(d) reservado	(d) cada pessoa a bordo de um avião sendo operado segundo este regulamento.	
(e) cada pessoa a bordo de um avião sendo operado segundo este regulamento.	(e) cada pessoa que tenha requerido um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo segundo o RBAC 119, quando conduzindo voos de avaliação operacional.	
(f) cada pessoa que tenha requerido um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo segundo o RBHA 119, quando conduzindo vôos de avaliação operacional.	(f) Este regulamento também estabelece requisitos para os operadores nas ações de suporte à aeronavegabilidade continuada de cada avião.	
121.2 – PROGRAMA DE CONFORMIDADE PARA OPERADORES EM TRANSIÇÃO PARA O RBHA 121. ALGUNS NOVOS OPERADORES	121.2 – PROGRAMA DE CONFORMIDADE PARA OPERADORES EM TRANSIÇÃO PARA O RBHA 121. ALGUNS NOVOS OPERADORES	Mantido o texto original
(a) <i>Aplicabilidade.</i> Esta seção aplica-se a:	(a) Aplicabilidade:	Texto corrigido.
(1) cada detentor de certificado para quem foi emitido um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo – CHETA – e especificações operativas segundo os requisitos do RBHA 135 antes de 20 de abril de 2003 e que conduz operações regulares de transporte de passageiros com aviões multimotores turbojato tendo uma configuração para passageiros com 1 a 30 assentos.	(1) cada detentor de certificado para quem foi emitido um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) e especificações operativas segundo os requisitos do RBAC 135 e que conduz operações regulares de transporte de passageiros com aviões multimotores com motores a reação tendo uma configuração para passageiros com 1 a 30 assentos.	Mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC. A expressão "antes de abril de 2003" foi suprimida devido a decurso de prazo.
(2) cada pessoa que, após 19 de abril de 2003, requerer ou receber um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo original e respectivas especificações operativas para conduzir operações regulares de transporte de passageiros nas espécies de avião descritas no parágrafo (a)(1) desta seção.	(2) cada pessoa que requerer ou receber um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e respectivas especificações operativas para conduzir operações regulares de transporte de passageiros nas operações com aviões multimotores propelidos a jato tendo uma configuração para passageiros com 1 a 30 assentos.	Texto harmonizado com o RBAC 119 em vigor.
(b) <i>Obtendo especificações operativas.</i> Um detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção não pode, após 20 de abril de 2005, operar um avião descrito no mesmo parágrafo em operações regulares de transporte de passageiros, a menos que ele obtenha especificações operativas segundo este regulamento em ou antes de 20 de abril de 2005.	(b) <i>Obtendo especificações operativas.</i> Um detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção não pode operar um avião descrito no mesmo parágrafo em operações regulares de transporte de passageiros, a menos que ele obtenha especificações operativas segundo este regulamento.	Mantido o requisito original, retirando-se apenas os prazos estabelecidos anteriormente, uma vez que estes já foram alcançados.
(c) <i>Obtenção de conformidade.</i> Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deverá estar conforme com cada requisito aplicável deste regulamento em e após 20 de abril de 2005 ou em e após a data na qual o detentor de certificado receber especificações operativas emitidas segundo este regulamento, o que ocorrer primeiro. Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, cada pessoa descrita no parágrafo (a)(2) desta seção deverá estar conforme com cada requisito aplicável deste regulamento em, e após, a data na qual o detentor de certificado receber um certificado e respectivas especificações operativas emitidas segundo este regulamento.	(c) <i>Obtenção de conformidade.</i> Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deverá demonstrar conformidade, na forma e maneira requerida pela ANAC, com cada requisito aplicável deste e dos demais regulamentos afetos à operação, a partir da data da emissão das respectivas especificações operativas.	Texto harmonizado com o RBAC 119 em vigor.
(d) Reservado.	(d) cada pessoa a bordo de um avião sendo operado segundo este regulamento.	Texto incluído para descrever que as pessoas a bordo das aeronaves deverão seguir as regras deste regulamento, devendo serem orientadas pelos operadores aéreos.
(e) Reservado.	(e) cada pessoa que tenha requerido um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo segundo o RBAC 119, quando conduzindo voos de avaliação operacional.	Texto incluído para descrever a necessidade de observar este regulamento durante os voos de avaliação operacional, quando a empresa não recebeu o seu certificado e as especificações operativas.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(f) <i>Requisitos para homologação de novos tipos</i> . Nenhuma pessoa pode operar um avião segundo o RBHA 121, se o requerimento para homologação de tipo desse avião tiver sido apresentado após 29 de março de 1995, a menos que esse avião tenha sido homologado segundo o RBHA 25.	(d) <i>Requisitos para certificação de novos tipos</i> . Nenhuma pessoa pode operar um avião segundo o RBAC 121, se o requerimento para certificação de tipo deste avião tiver sido apresentado após 29 de março de 1995, a menos que esse avião tenha sido certificado segundo o RBAC 25.	Mantido o requisito. Substituídos os termos "RBHA" por "RBAC" e "homologado" por "certificado"
(g) <i>Plano de transição</i> . Antes de 19 de abril de 2004 cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve apresentar ao DAC um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para deixar de conduzir suas operações regulares segundo o RBHA 135 e passar a conduzi-las segundo os requisitos para operações domésticas ou de bandeira deste regulamento. Cada plano de transição deve conter detalhes sobre:	(g) <i>Plano de transição</i> . Antes de 1º de julho de 2014 cada detentor de certificado que conduza operações regulares com aviões com mais de 19 assentos inclusive deverá apresentar um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para deixar de conduzir suas operações regulares segundo o RBHA 135 e passar a conduzi-las segundo os requisitos para operações domésticas ou de bandeira deste regulamento a partir de 1º de dezembro de 2014 . Cada plano de transição deve conter detalhes sobre:	
(1) planejamento para a obtenção de novas especificações operativas autorizando operações domésticas ou de bandeira;	(1) planejamento para a obtenção de novas especificações operativas autorizando operações domésticas ou de bandeira;	Texto incluído para descrever o plano de transição dos limites de assentos das aeronaves em operações regulares. De acordo com o Anexo 6 da OACI, a operação regular de passageiros com mais de 9 lugares ou acima de 5.600 Kg, é uma operação que deve obedecer critérios de segurança e gerenciamento de riscos previstos no Anexo 6, Parte 1. A FAA adotou este critério é hoje já utiliza o FAR 121 para as operações com aeronaves acima de 9 assentos.
(2) planejamento para obter conformidade com os requisitos aplicáveis em ou antes de 20 de abril de 2005; e	(2) planejamento para obter conformidade com os requisitos aplicáveis até 1º de dezembro de 2014.	
(3) planejamento para cumprimento da programação apresentada nos parágrafos (d) e (e) desta seção.	(h) <i>Plano de transição</i> . Antes de 1º de julho de 2019 cada detentor de certificado que conduza operações regulares com aviões com mais de 9 assentos inclusive deverá apresentar um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para deixar de conduzir suas operações regulares segundo o RBHA 135 e passar a conduzi-las segundo os requisitos para operações domésticas ou de bandeira deste regulamento a partir de 1º de dezembro de 2019. Cada plano de transição deve conter detalhes sobre:	
(h) Reservado.	(1) planejamento para a obtenção de novas especificações operativas autorizando operações domésticas ou de bandeira;	
(i) Reservado.	(2) planejamento para obter conformidade com os requisitos aplicáveis até 1º de dezembro de 2019.	
(j) Qualquer treinamento ou qualificação obtida por um tripulante segundo o RBHA 135 antes de 20 de abril de 2005 vale como crédito para o propósito de atender aos requisitos deste regulamento, como determinado pelo DAC. Registros arquivados por um detentor de certificado segundo o RBHA 135 antes de 20 de abril de 2005 podem ser anotados, com a aprovação do DAC, para refletir créditos de treinamento e qualificação do tripulante para atingir os requisitos do RBHA 121.	(i) Qualquer treinamento ou qualificação obtida por um tripulante segundo o RBAC 135 antes de 1º de dezembro de 2014 ou 2019, como previsto nos parágrafos (g) e (h) desta seção, vale como crédito para o propósito de atender aos requisitos deste regulamento, como determinado pela ANAC. Registros arquivados por um detentor de certificado segundo o RBAC 135 antes de 1º de dezembro de 2014 ou 2019, como previsto nos parágrafos (g) e (h) desta seção, podem ser anotados, com a aprovação da ANAC, para refletir créditos de treinamento e qualificação do tripulante para atingir os requisitos do RBAC 121.	
121.3 – RESERVADO		Retirado - Não há necessidade de reservar este número.
121.4 – APLICABILIDADE DAS REGRAS PARA OPERADORES NÃO AUTORIZADOS	121.4 – APLICABILIDADE DAS REGRAS PARA OPERADORES NÃO AUTORIZADOS	Mantido o texto original
[As regras deste regulamento que se referem a uma pessoa homologada segundo o RBHA 119 aplicam-se, também, a qualquer pessoa que se engaje em operações regidas por este regulamento sem o apropriado certificado e especificações operativas requeridas pelo RBHA 119.]	As regras deste regulamento que se referem a uma pessoa certificada segundo o RBAC 119 aplicam-se, também, a qualquer pessoa que se engaje em operações regidas por este regulamento sem o apropriado certificado e especificações operativas requeridas pelo RBAC 119.	Mantido o requisito. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".
121.5 a 121.9 – RESERVADO		Retirado - Não há necessidade de reservar este número.
	121.7 DEFINIÇÕES	Seção inserida com o intuito de obter-se maior clareza do regulamento.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p>As seguintes definições aplicam-se às seções do RBAC 121 que tratam de operações ETOPS:</p> <p>(a) Aeródromo Adequado significa um aeródromo listado nas especificações operativas de um detentor de certificado, aprovado pela ANAC, que atende as limitações para pouso da seção 121.197 e também:</p> <p>(1) RESERVADO</p> <p>(2) um aeródromo militar ativo e operacional.</p> <p>Aeródromo de Alternativa em rota ETOPS significa um Aeródromo Adequado e conveniente no qual um avião pode pousar após experimentar uma parada de motor ou outra condição anormal ou de emergência que ocorra em rota durante uma operação ETOPS.</p> <p>(b) Área de Operações ETOPS significa:</p> <p>(1) para aviões com dois motores a turbina, uma área distante mais de 1 hora de um Aeródromo Adequado, considerando a velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão e ar calmo.</p> <p>(2) para aviões com mais de dois motores a turbina, uma área distante mais de 180 minutos de um Aeródromo Adequado, considerando a velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão e ar calmo.</p> <p>(c) Ponto de entrada ETOPS significa o primeiro ponto da rota em um voo ETOPS determinado, considerando-se velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão e ar calmo e</p> <p>(1) distante mais de 60 minutos de um Aeródromo Adequado para aviões com dois motores;</p> <p>(2) distante mais de 180 minutos de um Aeródromo Adequado para aviões com mais de dois motores.</p> <p>(d) Qualificação ETOPS significa a qualificação que uma pessoa, responsável pela manutenção do detentor do certificado, atingiu ao completar com êxito o programa de treinamento ETOPS do detentor do certificado.</p> <p>(e) Tempo de desvio máximo, para propósitos de planejamento da rota ETOPS, significa o maior tempo de desvio autorizado para uma operação ETOPS do detentor de certificado calculado considerando-se velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão e ar calmo.</p> <p>(f) Velocidade de cruzeiro com um motor inoperante significa a velocidade, dentro dos limites de operação, certificada para a aeronave, especificada pelo detentor do certificado e aprovada pela ANAC para</p> <p>(1) calcular as necessidades de reserva de combustível no caso de um motor inoperante;</p> <p>(2) determinar se um aeródromo de alternativa em rota ETOPS encontra-se dentro do tempo de desvio máximo autorizado para um voo ETOPS.</p>	<p>Foram incluídas as definições do FAR para a compreensão dos requisitos da operação ETOPS. Estas definições estão contidas no FAR 121 em vigor.</p>
121.11 – REGRAS APLICÁVEIS PARA OPERAÇÕES EM PAÍSES ESTRANGEIROS	121.11 – REGRAS APLICÁVEIS PARA OPERAÇÕES EM PAÍSES ESTRANGEIROS	Mantido o texto original
Cada detentor de certificado deve, enquanto operando um avião em país estrangeiro, manter conformidade com as regras de tráfego aéreo do país envolvido e com as regras locais dos aeródromos, exceto quando uma regra deste regulamento for mais restritiva e puder ser seguida sem violar as regras desse país.	Cada detentor de certificado deve, enquanto operando um avião em país estrangeiro, manter conformidade com as regras de tráfego aéreo do país envolvido e com as regras locais dos aeródromos, exceto quando uma regra deste regulamento for mais restritiva e puder ser seguida sem violar as regras daquele país.	Mantido o texto original
121.13 – RESERVADO		Texto removido para harmonizar com o FAR 121.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.15 – TRANSPORTE DE DROGAS NARCÓTICAS, MACONHA E OUTRAS DROGAS OU SUBSTÂNCIAS DEPRESSIVAS OU ESTIMULANTES	121.15 – TRANSPORTE DE DROGAS NARCÓTICAS, MACONHA E OUTRAS DROGAS OU SUBSTÂNCIAS DEPRESSIVAS OU ESTIMULANTES	Mantido o texto original
[Se um detentor de certificado operando segundo este regulamento permitir que uma aeronave de sua propriedade ou por ele arrendada seja engajada em qualquer operação que ele, detentor de certificado, saiba estar violando o parágrafo 91.18(a) do RBHA 91, tal operação pode servir de base para suspensão ou revogação do certificado.]	Se um detentor de certificado, operando segundo este regulamento, permitir que um avião de sua propriedade ou por ele arrendado seja engajado em qualquer operação que ele, detentor de certificado, saiba estar violando o parágrafo 91.18(a) do RBAC 91, tal operação pode servir de base para suspensão ou revogação do certificado.	Mantido o texto original
SUBPARTE B – RESERVADO	SUBPARTE B – RESERVADO	Mantido o texto original
SUBPARTE C – RESERVADO	SUBPARTE C – RESERVADO	Mantido o texto original
SUBPARTE D – RESERVADO	SUBPARTE D – RESERVADO	Mantido o texto original
SUBPARTE E - APROVAÇÃO DE ROTAS PARA OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	SUBPARTE E - APROVAÇÃO DE ROTAS PARA OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
121.91 – APLICABILIDADE	121.91 Aplicabilidade.	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece regras para obtenção de aprovação de rotas por detentores de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira.	Esta subparte estabelece regras para obtenção de aprovação de rotas por detentores de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira.	Mantido o texto original
121.93 - REQUISITOS DE ROTAS. GERAL	121.93 - REQUISITOS DE ROTAS. GERAL	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira em busca de aprovação de uma rota deve demonstrar:	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira em busca de aprovação de uma rota deve demonstrar:	Mantido o texto original
(1) que está habilitado a conduzir satisfatoriamente operações regulares entre cada aeródromo regular, ou de reabastecimento, ao longo dessa rota ou segmento de rota; e	(1) que está habilitado a conduzir satisfatoriamente operações regulares entre cada aeródromo regular, ou de reabastecimento, ao longo dessa rota ou segmento de rota; e	Mantido o texto original
(2) que as facilidades e serviços requeridos por 121.97 até 121.107 estão disponíveis e são adequados às operações pretendidas.	(2) que as facilidades e serviços requeridos por 121.97 até 121.107 estão disponíveis e são adequados às operações pretendidas.	Mantido o texto original
O DAC aprova uma rota fora do espaço aéreo controlado, desde que considere que a densidade do tráfego é tal que um nível adequado de segurança pode ser assegurado	A ANAC poderá aprovar uma rota fora do espaço aéreo controlado, desde que considere que a densidade do tráfego é tal que um nível adequado de segurança pode ser assegurado	Mantido o requisito. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(b) O parágrafo (a) desta seção não requer vôo real de demonstração ao longo de uma rota ou segmento de rota se o detentor de certificado demonstrar que tal vôo não é essencial à segurança, considerando a disponibilidade e adequabilidade dos aeródromos existentes, da iluminação, da manutenção, do reabastecimento, das comunicações, dos auxílios à navegação de solo e do avião e da proficiência do pessoal envolvido nas operações pretendidas.	(b) O parágrafo (a) desta seção não requer voo real de demonstração ao longo de uma rota ou segmento de rota se o detentor de certificado demonstrar que tal voo não é essencial à segurança, considerando a disponibilidade e adequabilidade dos aeródromos, em especial quanto à sinalização e auxílios luminosos, manutenção de aeronaves, reabastecimento, comunicações, auxílios à navegação de solo e do avião e da proficiência do pessoal envolvido nas operações pretendidas.	Texto revisado para harmonizar com a Lei 11.182 que atribuiu ao Comando da Aeronáutica as ações de controle do tráfego aéreo.
121.95 - LARGURA DE ROTA	121.95 – LARGURA DE ROTA	Mantido o texto original
(a) Rotas e segmentos de rotas aprovados totalmente dentro de aerovias brasileiras ou estrangeiras (e em rotas de assessoramento no caso detentores de certificado conduzindo operações de bandeira) têm a largura prevista para tais aerovias e rotas. Quando, ouvido o DECEA, o DAC julgar necessário modificar a largura para certas rotas solicitadas, serão considerados os seguintes itens:	(a) Rotas e segmentos de rotas aprovados totalmente dentro de aerovias brasileiras ou estrangeiras (e em rotas de assessoramento no caso detentores de certificado conduzindo operações de bandeira) têm a largura regulamentada através de norma específica do Comando da Aeronáutica.	MODIFICADO POR SER UMA REGULAÇÃO ESPECÍFICA DO DECEA
(1) separação com o terreno;		
(2) altitude mínima na rota;		
(3) auxílios à navegação de solo e de bordo;		
(4) densidade do tráfego; e		
(5) procedimentos de controle de tráfego aéreo.		
(b) as rotas aprovadas com largura especial devem constar das especificações operativas do detentor de certificado.		

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.97- AERÓDROMOS. INFORMAÇÕES REQUERIDAS	121.97- AERÓDROMOS. INFORMAÇÕES REQUERIDAS	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que cada rota submetida a aprovação é apoiada em aeródromos em quantidade e qualidade adequada, considerando aspectos como dimensões, resistência e superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público, iluminação, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e controle de tráfego.	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que cada rota submetida à aprovação é apoiada em aeródromos em quantidade e qualidade adequada, considerando aspectos como dimensões, resistência e superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público (security), sinalização e auxílios luminosos, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e controle de tráfego.	Aleteração sugerida pela SIA/ANAC.
(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e divulgar para o pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ele utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nos mesmos. As informações aeronáuticas devem incluir o seguinte:	(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e divulgar para o pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ele utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nos mesmos. As informações aeronáuticas devem incluir o seguinte:	Mantido o texto original
(1) aeródromos:	(1) aeródromos:	Mantido o texto original
(i) instalações.	(i) Facilidades	Texto revisto para harmonizar com o FAR 121.
(ii) proteção ao público .	(ii) Segurança contra atos ilícitos.	FAR 121.97 (b) (ii) ADOTADO
(iii) auxílios à navegação e comunicações.	(iii) auxílios à navegação e comunicações.	Mantido o texto original
(iv) construções afetando decolagens, pousos ou operações no solo.	(iv) construções afetando decolagens, pousos ou operações no solo.	Mantido o texto original
(v) facilidades de controle de tráfego aéreo.	(v) facilidades de controle de tráfego aéreo.	Mantido o texto original
(2) pistas de decolagem e pouso, "clearways" e "stopways":	(2) pistas de decolagem e pouso, "clearways" e "stopways":	Mantido o texto original
(i) dimensões.	(i) dimensões.	Mantido o texto original
(ii) tipo de superfície e resistência da mesma.	(ii) tipo de superfície e resistência da mesma.	Mantido o texto original
(iii) sistema de iluminação e de sinalização.	(iii) sistema de iluminação e de sinalização.	Mantido o texto original
(iv) altitude e gradientes.	(iv) altitude e gradientes.	Mantido o texto original
(3) cabeceiras deslocadas:	(3) cabeceiras deslocadas:	Mantido o texto original
(i) localização.	(i) localização.	Mantido o texto original
(ii) dimensões.	(ii) dimensões.	Mantido o texto original
(iii) decolagem, ou pouso, ou ambos.	(iii) decolagem, ou pouso, ou ambos.	Mantido o texto original
(4) obstáculos:	(4) obstáculos:	Mantido o texto original
(i) aqueles que afetam os cálculos de decolagem e pouso previstos na subparte I deste regulamento.	(i) aqueles que afetam os cálculos de decolagem e pouso previstos na subparte I deste regulamento.	Mantido o texto original
(ii) obstáculos relevantes.	(ii) obstáculos relevantes.	Mantido o texto original
(5) procedimentos de voo por instrumento:	(5) procedimentos de voo por instrumento:	Mantido o texto original
(i) procedimentos de decolagem.	(i) procedimentos de decolagem.	Mantido o texto original
(ii) procedimentos de aproximação.	(ii) procedimentos de aproximação.	Mantido o texto original
(iii) procedimentos de arremetida.	(iii) procedimentos de arremetida.	Mantido o texto original
(6) informações adicionais:	(6) informações adicionais:	Mantido o texto original
(i) equipamento de medida de alcance visual de pista (RVR).	(i) equipamento de medida de alcance visual de pista (RVR).	Mantido o texto original
(ii) ventos predominantes em condições de baixa visibilidade.	(ii) ventos predominantes em condições de baixa visibilidade.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Se o DAC considerar que o sistema de coleta, atualização, disseminação e utilização de informações aeronáuticas aprovado para um detentor de certificado deve ser alterado para atender a novas circunstâncias, esse detentor será notificado por escrito devendo implementar as alterações requeridas. Dentro de 30 dias após receber a notificação, o detentor de certificado pode solicitar reconsideração da decisão do DAC. A apresentação de recurso deixa em suspenso o prazo de cumprimento da alteração até a decisão do DAC sobre o assunto. Entretanto, se for considerado que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, o DAC pode determinar, justificando sua decisão, uma modificação com <u>efetividade imediata</u>	(c) Se a ANAC considerar que o sistema de coleta, atualização, disseminação e utilização de informações aeronáuticas aprovado para um detentor de certificado deve ser alterado para atender a novas circunstâncias, esse detentor será notificado por escrito devendo implantar as alterações requeridas. Dentro de 30 dias após receber a notificação, o detentor de certificado pode solicitar reconsideração da decisão da ANAC. A apresentação de recurso deixa em suspenso o prazo de cumprimento da alteração até a decisão da ANAC sobre o assunto. Entretanto, se for considerado que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, a ANAC pode determinar, justificando sua decisão, uma modificação com <u>efetividade imediata</u>	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(d) [Cancelado.]		Texto removido para harmonizar com o FAR 121.
121.99 - FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES	121.99 - FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES	Mantido o texto original
[(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que ao longo de suas rotas (diretamente ou via circuito ponto-a-ponto) existe um sistema confiável e rápido de comunicações bilaterais avião-solo que, em condições normais de operação, assegura o contato rádio de cada avião com o apropriado centro de despacho e entre cada avião e a adequada estação rádio de controle de tráfego aéreo, exceto como especificado em 121.351(c).	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que ao longo de suas rotas (diretamente ou via circuito ponto-a-ponto) existe um sistema confiável e rápido de comunicações bilaterais avião-solo que, em condições normais de operação, assegura o contato rádio de cada avião com o apropriado centro de despacho e entre cada avião e a adequada estação rádio de controle de tráfego aéreo, exceto como especificado em 121.351(c).	Mantido o texto original
(b) Os sistemas de comunicação entre cada avião e o apropriado centro de despacho devem ser independentes de qualquer sistema operado pelo DECEA.	(b) Os sistemas de comunicação entre cada avião e o apropriado centro de despacho devem ser independentes de qualquer sistema operado pelo DECEA.	
	(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações de bandeira deve prover meios de comunicação por voz, para operações ETOPS, onde estas facilidades estão disponíveis. Para determinar se estas facilidades estão disponíveis, o detentor de certificado deverá considerar as rotas e altitudes potenciais para desvio para os aeródromos de alternativa em rota ETOPS. Onde estas facilidades não estiverem disponíveis ou forem de qualidade tão baixa que a comunicação por voz não seja possível, outro sistema de comunicação deve ser disponibilizado.	Requisito inserido a fim de obter-se maior harmonização com o FAR 121.99 (c)
	(d) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações ETOPS além de 180 minutos deve possuir um sistema de comunicação adicional, além do requerido pelo parágrafo (c) desta seção. Este sistema deve prover comunicação por voz via satélite com a mesma fidelidade de um sistema telefônico terrestre, ademais deve ser capaz de prover comunicações entre a tripulação e os serviços de controle de tráfego aéreo e entre a tripulação e o detentor do certificado. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa em rota ETOPS. Se o sistema de comunicação por satélite não estiver disponível ou for de baixa qualidade outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	Requisito inserido a fim de obter-se maior harmonização com o FAR 121.99 (d)
121.101 - SERVIÇOS DE INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS	121.101 - SERVIÇOS DE INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS	Mantido o texto original
[(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que ao longo de cada rota existem suficientes serviços de informações meteorológicas de modo a assegurar um mínimo de dados e previsões meteorológicas necessárias à operação.	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que ao longo de cada rota existem suficientes serviços de informações meteorológicas de modo a assegurar um mínimo de dados e previsões meteorológicas necessárias à operação.	Mantido o texto original
(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode usar informações meteorológicas na condução de seus vôos, a menos que:	(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada detentor de certificado que conduza operações domésticas ou de bandeira deverá usar informações meteorológicas de modo que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) para operações dentro do espaço aéreo brasileiro, tais informações e previsões sejam preparadas pelo Comando da Aeronáutica ou por agências aprovadas pelo mesmo; ou	(1) para operações dentro do espaço aéreo brasileiro, tais informações e previsões sejam preparadas pelo Comando da Aeronáutica ou por agências aprovadas pelo mesmo; ou	Mantido o texto original
(2) para operações realizadas no exterior, tais informações e previsões sejam preparadas por órgãos e agências aprovadas pelo país sobrevoado.	(2) para operações realizadas no exterior, tais informações e previsões sejam preparadas por órgãos e agências aprovadas pelo país sobrevoado.	Mantido o texto original
(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira que utilizar previsões meteorológicas para orientar movimentos de voo deve utilizar previsões preparadas a partir das informações meteorológicas especificadas no parágrafo (b) desta seção ou a partir de informações de uma fonte aprovada segundo um sistema adotado nos termos do parágrafo (d) desta seção.	(c) Cada detentor de certificado que conduza operações domésticas ou de bandeira deverá utilizar prognósticos meteorológicos preparados a partir das informações meteorológicas especificadas no parágrafo (b) desta seção ou a partir de informações de uma fonte aprovada nos termos do parágrafo (d) desta seção.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(d) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode adotar e colocar em uso um sistema aprovado para obter e divulgar ao seu pessoal previsões e informações sobre fenômenos atmosféricos adversos, tais como turbulência em céu claro, tempestades e tesouras de vento em baixas altitudes, que possam afetar a segurança de voo em cada rota a ser voada e em cada aeródromo a ser utilizado.]	(d) Cada detentor de certificado que conduza operações domésticas ou de bandeira deve adotar e colocar em uso um sistema aprovado para obter e divulgar ao seu pessoal previsões e informações sobre fenômenos atmosféricos adversos, tais como turbulência em céu claro, tempestades e tesouras de vento em baixas altitudes, que possam afetar a segurança de voo em cada rota a ser voada e cada aeródromo a ser utilizado.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.103 - FACILIDADES DE NAVEGAÇÃO EM ROTA	121.103 - FACILIDADES DE NAVEGAÇÃO EM ROTA	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que em cada uma das rotas propostas os auxílios de solo não visuais são:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada detentor de certificado que conduza operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que em cada uma das rotas propostas os auxílios de solo não visuais são:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) disponíveis ao longo da rota de modo a garantir a navegação dentro do grau de precisão requerido pelo controle de tráfego aéreo; e	(1) disponíveis ao longo da rota de modo a garantir a navegação dentro do grau de precisão requerido pelo controle de tráfego aéreo; e	Mantido o texto original
(2) localizados de modo a permitir navegação de e para qualquer aeródromo regular, interino, de reabastecimento ou de alternativa, dentro do grau de precisão requerido pela operação envolvida. Com exceção dos auxílios-rádio requeridos em rotas para aeródromos de alternativa, todos os auxílios de solo não visuais requeridos para rotas aprovadas fora de espaço aéreo controlado serão listados nas especificações operativas do detentor de certificado.	(2) localizados de modo a permitir navegação de e para qualquer aeródromo regular, ou de alternativa, dentro do grau de precisão requerido pela operação envolvida. Com exceção dos auxílios-rádio requeridos em rotas para aeródromos de alternativa, todos os auxílios de solo não visuais requeridos para rotas aprovadas fora de espaço aéreo controlado serão listados nas especificações operativas do detentor de certificado.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) os auxílios de solo não visuais não são requeridos para:	(b) não são requeridos auxílios de solo não visuais para:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) operações VFR diurnas que o detentor de certificado demonstrar que podem ser conduzidas com segurança por navegação por contato face às características do terreno;	(1) operações VFR diurnas que o detentor de certificado demonstrar que podem ser conduzidas com segurança por navegação por contato face às características do terreno;	Mantido o texto original
(2) operações VFR noturnas em rotas que o detentor de certificado demonstrar a existência de referências no solo bem iluminadas, confiáveis e adequadas à operação segura; e	(2) operações VFR noturnas em rotas que o detentor de certificado demonstrar a existência de referências no solo bem iluminadas, confiáveis e adequadas à operação segura; e	Mantido o texto original
(3) operação em segmentos de rota onde o uso de navegação astronômica ou outro meio especializado de navegação autônoma é aprovado pelas autoridades aeronáuticas.	(3) operação em segmentos de rota onde o uso de navegação astronômica ou outro meio especializado de navegação autônoma é aprovado pelas autoridades aeronáuticas.	Mantido o texto original
(c) [Cancelado.]		Texto removido para harmonizar com o FAR 121.
121.105 - FACILIDADES DE SERVIÇOS E DE MANUTENÇÃO DE RAMPA	121.105 - FACILIDADES DE SERVIÇOS E DE MANUTENÇÃO DE RAMPA	Mantido o texto original
Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que pessoal competente e adequadas instalações e equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimentos e materiais) estão disponíveis em aeródromos específicos ao longo de cada uma de suas rotas, de acordo com as necessidades, de modo a prover adequados serviços de atendimento no solo, manutenção e manutenção preventiva aos aviões e equipamentos auxiliares.	Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que pessoal competente e instalações e equipamentos adequados (incluindo peças de reposição, suprimentos e materiais) estão disponíveis em aeródromos específicos ao longo de cada uma de suas rotas, de acordo com as necessidades, de modo a prover serviços adequados de atendimento no solo, manutenção e manutenção preventiva aos aviões e equipamentos auxiliares.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	121.106 Aeródromo de alternativa em rota ETOPS: serviços de resgate e combate a incêndio.	Requisito adotado buscando uma maior harmonização com o FAR 121.106.
	<p>(a) Exceto como disposto no parágrafo (d) desta seção, o seguinte serviço de resgate e combate a incêndio deve estar disponível em cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS listado em um despacho ou plano de voo.</p> <p>(1) Em operações ETOPS até 180 minutos, cada aeródromo de alternativa ETOPS deve possuir o serviço descrito no parágrafo (a) desta seção equivalente ao especificado pela OACI como categoria 4 ou superior.</p> <p>(2) Para operações ETOPS além de 180 minutos, cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS deve possuir o serviço descrito no parágrafo (a) desta seção equivalente ao especificado pela OACI como categoria 4 ou superior. Adicionalmente, a aeronave deve se manter dentro da autorização de desvio ETOPS de um Aeródromo Adequado que possui serviço de resgate e combate a incêndio equivalente ao especificado pela OACI como categoria 7 ou superior.</p> <p>(b) Se o equipamento e o pessoal requerido pelo parágrafo (a) desta seção não estiverem imediatamente disponíveis no aeródromo, o detentor de certificado ainda assim poderá listá-lo em seu despacho ou plano de voo se o mesmo puder contar com o auxílio de forças locais de combate a incêndios. Um tempo de resposta de 30 minutos para a disponibilidade do auxílio de forças locais é adequado, se estas forças puderem ser notificadas enquanto a aeronave está desviando-se para o aeródromo. As forças de combate a incêndio locais deverão permanecer o tempo que a aeronave necessite de tais serviços.</p>	Requisito adotado buscando uma maior harmonização com o FAR 121.106
121.107 - CENTROS DE DESPACHO DE VÔO	121.107 - CENTROS DE DESPACHO DE VOO	Mantido o texto original
Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que possui centros de despacho de vôo em número suficiente para atender as operações a serem conduzidas e que tais centros estão localizados nos pontos necessários ao controle operacional de cada vôo.	Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve demonstrar que possui centros de despacho de voo em número suficiente para atender as operações a serem conduzidas e que tais centros estão localizados nos pontos necessários ao controle operacional de cada voo.	Mantido o texto original
SUBPARTE F - APROVAÇÃO DE ROTAS E ÁREAS PARA OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	SUBPARTE F - APROVAÇÃO DE ROTAS E ÁREAS PARA OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
121.111 - APLICABILIDADE	121.111 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece regras para obtenção de aprovação de rotas e de áreas de operação para detentores de certificado conduzindo operações suplementares.	Esta subparte estabelece regras para obtenção de aprovação de rotas e de áreas de operação para detentores de certificado que conduzam operações suplementares.	Mantido o texto original..
121.113 - REQUISITOS PARA ROTAS E ÁREAS. GERAL	121.113 - REQUISITOS PARA ROTAS E ÁREAS. GERAL	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares e buscando aprovação de área e de rotas deve demonstrar:	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares e buscando aprovação de área e de rotas deve demonstrar:	Mantido o texto original
(1) que está habilitado a conduzir operações dentro do espaço aéreo brasileiro, de acordo com os parágrafos (a)(3) e (4) desta seção;	(1) que está habilitado a conduzir operações dentro do espaço aéreo brasileiro, de acordo com os parágrafos (a)(3) e (4) desta seção;	Mantido o texto original
(2) que está habilitado a conduzir operações de acordo com os requisitos aplicáveis a cada área fora do Brasil para a qual é solicitada autorização;	(2) que está habilitado a conduzir operações de acordo com os requisitos aplicáveis a cada área fora do Brasil para a qual é solicitada autorização;	Mantido o texto original
(3) que está equipado e habilitado para conduzir operações dentro do sistema de aerovias brasileiras, aerovias estrangeiras e rotas de assessoramento (ADR's) a serem voadas, usando as facilidades de navegação e de comunicações associadas às mesmas; e	(3) que está equipado e habilitado para conduzir operações dentro do sistema de aerovias brasileiras, aerovias estrangeiras e rotas de assessoramento (ADR's) a serem voadas, usando as facilidades de navegação e de comunicações associadas às mesmas; e	Mantido o texto original
(4) que irá conduzir todas as suas operações IFR ou VFR noturnas dentro de aerovias brasileiras, aerovias estrangeiras, espaço aéreo controlado ou em rotas assessoramento (ADR's).	(4) que irá conduzir todas as suas operações IFR ou VFR noturnas dentro de aerovias brasileiras, aerovias estrangeiras, espaço aéreo controlado ou em rotas assessoramento (ADR's).	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) Não obstante o parágrafo (a)(4) desta seção, o DAC pode aprovar rotas fora do espaço aéreo controlado se o detentor de certificado conduzindo operações suplementares demonstrar que a rota é segura para a operação e o DAC considerar que a densidade do tráfego é tal que um adequado nível de segurança pode ser assegurado. O detentor de certificado não pode usar tais rotas, a menos que sejam aprovadas pelo DAC e listadas nas especificações operativas do detentor de certificado.	(b) Não obstante o parágrafo (a)(4) desta seção, a ANAC pode aprovar rotas fora do espaço aéreo controlado se o detentor de certificado conduzindo operações suplementares demonstrar que a rota é segura para a operação e a ANAC considerar que a densidade do tráfego é tal que um adequado nível de segurança pode ser assegurado. O detentor de certificado não pode usar tais rotas, a menos que sejam aprovadas pela ANAC e listadas nas especificações operativas do detentor de certificado.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
	121.114 Altitudes mínimas de voo	Requisito adotado por ser um requisito do Anexo 6, parte 1, e harmonizado com o Lar 121.315.
	(a) A ANAC poderá permitir que o detentor de certificado estabeleça altitudes mínimas de voo para as rotas que opere desde que não sejam inferiores às estabelecidas pelo Brasil ou pelos Estados sobrevoados, a não ser que tenham sido expressamente aprovadas.	
	(b) Nas rotas nas quais os Estados mencionados em (a) não tenham estabelecido altitudes mínimas de voo, o detentor de certificado deverá especificar o método empregado para tal cálculo. As altitudes mínimas de voo determinadas pelo método citado não devem ser inferiores às especificadas no Anexo 2 da Convenção Internacional de Aviação Civil.	Requisito adotado buscando uma maior harmonização com o LAR 121.315
	(c) O método para estabelecer as altitudes mínimas de voo do detentor de certificado deve ser aprovado pela ANAC.	
121.115 - LARGURA DE ROTA	121.115 - LARGURA DE ROTA	Mantido o texto original
(a) Rotas ou segmentos de rota dentro de aerovias brasileiras, aerovias estrangeiras ou de rotas de assessoramento têm largura igual à largura normal das mesmas. Sempre que, ouvido o DECEA, o DAC julgar necessário alterar a largura para certas rotas, serão considerados os seguintes itens:	Rotas e segmentos de rotas aprovadas de aerovias brasileiras ou estrangeiras possuem a largura prevista nas cartas e publicações pertinentes do Comando da Aeronáutica.	
(1) separação mínima do terreno.		
(2) altitudes mínimas de vôo na rota.		Requisito modificado por ser matéria regulada pelo COMAER
(3) auxílios à navegação de solo e de bordo.		
(4) densidade de tráfego aéreo.		
(5) procedimentos de tráfego aéreo.		
(b) Qualquer rota ou largura de rota que tenha sido determinada pelo DAC será listada nas especificações operativas do detentor de certificado.		
121.117 - AERÓDROMOS. INFORMAÇÕES REQUERIDAS	121.117 - AERÓDROMOS. INFORMAÇÕES REQUERIDAS	Mantido o texto original
(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações suplementares pode usar qualquer aeródromo, a menos que ele seja homologado e apropriadamente equipado e adequado à operação proposta, considerando aspectos como dimensões, superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público, iluminação, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e ATC.	(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações suplementares pode usar um aeródromo, a menos que ele seja homologado e apropriadamente equipado e adequado à operação proposta, considerando aspectos como dimensões, superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público, iluminação, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e ATC.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e disseminar ao pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ela utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nesses aeródromos. As informações aeronáuticas devem incluir:	(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e disseminar ao pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ela utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nesses aeródromos. As informações aeronáuticas devem incluir:	Mantido o texto original
(1) aeródromo:	(1) aeródromo:	Mantido o texto original
(i) facilidades.	(i) facilidades.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(ii) proteção ao público.	(ii) segurança contra atos ilícitos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iii) auxílios à navegação e comunicações.	(iii) auxílios à navegação e comunicações.	Mantido o texto original
(iv) construções afetando decolagens, pousos e operações no solo.	(iv) construções afetando decolagens, pousos e operações no solo.	Mantido o texto original
(v) instalações de tráfego aéreo.	(v) instalações de tráfego aéreo.	Mantido o texto original
(2) pistas de decolagem e pouso, "clearways" e "stopways":	(2) pistas de decolagem e pouso, "clearways" e "stopways":	Mantido o texto original
(i) dimensões.	(i) dimensões.	Mantido o texto original
(ii) tipo de superfície e resistência da mesma.	(ii) tipo de superfície e resistência da mesma.	Mantido o texto original
(iii) sistema de iluminação e de sinalização.	(iii) sistema de iluminação e de sinalização.	Mantido o texto original
(iv) altitude e gradientes.	(iv) altitude e gradientes.	Mantido o texto original
(3) cabeceiras deslocadas:	(3) cabeceiras deslocadas:	Mantido o texto original
(i) localização.	(i) localização.	Mantido o texto original
(ii) dimensões.	(ii) dimensões.	Mantido o texto original
(iii) decolagem, pouso ou ambos.	(iii) decolagem, pouso ou ambos.	Mantido o texto original
(4) obstáculos:	(4) obstáculos:	Mantido o texto original
(i) aqueles que afetam os cálculos de decolagem e pouso previstos na subparte I deste regulamento.	(i) aqueles que afetam os cálculos de decolagem e pouso previstos na subparte I deste regulamento.	Mantido o texto original
(ii) obstáculos relevantes.	(ii) obstáculos relevantes.	Mantido o texto original
(5) procedimentos de voo por instrumento:	(5) procedimentos de voo por instrumento:	Mantido o texto original
(i) procedimentos de decolagem.	(i) procedimentos de decolagem.	Mantido o texto original
(ii) procedimentos de aproximação.	(ii) procedimentos de aproximação.	Mantido o texto original
(iii) procedimentos de arremetida.	(iii) procedimentos de arremetida.	Mantido o texto original
(6) informações adicionais:	(6) informações adicionais:	Mantido o texto original
(i) equipamento de medida de alcance visual de pista (RVR).	(i) equipamento de medida de alcance visual de pista (RVR).	Mantido o texto original
(ii) ventos predominantes em condições de baixa visibilidade.	(ii) ventos predominantes em condições de baixa visibilidade.	Mantido o texto original
	(iii) procedimentos especiais em casos de falha de motor na decolagem.	Adotado o requisito previsto no LAR 121.325 6(iii)
(c) Se o DAC considerar que o sistema de coleta, atualização, disseminação e utilização de informações aeronáuticas aprovado para um detentor de certificado deve ser alterado para atender a novas circunstâncias, esse detentor será notificado por escrito devendo implementar as alterações requeridas. Dentro de 30 dias após receber a notificação, o detentor de certificado pode solicitar reconsideração da decisão do DAC. A apresentação de recurso deixa em suspenso o prazo de cumprimento da alteração até a decisão do DAC sobre o assunto. Entretanto, se for considerado que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, o DAC pode determinar, justificando sua decisão, uma modificação com efetividade imediata	(c) Se a ANAC considerar que o sistema de coleta, atualização, disseminação e utilização de informações aeronáuticas aprovado para um detentor de certificado deve ser alterado para atender a novas circunstâncias, esse detentor será notificado por escrito devendo implantar as alterações requeridas. Dentro de 30 dias após receber a notificação, o detentor de certificado pode solicitar reconsideração da decisão da ANAC. A apresentação de recurso deixa em suspenso o prazo de cumprimento da alteração até a decisão da ANAC sobre o assunto. Entretanto, se for considerado que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, a ANAC pode determinar, justificando sua decisão, uma modificação com efetividade imediata	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
121.119 - SERVIÇOS DE INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS	121.119 - SERVIÇOS DE INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações suplementares pode utilizar-se de informações meteorológicas para conduzir seus vôos, a menos que tais informações tenham sido preparadas pelo Serviço de Meteorologia do Comando da Aeronáutica ou outra agência reconhecida pelo DAC. Para operações fora do Brasil, o detentor de certificado deve demonstrar que as informações e previsões meteorológicas disponíveis são preparadas por fontes consideradas satisfatórias pelo DAC.	(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações suplementares pode utilizar-se de informações meteorológicas para conduzir seus voos, a menos que tais informações tenham sido preparadas pelo Comando da Aeronáutica ou outra agência reconhecida pelo mesmo. Para operações fora do Brasil, o detentor de certificado deve demonstrar que as informações e previsões meteorológicas disponíveis são preparadas por fontes consideradas satisfatórias pela ANAC.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares que se utilize de previsões meteorológicas para orientar movimentos de vôo deve utilizar previsões preparadas a partir das informações meteorológicas especificadas no parágrafo (a) desta seção.]	(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares que se utilize de previsões meteorológicas para orientar movimentos de voo deve utilizar previsões preparadas a partir das informações meteorológicas especificadas no parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto original
121.121 - FACILIDADES DE NAVEGAÇÃO EM ROTA	121.121 - FACILIDADES DE NAVEGAÇÃO EM ROTA	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado conduzindo operações suplementares pode conduzir qualquer operação ao longo de uma rota, a menos que os auxílios de solo não visuais sejam:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado conduzindo operações suplementares pode conduzir qualquer operação ao longo de uma rota, a menos que os auxílios de solo não visuais sejam:	Mantido o texto original
(1) disponíveis ao longo da rota de modo a garantir a navegação dentro do grau de precisão requerido pelo ATC; e	(1) disponíveis ao longo da rota de modo a garantir a navegação dentro do grau de precisão requerido pelo ATC; e	Mantido o texto original
(2) localizados de modo a permitir navegação de e para qualquer aeródromo regular, de reabastecimento ou de alternativa, dentro do grau de precisão requerido pela operação envolvida.	(2) localizados de modo a permitir navegação de e para qualquer aeródromo regular, de reabastecimento ou de alternativa, dentro do grau de precisão requerido pela operação envolvida.	Mantido o texto original
(b) Os auxílios de solo não visuais não são requeridos para:	(b) Os auxílios de solo não visuais não são requeridos para:	Mantido o texto original
(1) operações VFR diurnas que o detentor de certificado demonstrar que podem ser conduzidas com segurança por navegação por contato face às características do terreno;	(1) operações VFR diurnas que o detentor de certificado demonstrar que podem ser conduzidas com segurança por navegação por contato face às características do terreno;	Mantido o texto original
(2) operações VFR noturnas em aerovias ou rotas sobre áreas iluminadas e onde o DAC, ouvido o DECEA, considerar haver referências no solo adequadas para uma operação segura.	(2) operações VFR noturnas em rotas que o detentor de certificado demonstrar a existência de referências no solo bem iluminadas, confiáveis e adequadas à operação segura; e	O texto foi alterado devido as atribuições da Lei 11.182.
(3) operação em segmentos de rota onde o uso de navegação astronômica ou outro meio especializado de navegação autônoma é aprovado pelas autoridades aeronáuticas.	(3) operação em segmentos de rota onde o uso de navegação astronômica ou outro meio especializado de navegação autônoma é aprovado pelas autoridades aeronáuticas.	Mantido o texto original
[(c) Com exceção dos auxílios-rádio requeridos em rotas para aeródromos de alternativa, todos os auxílios de solo não visuais requeridos para rotas aprovadas fora de espaço aéreo controlado serão listados nas especificações operativas do detentor de certificado.]	(c) Com exceção dos auxílios-rádio requeridos em rotas para aeródromos de alternativa, todos os auxílios de solo não visuais requeridos para rotas aprovadas fora de espaço aéreo controlado serão listados nas especificações operativas do detentor de certificado.	Mantido o texto original
	121.122 Facilidades para comunicações- operações suplementares	Texto incluído para harmonização com o FAR 121.122 ora adotado.
	(a) Cada detentor de certificado ao conduzir operações suplementares, que não operações cargueiras, em aviões com mais de dois motores deve demonstrar que possui um sistema de rádio-comunicação de duas vias ou outro meio de comunicação aprovado pela ANAC. Este sistema deve garantir comunicações imediatas e confiáveis em toda a rota (direta ou circuito ponto-a-ponto) entre cada avião e o detentor de certificado e este e o serviço ATC apropriado, exceto como especificado na seção 121.351(c).	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(b) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações suplementares, que não operações cargueiras, com aviões com mais de dois motores deve possuir um sistema de comunicação por voz, para ETOPS, onde esta facilidade é disponibilizada. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Nos locais onde esta facilidade não estiver disponível ou for de baixa qualidade, outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	Requisito adotado buscando-se uma maior harmonização com o FAR 121.122
	(c) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações ETOPS além de 180 minutos com aeronaves com mais de dois motores deve possuir um sistema de comunicação adicional, além do requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Este sistema deve prover comunicação por voz via satélite com a mesma fidelidade de um sistema telefônico terrestre, ademais deve ser capaz de prover comunicações entre a tripulação e os serviços de controle de tráfego aéreo e entre a tripulação e o detentor do certificado. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Se o sistema de comunicação por satélite não estiver disponível ou for de baixa qualidade outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	
121.123 - FACILIDADES DE ATENDIMENTO E SERVIÇOS DE RAMPA	121.123 - FACILIDADES DE ATENDIMENTO E SERVIÇOS DE RAMPA	Mantido o texto original
[Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve demonstrar que dispõe de pessoal competente e de adequadas facilidades e equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimento e materiais) a fim de assegurar apropriados serviços de atendimento no solo, manutenção e manutenção preventiva aos aviões e equipamentos auxiliares.]	Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve demonstrar que dispõe de pessoal competente e de adequadas facilidades e equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimento e materiais) a fim de assegurar apropriados serviços de atendimento no solo, manutenção e manutenção preventiva aos aviões e equipamentos auxiliares.	Mantido o texto original
121.125 - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE VÔOS	121.125 - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE VOOS	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações aéreas suplementares deve demonstrar que dispõe de:	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações aéreas suplementares deve demonstrar que dispõe de:	Mantido o texto original
(1) um sistema de acompanhamento de vôo, aprovado e estabelecido de acordo com a subparte U deste regulamento, que seja adequado para o acompanhamento de cada vôo, considerando as operações a serem conduzidas; e	(1) um sistema de acompanhamento de voo, aprovado e estabelecido de acordo com a subparte U deste regulamento, que seja adequado para o acompanhamento de cada voo, considerando as operações a serem conduzidas; e	Mantido o texto original
(2) centros de acompanhamento de vôo localizados naqueles pontos necessários para:	(2) centros de acompanhamento de voo localizados naqueles pontos necessários para:	Mantido o texto original
(i) assegurar o apropriado acompanhamento do progresso de cada vôo no que diz respeito à sua partida do ponto de origem e sua chegada no ponto de destino, incluindo pousos intermediários, desvios para alternativas e atrasos por problemas mecânicos ou de manutenção que possam ocorrer nesses locais; e	(i) assegurar o apropriado acompanhamento do progresso de cada voo no que diz respeito à sua partida do ponto de origem e sua chegada no ponto de destino, incluindo pousos intermediários, desvios para alternativas e atrasos por problemas mecânicos ou de manutenção que possam ocorrer nesses locais; e	Mantido o texto original
(ii) assegurar que o piloto em comando receberá todas as informações necessárias à segurança de vôo.	(ii) assegurar que o piloto em comando receberá todas as informações necessárias à segurança de voo.	Mantido o texto original
(b) Um detentor de certificado conduzindo operações aéreas suplementares pode utilizar facilidades de acompanhamento de vôos operadas por terceiros. Entretanto, a responsabilidade primária pelo controle operacional de cada vôo não pode ser delegada a nenhuma pessoa.	(b) Um detentor de certificado conduzindo operações aéreas suplementares pode utilizar facilidades de acompanhamento de voos operadas por terceiros. Entretanto, a responsabilidade primária pelo controle operacional de cada voo não pode ser delegada a ninguém.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) Um sistema de acompanhamento de vôo não precisa prover contato avião-terra durante o vôo.	(c) Um sistema de acompanhamento de voo não precisa prover contato avião-centro de acompanhamento durante o voo.	Mantido o texto original
(d) Nas especificações do detentor de certificado deve constar o sistema de acompanhamento de vôo que ela está autorizada a utilizar, assim como a localização dos centros de controle.	(d) Nas especificações do detentor de certificado deve constar o sistema de acompanhamento de voo autorizado, assim como a localização dos centros de controle.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.127 - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE VÔO. REQUISITOS	121.127 - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE VOO. REQUISITOS	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações aéreas suplementares usando um sistema de acompanhamento de vôo deve demonstrar que:	(a) Cada detentor de certificado não conduzir operações aéreas suplementares usando um sistema de acompanhamento de voo deve demonstrar que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) o sistema dispõe de pessoal e equipamento adequado para prover as informações necessárias ao início e ao prosseguimento seguro de cada vôo para:	(1) o sistema dispõe de pessoal e equipamento adequado para prover as informações necessárias ao início e ao prosseguimento seguro de cada voo para:	Mantido o texto original
(i) a tripulação de vôo de cada avião; e	(i) a tripulação de voo de cada avião; e	Mantido o texto original
(ii) as pessoas designadas pelo detentor de certificado para executar o controle operacional do vôo; e	(ii) as pessoas designadas pelo detentor de certificado para executar o controle operacional do voo; e	Mantido o texto original
(2) o sistema possui meios de comunicação privados ou públicos (como telefone, telex ou rádio) adequados ao acompanhamento do progresso de cada vôo no que diz respeito à sua decolagem do aeródromo de origem e ao seu pouso no aeródromo de destino, incluindo pousos intermediários e pousos alternativos, assim como eventuais atrasos por problemas mecânicos ou de manutenção ocorridos nesses pontos.	(2) o sistema possui meios de comunicação privados ou públicos (como telefone, rádio) adequados ao acompanhamento do progresso de cada voo no que diz respeito à sua decolagem do aeródromo de origem e ao seu pouso no aeródromo de destino, incluindo pousos intermediários e pousos alternativos, assim como eventuais atrasos por problemas mecânicos ou de manutenção ocorridos nesses pontos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) O detentor de certificado conduzindo operações aéreas suplementares deve demonstrar que o pessoal especificado no parágrafo (a) desta seção e aqueles designados para o controle operacional do avião estão habilitados a exercerem suas funções.	(b) O detentor de certificado conduzindo operações aéreas suplementares deve demonstrar que o pessoal especificado no parágrafo (a) desta seção e aqueles designados para o controle operacional do avião estão habilitados a exercerem suas funções.	Mantido o texto original
SUBPARTE G - REQUISITOS DO MANUAL	SUBPARTE G - REQUISITOS DO SISTEMA de MANUAIS	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
121.131 - APLICABILIDADE	121.131 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece requisitos para elaboração e atualização de manuais para todos os detentores de certificado.	Esta subparte estabelece requisitos para elaboração e atualização do sistema de manuais para todos os detentores de certificado.	Mantido o texto original
121.133 - ELABORAÇÃO DO MANUAL	121.133 - ELABORAÇÃO DO SISTEMA DE MANUAIS	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
[(a) Cada detentor de certificado deve elaborar e manter atualizado um manual para uso e orientação de seu pessoal de terra e de vôo na condução de suas atividades.	(a) Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aceitação prévia da ANAC um sistema de manuais para uso e orientação de seu pessoal de solo e de voo na condução de suas atividades.	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 89, DE 11 DE MAIO DE 2009
(b) Para os propósitos desta subparte, o detentor de certificado pode elaborar a parte do manual contendo instruções e informações de manutenção, no todo ou em parte, sob a forma impressa ou outras formas aceitáveis pelo DAC.	(b) Cada revisão de cada manual que integre o sistema de manuais do operador deve ser submetida à aceitação prévia da ANAC, salvo aquelas dispensadas deste ato pelo manual já aceito.	
	(c) Para os propósitos desta subparte, o detentor de certificado pode elaborar uma parcela do sistema de manuais contendo instruções e informações de manutenção, no todo ou em parte, sob a forma impressa ou outras formas aceitáveis pela ANAC.	
121.135 - CONTEÚDO DO MANUAL	121.135 - CONTEÚDO DO SISTEMA DE MANUAIS	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
(a) Cada manual requerido por 121.133 deve:	(a) Cada sistema de manuais requerido por RBAC 121.133 deve:	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 89, DE 11 DE MAIO DE 2009
(1) conter instruções e informações necessárias ao pessoal envolvido, de modo a permitir que cada pessoa cumpra suas atribuições e responsabilidades com alto grau de segurança;	(1) conter instruções e informações necessárias ao pessoal envolvido, de modo a permitir que cada pessoa cumpra suas atribuições e responsabilidades com alto grau de segurança;	
(2) ter uma composição que facilite revisões;	(2) ter uma composição que facilite revisões;	
(3) ter a data da última revisão em cada uma de suas páginas; e	(3) ter a data da última revisão em cada uma de suas páginas; e	
(4) não contrariar nenhuma legislação brasileira vigente e, no caso de operações de bandeira ou suplementares, nenhuma legislação estrangeira aplicável. Não contrariar, ainda, o contido no certificado de homologação e respectivas especificações operativas.	(4) não contrariar nenhuma legislação brasileira vigente e, no caso de operações de bandeira ou suplementares, nenhuma legislação estrangeira aplicável. Não contrariar, ainda, o contido no certificado de homologação e respectivas especificações operativas.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) O manual pode ser composto por dois ou mais volumes separados, podendo conter cópias de publicações originais dos fabricantes dos aviões e componentes, desde que o conjunto contenha todas as informações abaixo, mas cada volume deve conter todas as informações concernentes a cada grupo específico de pessoas:	(b) O manual pode ser composto por dois ou mais volumes separados, podendo conter cópias de publicações originais dos fabricantes dos aviões e componentes, desde que o conjunto contenha todas as informações abaixo, mas cada volume deve conter todas as informações concernentes a cada grupo específico de pessoas:	
(1) política geral do detentor de certificado.	(1) política geral do detentor de certificado;	
	(i) uma política específica do detentor de certificado que venha a abranger manobras, ações e procedimentos normais, anormais e de emergência aprovados, previstos nos seu programa de treinamento operacional, os quais incluam aqueles voltados para evitar tesouras de vento em baixa altitude e CFIT – <i>Controlled Flight into Terrain</i> .	Alteração sugerida através da NT 012/GCTA121a de 06/03/09. 60800.014431/2009-14
(2) atribuições e responsabilidades funcionais de cada tripulante, membros apropriados da organização de solo e do pessoal de direção.	(2) atribuições e responsabilidades funcionais de cada tripulante, membros apropriados da organização de solo e do pessoal de direção;	
(3) referências aos RBHA e a outros documentos apropriados do Comando da Aeronáutica.	(3) referências aos Regulamentos e a outros documentos apropriados;	
(4) despacho de voo e controle operacional, incluindo procedimentos de coordenação de despachos de voo e controle operacional ou procedimentos de acompanhamento de voo, como aplicável.	(4) despacho de voo e controle operacional, incluindo procedimentos de coordenação de despachos de voo e controle operacional ou procedimentos de acompanhamento de voo, como aplicável;	
(5) procedimentos de voo em rota, comunicações e navegação, incluindo procedimentos para despacho ou continuação de voo se algum item de equipamento, requerido para um particular tipo de operação, tornar-se inoperante ou inservível em rota.	(5) procedimentos de voo em rota, comunicações e navegação, incluindo procedimentos para despacho ou continuação de voo se algum item de equipamento, requerido para um particular tipo de operação, tornar-se inoperante ou inservível em rota;	
(6) para operações domésticas ou de bandeira, informações apropriadas sobre vôos em rota, retiradas das especificações operativas, incluindo, para cada rota aprovada, os tipos de aviões autorizados a voá-la, o tipo de operação aprovado como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. para a mesma e qualquer outra informação pertinente.	(6) para operações domésticas ou de bandeira, informações apropriadas sobre voos em rota, retiradas das especificações operativas, incluindo, para cada rota aprovada, os tipos de aviões autorizados a voá-la, o tipo de operação aprovado como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. para a mesma e qualquer outra informação pertinente;	
(7) para operações suplementares, informações apropriadas, retiradas das especificações operativas, incluindo a área de operação autorizada, os tipos de aviões autorizados, os tipos de operação aprovados como VFR, IFR, diurno, noturno, etc e qualquer outra informação pertinente.	(7) para operações suplementares, informações apropriadas, retiradas das especificações operativas, incluindo a área de operação autorizada, os tipos de aviões autorizados, os tipos de operação aprovados como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. e qualquer outra informação pertinente;	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 89, DE 11 DE MAIO DE 2009
(8) informações sobre os aeródromos da especificação operativa, incluindo para cada um:	(8) informações sobre os aeródromos da especificação operativa, incluindo para cada um:	
(i) sua localização (para operações domésticas e de bandeira apenas);	(i) sua localização (para operações domésticas e de bandeira apenas);	
(ii) sua designação: normal, interino ou de alternativa (para operações domésticas e de bandeira apenas);	(ii) sua designação: normal, interino ou de alternativa (para operações domésticas e de bandeira apenas);	
(iii) os tipos de aviões autorizados a utilizá-lo (para operações domésticas e de bandeira apenas);	(iii) os tipos de aviões autorizados a utilizá-lo (para operações domésticas e de bandeira apenas);	
(iv) procedimentos de aproximação e pouso por instrumentos;	(iv) procedimentos de aproximação e pouso por instrumentos;	
(v) mínimos meteorológicos de pouso e decolagem; e	(v) mínimos meteorológicos de pouso e decolagem; e	
(vi) qualquer outra informação julgada pertinente.	(vi) qualquer outra informação julgada pertinente;	
(9) limitações de peso de decolagem, de rota e de pouso;	(9) limitações de peso de decolagem, de rota e de pouso;	
	(10) Dados de desempenho para todas as fases de operações ETOPS;	Requisito adotado para uma maior harmonização com o FAR PART 121
(10) procedimentos para familiarizar passageiros com o uso de equipamentos de emergência durante o voo;	(11) procedimentos para familiarizar passageiros com o uso de equipamentos de emergência durante o voo;	
(11) equipamentos e procedimentos de emergência;	(12) equipamentos e procedimentos de emergência;	
(12) método de designação de sucessão da tripulação no comando do voo;	(13) método de designação de sucessão da tripulação no comando do voo;	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(13) procedimentos para determinar a praticabilidade de pistas para pousos e decolagem e para a disseminação das informações pertinentes ao pessoal de operações;	(14) procedimentos para determinar a praticabilidade de pistas para pousos e decolagem e para a disseminação das informações pertinentes ao pessoal de operações;	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 89, DE 11 DE MAIO DE 2009
(14) procedimentos para operação em gelo, granizo, tempestade, turbulência e outras condições atmosféricas potencialmente perigosas;	(15) procedimentos para operação em gelo, granizo, tempestade, turbulência e outras condições atmosféricas potencialmente perigosas;	
(15) cada currículo de programa de treinamento requerido incluindo as apropriadas fases de solo, voo e emergência;	(16) cada currículo de programa de treinamento requerido incluindo as apropriadas fases de solo, voo e emergência;	
(16) procedimentos e instruções sobre manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa;	(17) procedimentos e instruções sobre manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa;	
(17) tempos limites, ou padrões para determinação de tempo limite para revisões gerais, inspeções e verificações de células, grupos motopropulsores e equipamentos normais e de emergência;	(18) tempos limites, ou padrões para determinação de tempo limite para revisões gerais, inspeções e verificações de células, grupos moto propulsores e equipamentos normais e de emergência;	Mantido o texto original..
(18) procedimentos para reabastecimento dos aviões, eliminação de contaminação de combustível, prevenção de incêndios (incluindo proteção eletrostática) e proteção aos passageiros durante os reabastecimentos;	(19) procedimentos para reabastecimento dos aviões, eliminação de contaminação de combustível, prevenção de incêndios (incluindo proteção eletrostática) e proteção aos passageiros durante os reabastecimentos;	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 89, DE 11 DE MAIO DE 2009
(19) inspeções de aeronavegabilidade, incluindo instruções abrangendo procedimentos, padrões, responsabilidades e autoridade dos inspetores;	(20) instruções abrangendo as responsabilidades e autoridade dos inspetores nas inspeções de aeronavegabilidade;	
(20) métodos e procedimentos para manter o peso e o centro de gravidade dos aviões dentro dos limites aprovados;	(21) métodos e procedimentos para manter o peso e o centro de gravidade dos aviões dentro dos limites aprovados;	
(21) quando aplicável, procedimentos para qualificação de pilotos e despachantes de voo em rotas e aeródromos;	(22) quando aplicável, procedimentos para qualificação de pilotos e despachantes de voo em rotas e aeródromos;	
(22) procedimentos para notificação de acidentes e incidentes nos termos da legislação específica do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);	(23) procedimentos para notificação de acidentes e incidentes nos termos da legislação específica do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);	
	(24) Em operações ETOPS de bandeira e suplementares, que não cargueiras, acima de 180 minutos deverá ser elaborado um plano para a continuação de viagem dos passageiros.	ADOTADO CONFORME PREVISTO NO FAR PART 121
(23) [procedimentos e instruções que permitam ao pessoal reconhecer materiais perigosos, como definidos na IAC 1603A e, se tais materiais tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para:	(25) procedimentos e instruções que permitam ao pessoal reconhecer artigos perigosos e, se tais artigos tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para:	ADOTADO CONFORME O PROCESSO 60800.023001/2009-85
(i) aceitação de embarque de material perigoso como previsto na IAC 1603A, para assegurar empacotamento, marcas, etiquetas e documentação de embarque apropriados, assim como compatibilidade de artigos e instruções para seu carregamento, guarda e manuseio;	(i) aceitação de embarque de artigo perigoso para assegurar embalagem, marcas, etiquetas e documentação de embarque apropriados, assim como compatibilidade de artigos e instruções para seu carregamento, guarda e manuseio;	ADOTADO CONFORME O PROCESSO 60800.023001/2009-85
(ii) notificação e relatório de incidente com material perigoso como requerido pela IAC 1603A	(ii) notificação e relatório de incidente com artigo perigoso como requerido pela legislação específica;	ADOTADO CONFORME O PROCESSO 60800.023001/2009-85
(iii) notificação ao piloto em comando da existência de material perigoso a bordo	(iii) notificação ao piloto em comando da existência de artigo perigoso a bordo;	Mantido o texto original
	(iv) procedimentos de emergência em voo relativos a artigos perigosos.	Alteração sugerida através da NT 004/GCTA/PAC/2009 de 10/02/09. 60800.008527/2009-35
(24) o nome e as atribuições do(s) agente(s) de segurança de voo e quaisquer outras informações ou instruções relativas à segurança.	(26) o nome e as atribuições do Diretor de Segurança Operacional e quaisquer outras informações ou instruções relativas ao sistema segurança operacional da empresa.	Texto incluído visando harmonizar com o RBAC 119 aprovado.
	(27) deve conter procedimentos operacionais padronizados (SOP) que proporcionem ao pessoal de operações de voo orientações para as operações, em todas as fases de voo, de maneira segura, eficiente, lógica e previsível	Alteração sugerida através da NT 27/GCTA/PAC/2008 de 10/12/08. 60800.013395/2009-63

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) O manual só pode conter cópias de publicações originais dos fabricantes dos aviões e equipamentos, como previsto no parágrafo (b) desta seção, se:	(c) O sistema de manuais só pode conter cópias de publicações originais dos fabricantes dos aviões e equipamentos, como previsto no parágrafo (b) desta seção, se:	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
(1) tais cópias atenderem ao previsto no parágrafo (a) desta seção; e	(1) tais cópias atenderem ao previsto no parágrafo (a) desta seção; e	Mantido o texto original
(2) o original for em português ou em inglês. Se for em inglês, o detentor de certificado deve demonstrar que o pessoal ao qual as cópias serão distribuídas conforme os parágrafos (a)(1) e (2) da seção 121.137 deste regulamento é capaz de ler e entender, perfeitamente, as instruções nelas contidas.	(2) o original for em português ou em inglês. Se for em inglês, o detentor de certificado deve demonstrar que o pessoal ao qual as cópias serão distribuídas conforme os parágrafos (a)(1) e (2) da seção 121.137 deste regulamento, é capaz de ler e entender, perfeitamente, as instruções nelas contidas.	Mantido o texto original
(d) Cada detentor de certificado deve manter um conjunto completo de seu manual em sua base principal de operação.	(d) Cada detentor de certificado deve manter um conjunto completo de seu manual em sua base principal de operação.	Mantido o texto original
(e) Os assuntos citados nesta seção constituem os itens do manual do detentor de certificado que não são especificamente requeridos em outras seções deste regulamento, visando completar o conjunto de informações requeridas pelo apêndice 2, da Parte I do Anexo 6 à Convenção de Chicago.	(e) Os assuntos citados nesta seção constituem os itens do sistema de manuais do detentor de certificado que não são especificamente requeridos em outras seções deste regulamento, visando completar o conjunto de informações requeridas pelo Apêndice 2, da Parte I do Anexo 6 à Convenção de Chicago.	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
121.137 - DISPONIBILIDADE E DISTRIBUIÇÃO DO MANUAL	121.137 - DISPONIBILIDADE E DISTRIBUIÇÃO DO SISTEMA DE MANUAIS	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
(a) Cada detentor de certificado deve fornecer cópias do manual requerido por 121.133 (e respectivas alterações e/ou adendos) ou de partes apropriadas do mesmo para:	(a) Cada detentor de certificado deve fornecer cópias do sistema de manuais, ou suas partes apropriadas, requerido por 121.133 (e respectivas alterações e/ou adendos) ou de partes apropriadas do mesmo para:	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
(1) seu pessoal de operações de solo e seu pessoal de manutenção.	(1) seu pessoal de operações de solo e seu pessoal de manutenção.	Mantido o texto original
(2) suas tripulações.	(2) suas tripulações.	Mantido o texto original
(3) os órgãos determinados pelo DAC.	(3) os órgãos determinados pela ANAC.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(b) Cada pessoa a quem o manual (ou a parte aplicável do mesmo) for distribuído conforme o parágrafo (a) desta seção deve mantê-lo atualizado com as alterações e adendos a ela fornecidos e deve manter o manual ou os volumes apropriados em local acessível quando executando as tarefas a ela designadas.	(b) Cada pessoa a quem o sistema de manuais (ou a parte aplicável do mesmo) for distribuído conforme o parágrafo (a) desta seção deve mantê-lo atualizado com as alterações e adendos a ela fornecidos e deve manter o sistema de manuais ou os volumes apropriados em local acessível quando executando as tarefas a ela designadas.	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
(c) Visando o cumprimento do parágrafo (a) desta seção, o detentor de certificado pode fornecer a parte do manual referente à manutenção sob a forma impressa ou outra forma aprovada pelo DAC que permita recuperar as informações.	(c) Visando o cumprimento do parágrafo (a) desta seção, o detentor de certificado pode fornecer a parte do sistema de manuais referente à manutenção sob a forma impressa ou outra forma aprovada pela ANAC que permita recuperar as informações.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
[(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (b) desta seção, para o caso de tripulantes, o detentor de certificado pode optar por manter a bordo de seus aviões cópias do manual (ou partes aplicáveis do mesmo) atualizadas e em quantidade adequada ao número e tipos de tripulantes a bordo. O posicionamento e a quantidade desses manuais (ou partes aplicáveis dos mesmos) na cabine de passageiros de cada tipo de avião e para cada configuração interna dessa cabine (se aplicável) deve ser aprovado pelo DAC.]	(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (b) desta seção, para o caso de tripulantes, o detentor de certificado pode optar por manter a bordo de seus aviões cópias do sistema de manuais (ou partes aplicáveis do mesmo) atualizadas e em quantidade adequada ao número e tipos de tripulantes a bordo. O posicionamento e a quantidade desses sistemas de manuais (ou partes aplicáveis dos mesmos) na cabine de passageiros de cada tipo de avião e para cada configuração interna dessa cabine (se aplicável) deve ser aprovada pela ANAC.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
121.139 - REQUISITOS PARA MANUAL A BORDO DE AVIÕES. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.139 - REQUISITOS DO SISTEMA DE MANUAIS A BORDO DE AVIÕES. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve transportar partes apropriadas do Manual em cada um dos seus aviões que esteja fora da sede operacional. Tais partes devem estar disponíveis para uso de pessoal de voo e de solo. Se qualquer porção da parte referente à manutenção estiver sob outra forma que não a impressa, o avião deve transportar, também, um dispositivo de leitura dos mesmos que proporcione imagem claramente legível das informações e instruções de manutenção ou um sistema que permita recuperar tais informações.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve transportar a totalidade ou partes apropriadas de seu sistema de manuais em cada um dos seus aviões que esteja fora da sede operacional. Tais partes devem estar disponíveis para uso de pessoal de voo e de solo. Se qualquer porção da parte referente à manutenção estiver sob outra forma que não a impressa, o avião deve transportar, também, um dispositivo de leitura dos mesmos que proporcione imagem claramente legível das informações e instruções de manutenção ou um sistema que permita recuperar tais informações.	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
(b) Se detentor de certificado conduzindo operações suplementares for capaz de executar toda a manutenção programada em locais específicos, nos quais ela mantém as partes de manutenção do manual, não haverá necessidade de ter a bordo tais partes quando o avião estiver se dirigindo para tais locais.	(b) Se detentor de certificado conduzindo operações suplementares for capaz de executar toda a manutenção programada em locais específicos, nos quais ela mantém as partes de manutenção do manual, não haverá necessidade de ter a bordo tais partes quando o avião estiver se dirigindo para tais locais.	Redação ajustada para adequar ao sistema de manuais
121.141 - MANUAL DE VÔO DOS AVIÕES	121.141 - MANUAL DE VOO DOS AVIÕES	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado deve possuir um Manual de Vôo aprovado e atualizado de cada tipo de avião que ele opera, exceto para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo homologado antes de 01 de janeiro de 1965.	(a) Cada detentor de certificado deve possuir um Manual de Voo Aprovado (AFM) ou Manual de Operações do Avião (AOM) atualizado para cada tipo de avião que ele opera, exceto para tipos não certificados na categoria transporte antes de 01 de janeiro de 1965.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) [Em cada avião que o parágrafo (a) desta seção requer possuir um Manual de Vôo, o detentor de certificado pode levar a bordo tanto o manual requerido por 121.133, se ele contiver as informações requeridas pelo aplicável manual de vôo e tais informações forem claramente identificadas como requisitos do manual de vôo, ou um Manual de Vôo aprovado (AFM). Se o detentor de certificado optar por transportar a bordo o manual requerido por 121.133, ele pode revisar as seções dos procedimentos operacionais e modificar a apresentação dos dados de desempenho contidos no AFM se tais modificações forem:	(b) Em cada avião que o parágrafo (a) desta seção requer possuir um manual de voo, o detentor de certificado pode levar a bordo tanto o manual requerido por 121.133, se ele contiver as informações requeridas pelo aplicável manual de voo e tais informações forem claramente identificadas como requisitos do AFM, ou um Manual de Operações do Avião (AOM). Se o detentor de certificado optar por transportar a bordo o manual requerido por 121.133, ele pode revisar as seções dos procedimentos operacionais e modificar a apresentação dos dados de desempenho contidos no AFM se tais modificações forem:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) aprovadas pelo DAC; e	(1) aprovadas pela ANAC; e	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(2) claramente identificadas como requisitos do AFM.]	(2) claramente identificadas como requisitos do AFM.	Mantido o texto original
SUBPARTE H - REQUISITOS DOS AVIÕES	SUBPARTE H - REQUISITOS DOS AVIÕES	Mantido o texto original
121.151 - APLICABILIDADE	121.151 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece requisitos para aviões de todos os detentores de certificado	Esta subparte estabelece requisitos para aviões de todos os detentores de certificado	Mantido o texto original
121.153 - REQUISITOS DOS AVIÕES. GERAL	121.153 - REQUISITOS DOS AVIÕES. GERAL	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que tal avião:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que tal avião:	Mantido o texto original
(1) seja registrado como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e possua um certificado de aeronavegabilidade válido, emitido conforme os RBHA aplicáveis; e	(1) seja registrado como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e possua um certificado de aeronavegabilidade válido, emitido conforme os RBAC aplicáveis; e	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC" e RBHA por RBAC.
(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, inclusive os relacionados com identificação e com equipamentos.	(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, inclusive os relacionados com identificação e com equipamentos.	Mantido o texto original
(b) Visando atender aos requisitos de aeronavegabilidade e cumprir as limitações operacionais, um detentor de certificado pode utilizar um método aprovado para controle de peso e balanceamento de seus aviões, baseado em peso médio, assumido ou estimado.	(b) Visando atender aos requisitos de aeronavegabilidade e cumprir as limitações operacionais, um detentor de certificado pode utilizar um método aprovado para controle de peso e balanceamento de seus aviões, baseado em peso médio, assumido ou estimado.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Um detentor de certificado operando segundo este regulamento deve ter o uso exclusivo de, no mínimo, um avião que atenda aos requisitos do parágrafo 121.157(b) deste regulamento. "Uso exclusivo" significa ter a posse, o controle e o uso do avião através de compra à vista ou a prazo registrada no RAB ou através de contrato de arrendamento segundo os termos do parágrafo (d) desta seção.	(c) Um detentor de certificado operando segundo este regulamento deve ter o uso exclusivo de, no mínimo, um avião que atenda aos requisitos do parágrafo 121.157(b) deste regulamento. "Uso exclusivo" significa ter a posse, o controle e o uso do avião através de compra à vista ou a prazo registrada no RAB ou através de contrato de arrendamento segundo os termos do parágrafo (d) desta seção.	Mantido o texto original
(d) Um detentor de certificado operando segundo este regulamento só pode operar um avião por ele arrendado se:	(d) Um detentor de certificado operando segundo este regulamento só pode operar um avião por ele arrendado se:	Mantido o texto original
(1) o contrato de arrendamento atender ao Código Brasileiro de Aeronáutica e for inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro;	(1) o contrato de arrendamento atender ao Código Brasileiro de Aeronáutica e for inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro;	Mantido o texto original
(2) o arrendador atender a uma das condições abaixo:	(2) o arrendador atender a uma das condições abaixo:	Mantido o texto original
(i) ser um detentor de certificado operando segundo este regulamento;	(i) ser um detentor de certificado operando segundo este regulamento;	Mantido o texto original
(ii) ser empresa de transporte aéreo estrangeira sediada em país filiado à OACI; ou	(ii) ser empresa de transporte aéreo estrangeira sediada em país filiado à OACI; ou	Mantido o texto original
(iii) ser uma empresa de arrendamento de aeronaves nacional ou estrangeira (ou outra pessoa física ou jurídica), sujeita à aprovação do DAC;	(iii) ser uma empresa de arrendamento de aeronaves nacional ou estrangeira (ou outra pessoa física ou jurídica), sujeita à aprovação da ANAC;	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(3) o avião for de tipo homologado, com certificado de homologação de tipo emitido ou reconhecido conforme previsto no RBHA 21;	(3) o avião for de tipo homologado, com certificado de homologação de tipo emitido ou reconhecido conforme previsto no RBAC 21;	Requisito mantido. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".
(4) o avião atender aos requisitos deste regulamento ou, se importado, atender aos requisitos de regulamento equivalente do país de origem e aceito pelo DAC, exceto que deve cumprir as provisões da seção 121.317 deste regulamento;	(4) o avião atender aos requisitos deste regulamento ou, se importado, atender aos requisitos de regulamento equivalente do país de origem e aceito pela ANAC, exceto que deve cumprir as provisões da seção 121.317 deste regulamento;	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(5) o avião for operado por tripulação empregada do detentor de certificado; e	(5) o avião for operado por tripulação empregada do detentor de certificado; e	Mantido o texto original
(6) o avião for registrado no Brasil.	(6) o avião for registrado no Brasil.	Mantido o texto original
(e) Cancelado		Texto removido para harmonizar com o FAR 121.
121.155 - RESERVADO	121.155 - RESERVADO	Mantido o texto original..
121.157 - REQUISITOS DE HOMOLOGAÇÃO DOS AVIÕES	121.157 - REQUISITOS DE CERTIFICAÇÃO DOS AVIÕES	Requisito mantido. Substituído o termo "homologação" por "certificação".
[(a) <i>Aviões com homologação de tipo anterior a 01 de julho de 1942</i> . Nenhum detentor de certificado pode operar um avião que tenha recebido homologação de tipo antes de 01 de julho de 1942, a menos que:	(a) <i>Aviões com certificado de homologação de tipo emitido antes de 01 de julho de 1942</i> . Nenhum detentor de certificado pode operar um avião que tenha recebido um certificado de tipo antes de 01 de julho de 1942, a menos que:	Requisito mantido. Incluída a expressão "certificado de" antes de "homologação".
(1) o avião atenda aos requisitos de 121.173(c); ou	(1) o avião atenda aos requisitos de 121.173(c); ou	Mantido o texto original
(2) o avião e todos os outros aviões de mesmo tipo ou de tipo relacionado operados pelo detentor de certificado atendam aos requisitos de desempenho das seções 4a.737-T até 4a.750-T do "Civil Air Regulation", dos Estados Unidos da América, efetivas em 31 de janeiro de 1965 ou das seções 25.45 até 25.75 do RBHA (FAR) 25 e 121.173(a), (b), (d) e (e) deste regulamento.	(2) o avião e todos os outros aviões de mesmo tipo ou de tipo relacionado operados pelo detentor de certificado atendam aos requisitos de desempenho das seções 4a.737-T até 4a.750-T do "Civil Air Regulation", dos Estados Unidos da América, efetivas em 31 de janeiro de 1965 ou das seções 25.45 até 25.75 do RBAC 25 e 121.173(a), (b), (d) e (e) deste regulamento.	Mantido o texto original
(b) <i>Aviões com homologação de tipo posterior a 30 de junho de 1942</i> . Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d), (e) e (f) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião que tenha recebido homologação de tipo após 30 de junho de 1942, a menos que tal avião tenha sido homologado na categoria transporte e atenda aos requisitos de 121.173(a), (b), (d) e (e).	(b) <i>Aviões com certificado de homologação de tipo emitido depois de 30 de junho de 1942</i> . Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d), (e) e (f) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião que tenha recebido um certificado de tipo após 30 de junho de 1942, a menos que tal avião tenha sido certificado na categoria transporte e atenda aos requisitos de 121.173(a), (b), (d) e (e).	Requisito mantido. Incluída a expressão "certificado de" antes de "homologação".

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) <i>Aviões tipo C-46: operações transportando passageiros.</i> Nenhum detentor de certificado pode operar um avião C-46 em operações transportando passageiros, a menos que esse avião seja operado de acordo com as limitações operacionais para aviões categoria transporte e atenda aos requisitos do parágrafo (b) desta seção ou atenda aos requisitos da part 4b do "Civil Air Regulation", dos Estados Unidos da América, efetiva em 20 de julho de 1950 e os requisitos de 121.173(a), (b), (d) e (e), exceto que:	(c) <i>Aviões tipo C-46:</i> Nenhum detentor de certificado pode operar um avião C-46 em operações transportando passageiros, a menos que esse avião seja operado de acordo com as limitações operacionais para aviões categoria transporte e atenda aos requisitos do parágrafo (b) desta seção ou atenda aos requisitos da part 4b do "Civil Air Regulation", dos Estados Unidos da América, efetiva em 20 de julho de 1950 e os requisitos de 121.173(a), (b), (d) e (e), exceto que:	Mantido o texto original
(1) os requisitos das seções 4b.0 até 4b.19, efetivas em 18 de maio de 1954 devem ser atendidos;	(1) os requisitos das seções 4b.0 até 4b.19, efetivas em 18 de maio de 1954 devem ser atendidos;	Mantido o texto original
(2) os requisitos de pára-brisas à prova de pássaros da seção 4b.352 não precisam ser atendidos;	(2) os requisitos de pára-brisas à prova de pássaros da seção 4b.352 não precisam ser atendidos;	Mantido o texto original
(3) os provisões das seções 4b.480 até 4b.490 (exceto 4b.484(a)(1) e 4b.487(e)), efetivas em 20 de julho de 1953, devem ser atendidas; e	(3) as provisões das seções 4b.480 até 4b.490 (exceto 4b.484(a)(1) e 4b.487(e)), efetivas em 20 de julho de 1953, devem ser atendidas; e	Mantido o texto original
(4) os provisões do parágrafo 4b.484(a)(1), efetivas em 20 de julho de 1950, devem ser atendidas	(4) as provisões do parágrafo 4b.484(a)(1), efetivas em 20 de julho de 1950, devem ser atendidas	Mantido o texto original
Na determinação da trajetória de decolagem de acordo com a seção 4b.116 e da subida com um motor inoperante de acordo com a seção 4b.120(a) e (b), pode-se assumir que a hélice do motor inoperante está embandeirada se o avião for equipado com um meio aprovado para indicar, automaticamente, a falha de um particular motor ou com um meio aprovado para, automaticamente, embandeirar a hélice do motor inoperante. O DAC pode autorizar desvios de conformidade com as seções 4b.130 até 4b.190 e com as subpartes C, D, E e F da part 4b (como designada neste parágrafo) de for considerado que (considerando o efeito de mudanças no projeto) a conformidade é extremamente difícil de ser conseguida e a experiência em serviço com aviões C-46 justifica os desvios	Na determinação da trajetória de decolagem de acordo com a seção 4b.116 e da subida com um motor inoperante de acordo com a seção 4b.120(a) e (b), pode-se assumir que a hélice do motor inoperante está embandeirada se o avião for equipado com um meio aprovado para indicar, automaticamente, a falha de um particular motor ou com um meio aprovado para, automaticamente, embandeirar a hélice do motor inoperante. A ANAC pode autorizar desvios de conformidade com as seções 4b.130 até 4b.190 e com as subpartes C, D, E e F da part 4b (como designada neste parágrafo) de for considerado que (considerando o efeito de mudanças no projeto) a conformidade é extremamente difícil de ser conseguida e a experiência em serviço com aviões C-46 iustifica os desvios	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(d) <i>Aviões tipo C-46. Operações de carga.</i> Nenhum detentor de certificado pode usar um avião tipo C-46, não incluído na categoria transporte, em operações de carga, a menos que ele:	(d) <i>Aviões tipo C-46. Operações de carga.</i> Nenhum detentor de certificado pode usar um avião tipo C-46, não incluído na categoria transporte, em operações de carga, a menos que ele:	Mantido o texto original
(1) seja homologado para um peso bruto máximo que não seja maior do que 48.000 lb;	(1) seja homologado para um peso bruto máximo que não seja maior do que 48.000 lb;	Mantido o texto original
(2) esteja conforme com os requisitos de 121.199 até 121.205, utilizando os dados de desempenho do Apêndice I deste regulamento.	(2) esteja conforme com os requisitos de 121.199 até 121.205, utilizando os dados de desempenho do Apêndice I deste regulamento.	Mantido o texto original
(3) antes de cada vôo, cada motor contenha pelo menos 25 galões de óleo; e	(3) antes de cada voo, cada motor contenha pelo menos 25 galões de óleo; e	Mantido o texto original
(4) após 31 de dezembro de 1964:	(4) após 31 de dezembro de 1964:	Mantido o texto original
(i) esteja motorizado com um tipo e modelo de motor estabelecido no Apêndice I deste regulamento, quando homologado para peso bruto máximo para decolagem superior a 45.000 lb; e	(i) esteja motorizado com um tipo e modelo de motor estabelecido no Apêndice I deste regulamento, quando homologado para peso bruto máximo para decolagem superior a 45.000 lb; e	Mantido o texto original
(ii) atenda aos requisitos especiais de aeronavegabilidade estabelecidos nas seções 121.213 até 121.287 ou no Apêndice I, tudo deste regulamento.	(ii) atenda aos requisitos especiais de aeronavegabilidade estabelecidos nas seções 121.213 até 121.287 ou no Apêndice I, tudo deste regulamento.	Mantido o texto original
(e) Reservado.	(e) Reservado.	Mantido o texto original
(f) <i>Outros aviões não incluídos na categoria transporte.</i> Nenhum detentor de certificado pode operar segundo este regulamento um avião de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964 não incluído na categoria transporte.	(f) <i>Outros aviões não incluídos na categoria transporte.</i> Nenhum detentor de certificado pode operar segundo este regulamento um avião com certificado de tipo homologado emitido após 31 de dezembro de 1964, não incluído na categoria transporte.	Mantido o texto original
(g) Reservado.	(g) Reservado.	Mantido o texto original
(h) <i>Aviões de tipo homologado recentemente.</i> Nenhuma pessoa pode operar segundo este regulamento um avião cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado após 29 de março de 1995, a menos que o tipo do avião tenha sido homologado segundo o RBHA 25.]	(h) Ninguém pode operar segundo este regulamento um avião cujo requerimento para certificação de homologação de tipo foi apresentado após 29 de março de 1995, a menos que o tipo do avião tenha sido certificado segundo o RBHA 25 ou RBAC 25, conforme aplicável.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.159 – PROIBIÇÃO DE OPERAÇÃO COM AVIÕES MONOMOTORES	121.159 – PROIBIÇÃO DE OPERAÇÃO COM AVIÕES MONOMOTORES	Mantido o texto original
Nenhum detentor de certificado pode operar aviões monomotores em operações segundo este regulamento.	Nenhum detentor de certificado pode operar aviões monomotores em operações segundo este regulamento.	Mantido o texto original
121.161 - LIMITAÇÕES DOS AVIÕES. TIPO DE ROTA	121.161 - LIMITAÇÕES DOS AVIÕES. TIPO DE ROTA	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião bimotor ou trimotor (exceto avião a reação trimotor) sobre uma rota que contenha um ponto a mais de 75 minutos de tempo de voo (em ar calmo e velocidade normal de cruzeiro com 1 motor inoperante) de um aeródromo adequado ao avião.	(a) A menos que aprovado pela ANAC de acordo com o Apêndice P deste regulamento e autorizado nas especificações operativas, nenhum detentor de certificado pode operar um avião à turbina em uma rota que possua um ponto: (1) a mais de um tempo de voo, de um Aeródromo Adequado (em velocidade de cruzeiro, em condições padrões e ar calmo com um motor inoperante) de 60 minutos para um avião bimotor ou 180 minutos para um avião com mais de dois motores transportando passageiros; (2) na área polar norte; ou (3) na área polar sul.	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 89, DE 11 DE MAIO DE 2009
	(b) Ninguém pode operar um avião terrestre sobre grandes extensões de água, a menos que o avião seja certificado ou aprovado, como aplicável, para amarragem sob provisões do RBAC 25.	
	(c) Reservado.	
(c) [Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião terrestre (exceto um DC-3, C-46, CV-240, CV-340, CV-440, CV-580, CV-600, CV-640 ou Martin 404) sobre grandes extensões de água, a menos que tal avião seja homologado ou aprovado como adequado para pouso de emergência n'água segundo os requisitos do RBHA 25.	(d) A menos que autorizado pela ANAC com base nas características do terreno, do tipo de operação ou do desempenho do avião a ser utilizado, nenhum detentor de certificado pode operar um avião com motores convencionais em uma rota que possua um ponto a mais de 60 minutos de voo (em velocidade de cruzeiro, condições padrões e ar calmo, com um motor inoperante) de Aeródromo Adequado.	
(d) Até 20 de dezembro de 2010 um detentor de certificado pode operar sobre grandes extensões de água um avião terrestre não incluído na categoria transporte, de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964 e que não tenha sido homologado ou aprovado para pousos de emergência na água segundo as provisões do RBHA 25.]		
	121.162 - BASE DE APROVAÇÃO DE TIPO PARA OPERAÇÕES ETOPS	Requisito adotado buscando maior harmonização com o FAR 121.162.
	Exceto em operações de transporte de passageiros com aviões com mais de dois motores fabricados antes de 17 de fevereiro de 2015 e exceto um avião com dois motores seja utilizado em voos ETOPS de até 75 minutos, nenhum detentor de certificado pode conduzir operações ETOPS a não ser que o projeto de tipo do avião tenha sido aprovado para tais operações e cada avião atenda ao seu documento CMP, como a seguir:	Requisito adotado buscando uma maior harmonização com o FAR 121.162
	(a) aviões com bimotores cuja combinação avião-motor que tenha recebido aprovação da ANAC para ETOPS até 180 minutos antes de 15 de fevereiro de 2007, o documento CMP para a combinação avião-motor em efeito em 14 de fevereiro de 2007.	
	(b) aviões bimotores cuja combinação avião-motor não tenha recebido a aprovação da ANAC para ETOPS até 180 minutos antes de 15 de fevereiro de 2007, o documento CMP para aquela nova combinação avião-motor emitida de acordo com a seção 25.3(b)(1) do RBAC 25.	
	(c) aviões com dois motores aprovados para operações ETOPS além de 180 minutos, o documento CMP para aquele modelo de combinação avião-motor emitida de acordo com a seção 25.3(b)(2) do RBAC 25.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(d) aviões com mais de dois motores fabricados após 17 de fevereiro de 2015, o documento CMP para aquele modelo de combinação de avião-motor emitida de acordo com a seção 25.3(c) do RBAC 25.	
121.163 - VÔOS DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL	121.163 - VOOS DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL	Mantido o texto original
(a) <i>Vôos de avaliação operacional iniciais.</i> Nenhuma pessoa pode operar um avião não anteriormente aprovado para utilização em uma espécie de operação segundo este regulamento ou segundo o RBHA 135, a menos que um avião desse tipo tenha voado um mínimo de 100 horas de vôos adicionais aos vôos de homologação, aí incluídos um número representativo de vôos para aeródromos em rotas aprovadas pelo DAC. O requisito de 100 horas adicionais pode ser reduzido pelo DAC se for demonstrado que um adequado nível de proficiência foi atingido, justificando a redução. Pelo menos 10 horas de vôo devem ser voadas à noite, sendo tais horas irredutíveis..	(a) <i>Voos de avaliação operacional iniciais.</i> Ninguém pode operar uma aeronave que não tenha o tipo de operação aprovada anteriormente para uma espécie de operação segundo este regulamento ou segundo o RBAC 135, a menos que esta aeronave possua um mínimo de 100 horas de voos adicionais aos de certificação, aceitáveis pela ANAC, incluindo um número de voos representativos para aeródromos em rota. O requisito de 100 horas adicionais pode ser reduzido pela ANAC se ficar demonstrado que um adequado nível de proficiência foi atingido. Pelo menos 10 horas de voo devem ser voadas à noite, sendo tais horas irredutíveis.	Requisito mantido. Substituídos os termos "RBHA" por "RBAC" e "DAC" por "ANAC".
(b) <i>Vôos de avaliação para operações.</i> A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, para cada tipo de avião o detentor de certificado deve conduzir vôos de avaliação operacional, aceitáveis pelo DAC, para as operações que ele pretenda conduzir, incluindo um número representativo de vôos para aeródromos em rotas aprovadas.	(b) <i>Voos de avaliação para operações.</i> A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, para cada tipo de avião o detentor de certificado deve conduzir voos de avaliação operacional, aceitáveis pela ANAC, para as operações que ele pretenda conduzir, incluindo um número representativo de voos para aeródromos em rota.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(c) <i>Vôos de avaliação operacional em aviões materialmente modificados.</i> A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, para cada tipo de avião que tenha sido materialmente modificado, um detentor de certificado deve conduzir vôos de avaliação operacional aceitáveis pelo DAC para as operações que ele pretenda conduzir com tal avião, incluindo um número representativo de vôos para aeródromos em rotas aprovadas.	(c) <i>Voos de avaliação operacional em aviões materialmente modificados.</i> A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, para cada tipo de avião que tenha sido materialmente modificado, um detentor de certificado deve conduzir voos de avaliação operacional aceitáveis pela ANAC para as operações que ele pretenda conduzir com tal avião, incluindo um número representativo de voos para aeródromos em rota.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(d) <i>Definição de materialmente modificado.</i> Para os propósitos do parágrafo (c) desta seção, um tipo de avião é considerado como tendo seu projeto materialmente alterado se as modificações incluírem:	(d) <i>Definição de materialmente modificado.</i> Para os propósitos do parágrafo (c) desta seção, um tipo de avião é considerado como tendo seu projeto materialmente alterado se as modificações incluírem:	Mantido o texto original
(1) instalações de motores diferentes daqueles com os quais o tipo foi homologado;	(1) instalações de motores diferentes daqueles com os quais o tipo foi certificado;	Mantido o texto original
(2) alterações no avião ou em seus componentes que afetem materialmente as características de vôo.	(2) alterações no avião ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo.	Mantido o texto original
(e) Nenhum detentor de certificado pode realizar operações transportando passageiros em aviões executando vôos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados pelo DAC. Entretanto, pode transportar cargas, malotes postais ou realizar treinamento de tripulações quando aprovado.	(e) Nenhum detentor de certificado pode realizar operações transportando passageiros em aviões executando voos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados pelo ANAC. Entretanto, pode transportar cargas, malotes postais ou realizar treinamento de tripulações quando aprovado.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
	121.164 Demonstração de evacuação de emergência	Requisito adotado buscando uma maior harmonização com o LAR 121.535
	(a) o explorador deve realizar uma demonstração dos procedimentos de evacuação de emergência para:	
	(1) demonstrar que cada tipo e modelo de avião com capacidade de mais de 44 assentos, possa ser evacuado completamente, com capacidade plena e tripulantes incluídos, em até 90 segundos.	
	(b) Antes de conduzir uma demonstração de evacuação de emergência, o explorador deve:	
	(1) solicitar a realização à ANAC; e	
	(2) obter a aprovação à solicitação supra.	
	(c) A ANAC pode aceitar que este requisito foi cumprido se:	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(1) O explorador apresenta uma evidência escrita, formal e satisfatória de que uma evacuação de emergência conforme o disposto no parágrafo (a) desta seção, durante:	Requisito adotado buscando uma maior harmonização com o LAR 121.535
	(i) sua certificação de homologação de tipo; ou	
	(ii) a certificação de outro explorador que opere sob este regulamento.	
	(d) O explorador deverá conduzir uma demonstração parcial de evacuação de emergência parcial quando:	
	(1) incorporar um novo tipo e modelo de avião dentro de sua operação	
	(2) altera o número, localização ou tarefas dos tripulantes de cabine, ou os procedimentos de evacuação de emergência; e	
	(3) altera o número, localização e tipos de saídas ou tipos de mecanismos de abertura das saídas de emergência disponíveis para a evacuação.	
	(e) Durante a demonstração de evacuação de emergência parcial:	
	(1) o explorador demonstrará a efetividade dos procedimentos de evacuação e do treinamento ministrado a seus tripulantes;	
	(2) A tripulação de cabine para esse tipo e modelo de avião deve:	
	(i) ser selecionada por sorteio pela ANAC;	
	(ii) ter completado todo treinamento para o tipo e modelo de avião;	
	(iii) ter sido aprovado em um exame escrito ou prático sobre os procedimentos e equipamentos de emergência	
	(iv) abrir 50% das saídas de emergência requeridas no nível da cabine;	
	(v) abrir 50% das saídas de emergências restantes que devem ser abertas por um tripulante de cabine; e	
	(vi) inflar e lançar 50% dos botes.	
	(3) As saídas de emergência e os botes selecionados pela ANAC deverão estar prontos para uso em até 15 segundos.	
	(4) A demonstração de emergência parcial não requer passageiros e será acompanhada pela ANAC	
	121.165 Demonstração de amaragem	Requisito adotado buscando-se uma maior harmonização com o LAR 121.540
	(a) Nenhum explorador poderá operar um avião terrestre em operações prolongadas sobre a água a não ser que este avião esteja certificado ou aprovado para amaragem.	Requisito adotado buscando-se uma maior harmonização com o
	(b) Antes de conduzir uma demonstração de evacuação de emergência na água, o explorador deve:	
	(1) solicitar a realização à ANAC; e	
	(2) obter a aprovação à solicitação supra.	
	(c) O explorador demonstrará, através de uma simulação de amaragem completa, que possui proficiência nos procedimentos estabelecidos para tal.	
	(d) O explorador somente poderá conduzir uma demonstração parcial de evacuação de amaragem parcial quando uma simulação de amaragem completa tenha sido realizada, conduzida por outro operador operando sob este regulamento.	
	(e) Durante uma demonstração de amaragem parcial, os requisitos previstos nos parágrafos (b)(1), (b)(4) e (b)(5) do Apêndice D deste regulamento deverão ser cumpridos, se:	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(1) cada bote for removido de seu compartimento;	LAR 121.540
	(2) um bote for lançado e inflado;	
	(3) cada evacuando deve entrar em um bote e os tripulantes designados para cada bote devem indicar a	
	localização do equipamento de emergência existente a bordo e descrever seu uso.	
	(4) o bote a ser inflado for selecionado pela ANAC.	
	(g) para os propósitos da demonstração de amargem, os tripulantes de cabine devem:	
	(1) ser selecionados por sorteio pela ANAC;	
	(2) ter completado toda a instrução requerida para o tipo e modelo do avião; e	
	(3) ter realizado, com aproveitamento, um exame escrito ou prático sobre os procedimentos e equipamentos de emergência.	
SUBPARTE I - DESEMPENHO DOS AVIÕES; LIMITES OPERACIONAIS	SUBPARTE I - DESEMPENHO DOS AVIÕES; LIMITES OPERACIONAIS	Mantido o texto original
121.171 - APLICABILIDADE	121.171 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
(a) Esta subparte estabelece limitações operacionais no desempenho de aviões válidas para todos os detentores de certificado	(a) Esta subparte estabelece limitações operacionais no desempenho de aviões válidas para todos os detentores de certificado	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos deste regulamento, "comprimento efetivo da pista", para pouso, significa a distância desde o ponto definido pela interseção do plano de liberação de obstáculos (associado com a cabeceira a ser usada) com a linha central da pista até o final da mesma pista.	(b) Para os propósitos deste regulamento, "comprimento efetivo da pista", para pouso, significa a distância desde o ponto definido pela interseção do plano de liberação de obstáculos (associado com a cabeceira a ser usada) com a linha central da pista até o final da mesma pista.	Mantido o texto original
(c) Para o propósito deste regulamento, "plano de liberação de obstáculos" ("obstruction clearance plane") significa um plano inclinado, subindo a partir da pista com um gradiente de 1:20 com o plano horizontal e tangente, ou acima, de todos os obstáculos dentro de uma área específica em torno da pista, como mostrado em uma vista em perfil dessa área. Na vista em planta, a linha central da área específica coincide com a linha central da pista, começando no ponto definido pela interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista e prosseguindo até, pelo menos, um ponto distante de 460m (1500 pés) do ponto de início. Depois disso, essa linha central coincide com a projeção da trajetória de decolagem sobre o solo (no caso de decolagem), ou com a projeção da trajetória de aproximação sobre o solo (no caso de pouso) ou, se essas trajetórias não são definidas para o aeródromo, ela continua, consistente com curvas de pelo menos 1200 m (4.000 pés) de raio, até atingir um ponto a partir do qual o plano de liberação de obstáculos livra todos os obstáculos. Essa área estende-se lateralmente 60m (200 pés) para cada lado da linha central no ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista e mantém-se com esta	(c) Para o propósito deste regulamento, "plano de liberação de obstáculos" ("obstruction clearance plane") significa um plano inclinado, subindo a partir da pista com um gradiente de 1:20 com o plano horizontal e tangente, ou acima, de todos os obstáculos dentro de uma área específica em torno da pista, como mostrado em uma vista em perfil dessa área. Na vista em planta, a linha central da área específica coincide com a linha central da pista, começando no ponto definido pela interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista e prosseguindo até, pelo menos, um ponto distante de 460m (1500 pés) do ponto de início. Depois disso, essa linha central coincide com a projeção da trajetória de decolagem sobre o solo (no caso de decolagem), ou com a projeção da trajetória de aproximação sobre o solo (no caso de pouso) ou, se essas trajetórias não são definidas para o aeródromo, ela continua, consistente com curvas de pelo menos 1200 m (4.000 pés) de raio, até atingir um ponto a partir do qual o plano de liberação de obstáculos livra todos os obstáculos. Essa área estende-se lateralmente 60m (200 pés) para cada lado da linha central no ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha	Mantido o texto original
121.173 - GERAL	121.173 - GERAL	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada detentor de certificado operando um avião com motores convencionais deve atender aos requisitos de 121.175 até 121.187.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada detentor de certificado operando um avião com motores convencionais deve atender aos requisitos de 121.175 até 121.187.	Mantido o texto original
(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada detentor de certificado operando um avião com motores a turbina deve atender às provisões aplicáveis de 121.189 até 121.197, exceto quando ele operar:	(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada detentor de certificado operando um avião com motores a turbina ou turboélice deve atender às provisões aplicáveis de 121.189 até 121.197, exceto quando ele operar:	Mantido o texto original
(1) um avião turboélice de tipo homologado após 29 de agosto de 1959, mas anteriormente homologado com o mesmo número de motores convencionais, quando pode optar pelos requisitos de 121.175 até 121.187; ou	(1) Um avião turboélice de tipo certificado após 29 de agosto de 1959, mas anteriormente certificado com o mesmo número de motores convencionais, quando pode optar pelos requisitos de 121.175 até 121.187; ou	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) reservado	(2) até 20 de Dezembro de 2010, para operações com um avião com motores turboélice descritos na seção 121.157 parágrafo (f) um detentor de certificado deverá atender aos requisitos aplicáveis do apêndice K deste regulamento.	Requisito adotado buscando-se uma maior harmonização com o FAR 121.173 (b)(2)
(c) Cada detentor de certificado operando um grande avião não incluído na categoria transporte, de tipo homologado antes de 01 de janeiro de 1965, deve atender aos requisitos de 121.199 até 121.205 e qualquer determinação de conformidade deve ser baseada, apenas, em dados de desempenho aprovados.	(c) Cada detentor de certificado operando um grande avião não incluído na categoria transporte, de tipo certificado antes de 01 de janeiro de 1965, deve atender aos requisitos de 121.199 até 121.205 e qualquer determinação de conformidade deve ser baseada, apenas, em dados de desempenho aprovados.	Mantido o texto original
(d) Os dados de desempenho constantes do Manual de Vôo Aprovado (AFM) aplicam-se na determinação de conformidade com 121.175 até 121.197. Onde as condições forem diferentes daquelas nas quais os dados de desempenho estão baseados, a conformidade é determinada por interpolação ou computando os efeitos das modificações nas variáveis específicas, se os resultados da interpolação ou da computação forem substancialmente tão acurados quanto os resultados diretos de ensaios.	(d) Os dados de desempenho constantes do Manual de Voo Aprovado (AFM) aplicam-se na determinação de conformidade com 121.175 até 121.197. Onde as condições forem diferentes daquelas nas quais os dados de desempenho estão baseados, a conformidade é determinada por interpolação ou computando os efeitos das modificações nas variáveis específicas, se os resultados da interpolação ou da computação forem substancialmente tão acurados quanto os resultados diretos de ensaios.	Mantido o texto original
(e) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode decolar com um avião com motores convencionais com peso maior do que o peso permissível pela pista sendo utilizada (determinado conforme as limitações de pista para decolagem das regras operacionais da subparte I deste regulamento), após levar em consideração os fatores de correção de temperaturas de operação do Manual de Vôo Aprovado (AFM) aplicável.	(e) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais com peso maior do que o peso permissível pela pista sendo utilizada (determinado conforme as limitações de pista para decolagem das regras operacionais da subparte I deste regulamento), após levar em consideração os fatores de correção de temperaturas de operação do Manual de Voo Aprovado (AFM) aplicável.	Mantido o texto original
(f) O DAC pode autorizar, nas especificações operativas, desvios dos requisitos desta subparte se circunstâncias especiais tornarem a observância literal de um requisito não necessário à segurança.	(f) A ANAC pode autorizar, nas especificações operativas, desvios dos requisitos desta subparte se circunstâncias especiais tornarem a observância literal de um requisito irrelevante à segurança das operações.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(g) A largura de 10 milhas especificada em 121.179 até 121.183 pode ser reduzida para 5 milhas, por não mais de 20 milhas de distância, quando operando VFR ou quando as facilidades de navegação fornecerem identificação confiável e acurada das elevações e obstruções localizadas além de 5 milhas, mas dentro de 10 milhas, para cada lado do curso pretendido.	(g) A largura de 10 milhas especificada em 121.179 até 121.183 pode ser reduzida para 5 milhas, por não mais de 20 milhas de distância, em operações VFR ou quando as facilidades de navegação fornecerem identificação confiável e acurada das elevações e obstruções localizadas entre 5 e 10 milhas, para cada lado do curso pretendido.	Mantido o texto original
121.175 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES DE PESO	121.175 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES DE PESO	Mantido o texto original
[(a) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião com motores convencionais de um aeródromo localizado a uma altitude fora da gama de altitudes para a qual os pesos máximos de decolagem para esse avião foram determinados.	(a) Ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais de um aeródromo localizado a uma altitude fora da gama de altitudes para a qual os pesos máximos de decolagem para esse avião foram determinados.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião com motores convencionais para um aeródromo de destino previsto que esteja localizado a uma altitude fora da gama de altitudes para a qual os pesos máximos de decolagem para esse avião foram determinados.	(b) Ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais para um aeródromo que esteja localizado a uma altitude fora da gama de altitudes para a qual os pesos máximos de decolagem para esse avião foram determinados.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) Nenhuma pessoa pode especificar, ou ter especificado, um aeródromo de alternativa que esteja localizado a uma altitude fora da gama de altitudes para a qual os pesos máximos de decolagem para esse avião foram determinados.	(c) Ninguém pode especificar, ou ter especificado, um aeródromo de alternativa que esteja localizado a uma altitude fora da gama de altitudes para a qual os pesos máximos de decolagem para esse avião foram determinados.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(d) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião com motores convencionais com um peso maior do que o peso máximo de decolagem autorizado para a altitude do aeródromo.	(d) Ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais com um peso maior do que o peso máximo de decolagem autorizado para a altitude do aeródromo.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(e) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião com motores convencionais se seu peso na chegada ao aeródromo de destino for maior do que o peso máximo de pouso autorizado para a altitude desse aeródromo, considerando o consumo normal de óleo e combustível em rota.	(e) Ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais se seu peso na chegada ao aeródromo de destino for maior do que o peso máximo de pouso autorizado para a altitude desse aeródromo, considerando o consumo normal de óleo e combustível em rota.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(f) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).]	(f) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.177 - AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM	121.177 - AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa operando um avião com motores convencionais pode decolar com esse avião a menos que seja possível:	(a) Ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais a menos que seja possível:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) parar o avião com segurança na pista, como mostrado pelos dados de aceleração e parada, a qualquer tempo durante a decolagem até atingir a velocidade de falha do motor crítico;	(1) parar o avião com segurança na pista, como mostrado pelos dados de aceleração e parada, a qualquer tempo durante a decolagem até atingir a velocidade de falha do motor crítico;	Mantido o texto original
(2) se o motor crítico falhar a qualquer tempo após o avião atingir a velocidade de falha do motor crítico, V_1 , continuar a decolagem e alcançar uma altura de 50 pés, como indicado pelos dados de trajetória de decolagem, antes de passar pelo fim da pista: e	(2) se o motor crítico falhar a qualquer tempo após o avião atingir a velocidade de falha do motor crítico, V_1 , continuar a decolagem e alcançar uma altura de 50 pés, como indicado pelos dados de trajetória de decolagem, antes de passar pelo fim da pista: e	Mantido o texto original
(3) livrar todos os obstáculos por, pelo menos, 50 pés verticalmente (como indicado pelos dados de trajetória de decolagem) ou 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeródromo e 300 pés horizontalmente após tais limites, sem inclinação antes de alcançar a altura de 50 pés (como indicado pelos dados de trajetória de decolagem) e, após, com inclinação não superior a 15 graus.	(3) livrar todos os obstáculos por, pelo menos, 50 pés verticalmente (como indicado pelos dados de trajetória de decolagem) ou 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeródromo e 300 pés horizontalmente após tais limites, sem inclinação antes de alcançar a altura de 50 pés (como indicado pelos dados de trajetória de decolagem) e, após, com inclinação não superior a 15 graus.	Mantido o texto original
(b) Quando aplicando esta seção, devem ser feitas correções para o gradiente efetivo da pista. Para considerar os efeitos do vento, os dados de decolagem baseados em ar calmo podem ser corrigidos levando em consideração não mais que 50% de qualquer componente conhecido de vento de proa e não menos que 150% de qualquer componente conhecido de vento de cauda.	(b) Na aplicação desta seção, devem ser feitas correções para o gradiente efetivo da pista. Para considerar os efeitos do vento, os dados de decolagem baseados em ar calmo podem ser corrigidos levando em consideração até 50% de qualquer componente conhecido de vento de proa e mais que 150% de qualquer componente conhecido de vento de cauda.	Mantido o texto original
(c) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).]	(c) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).	Mantido o texto original
121.179 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES EM ROTA COM TODOS OS MOTORES OPERANDO	121.179 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES EM ROTA COM TODOS OS MOTORES OPERANDO	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa operando um avião com motores convencionais pode decolar com esse avião a um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com todos os motores funcionando, de pelo menos $6,90 V_{SO}$ (isto é, o número de pés por minuto obtido pela multiplicação do número de nós por 6,9) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da mais alta obstrução existente dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	(a) Ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais, considerando consumo normal de combustível e óleo, se não for possível manter uma razão de subida (em pés por minuto), com todos os motores funcionando, de pelo menos $6,90 V_{SO}$ (isto é, o número de pés por minuto obtido pela multiplicação do número de nós por 6,9) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da mais alta obstrução existente dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	Requisito mantido. Alinhamento de tradução com o FAR Part 121.179.
(b) Esta seção não se aplica a aviões homologados segundo a parte 4a do “Civil Air Regulations” dos Estados Unidos da América.	(b) Esta seção não se aplica a aviões certificados segundo a parte 4a do “Civil Air Regulations” dos Estados Unidos da América.	Mantido o texto original
(c) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).]	(c) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).	Mantido o texto original
121.181 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES EM ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE	121.181 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES EM ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE	Mantido o texto original
[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um avião com motores convencionais pode decolar com esse avião a um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com um motor inoperante, de pelo menos:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais com peso tal que, considerando consumo normal de combustível e óleo, não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com um motor inoperante, de pelo menos	Mantido o texto original
$(0,079 - 0,106/N) V_{SO}^2$	$(0,079 - 0,106/N) V_{SO}^2$	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(onde N é o número de motores instalados e V_{SO} é expresso em nós) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da mais alta obstrução existente dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido. Entretanto, para os propósitos deste parágrafo, a razão de subida de aviões homologados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América é de $0,026 V_{SO}^2$.	(onde N é o número de motores instalados e V_{SO} é expresso em nós) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da mais alta obstrução existente dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido. Entretanto, para os propósitos deste parágrafo, a razão de subida, para aviões certificados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América, será de $0,026 V_{SO}^2$.	Mantido o texto original
(b) Em lugar dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode, sob um procedimento aprovado, operar um avião com motores convencionais a uma altitude, com todos os motores operando, que possibilite ao avião prosseguir, após uma falha de motor, para um aeródromo de alternativa onde um pouso possa ser feito de acordo com 121.187, considerando consumo normal de combustível e óleo. Após a falha, a trajetória de vôo deve livrar o solo e qualquer obstrução dentro de 5 milhas para cada lado do curso pretendido por, pelo menos, 2000 pés.	(b) Em lugar dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode, sob um procedimento aprovado, operar um avião com motores convencionais a uma altitude, com todos os motores operando, que possibilite ao avião prosseguir, após uma falha de motor, para um aeródromo de alternativa onde um pouso possa ser feito de acordo com 121.187, considerando consumo normal de combustível e óleo. Após a falha, a trajetória de vôo deve livrar o solo e qualquer obstrução dentro de 5 milhas para cada lado do curso pretendido por, pelo menos, 2000 pés.	Mantido o texto original
(c) Se for utilizado um procedimento aprovado segundo o parágrafo (a) desta seção, o detentor de certificado deve atender ao seguinte:	(c) Se for utilizado um procedimento aprovado segundo o parágrafo (a) desta seção, o detentor de certificado deve atender ao seguinte:	Mantido o texto original
(1) a razão de subida (como estabelecido pelo AFM para um apropriado peso e altitude) utilizada no cálculo da trajetória de vôo do avião deve ser diminuída de um valor, em pés por minuto, igual a:	(1) a razão de subida (como estabelecido pelo AFM para um apropriado peso e altitude) utilizada no cálculo da trajetória de vôo do avião deve ser diminuída de um valor, em pés por minuto, igual a:	Mantido o texto original
$(0,079 - 0,106/N) V_{SO}^2$	$(0,079 - 0,106/N) V_{SO}^2$	Mantido o texto original
(onde N é o número de motores instalados e V_{SO} é expresso em nós) para aviões homologados segundo o RBHA 25 e por $0,026 V_{SO}^2$ para aviões homologados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América.	(onde N é o número de motores instalados e V_{SO} é expresso em nós) para aviões certificados segundo o RBAC 25 e por $0,026 V_{SO}^2$ para aviões certificados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América.	Mantido o texto original
(2) a altitude com todos os motores operando deve ser suficiente para que, no evento do motor crítico tornar-se inoperante em qualquer ponto ao longo da rota, o vôo possa prosseguir para um aeródromo de alternativa predeterminado utilizando tal procedimento. Na determinação do peso de decolagem, assume-se que o avião passará sobre a obstrução crítica após a falha do motor em um ponto não mais perto dessa obstrução do que o fixo de posição de rádio-navegação mais próximo. O DAC pode aprovar um procedimento estabelecido com base diferente se for considerado que existem salvaguardas operacionais adequadas.	(2) a altitude, com todos os motores em operação, deve ser suficiente para que, no evento do motor crítico tornar-se inoperante em qualquer ponto ao longo da rota, o vôo possa prosseguir para um aeródromo de alternativa predeterminado utilizando tal procedimento. Na determinação do peso de decolagem, assume-se que o avião passará sobre a obstrução crítica após a falha do motor em um ponto mais distante dessa obstrução do que o fixo de posição de rádio-navegação mais próximo. A ANAC pode aprovar um procedimento estabelecido com base diferente se for considerado que existem garantias operacionais adequadas.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(3) o avião deve atender às provisões do parágrafo (a) desta seção 1000 pés acima do aeródromo usado como alternativa no procedimento.	(3) o avião deve atender às provisões do parágrafo (a) desta seção 1000 pés acima do aeródromo usado como alternativa no procedimento.	Mantido o texto original
(4) o procedimento deve incluir um método aprovado para levar em consideração ventos e temperaturas que possam afetar adversamente a trajetória de vôo.	(4) o procedimento deve incluir um método aprovado para levar em consideração ventos e temperaturas que possam afetar adversamente a trajetória de vôo.	Mantido o texto original
(5) o alijamento de combustível pode ser usado para obter conformidade com o procedimento, desde que o detentor de certificado demonstre possuir um programa adequado de treinamento, que instruções apropriadas são fornecidas aos tripulantes de vôo e que todas as outras precauções são levadas em consideração para garantir um procedimento seguro.	(5) o alijamento de combustível pode ser usado para obter conformidade com o procedimento, desde que o detentor de certificado demonstre possuir um programa adequado de treinamento, que instruções apropriadas são fornecidas aos tripulantes de vôo e que todas as outras precauções são levadas em consideração para garantir um procedimento seguro.	Mantido o texto original
(6) o detentor de certificado deve especificar no despacho ou na liberação do vôo um aeródromo de alternativa que atenda aos requisitos de 121.625	(6) o detentor de certificado deve especificar no despacho ou na liberação do vôo um aeródromo de alternativa que atenda aos requisitos de 121.625	Mantido o texto original
(d) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).]	(d) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.183 – AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE (RBHA 25) COM QUATRO OU MAIS MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES EM ROTA COM DOIS MOTORES INOPERANTES	121.183 – AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE (RBAC 25) COM QUATRO OU MAIS MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES EM ROTA COM DOIS MOTORES INOPERANTES	Mantido o texto original
[(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião homologado pelo RBHA 25 e tendo quatro ou mais motores convencionais a menos que:	(a) Ninguém pode operar um avião certificado sob o RBAC 25 que possua quatro ou mais motores convencionais a menos que:	Requisito mantido. Alinhamento de tradução com o FAR Part 121.183 e substituição do termo "RBHA" por "RBAC".
(1) não exista nenhum local ao longo do curso pretendido que esteja a mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.187; ou	(1) não exista nenhum local ao longo do curso pretendido que esteja a mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.187; ou	Mantido o texto original
(2) seja operado a um peso que permita que o avião, com os dois motores críticos inoperantes, suba a $0,013 V_{SO}^2$ pés por minuto (isto é, o número de pés por minuto é obtido pela multiplicação do quadrado do número de nós por 0,013) a uma altitude de 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido ou a uma altitude de 5000 pés, o que for mais alto.	(2) seja operado com um peso que permita que o avião, com os dois motores críticos inoperantes, suba a $0,013 V_{SO}^2$ pés por minuto (isto é, o número de pés por minuto é obtido pela multiplicação do quadrado do número de nós por 0,013) a uma altitude de 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido ou a uma altitude de 5000 pés, o que for mais alto.	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção assume-se que:	(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção assume-se que:	Mantido o texto original
(1) os dois motores falham no ponto mais crítico da rota quanto ao peso de decolagem;	(1) os dois motores falham no ponto mais crítico da rota levando-se em conta o peso de decolagem;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) o consumo de combustível e óleo é normal com todos os motores operando até o ponto onde os dois motores falham e com dois motores operando além desse ponto;	(2) o consumo de combustível e óleo é normal com todos os motores operando até o ponto onde os dois motores falham e os motores restantes continuam operando além desse ponto;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) quando se assume que os motores falham acima da altitude mínima estabelecida, a conformidade com a razão de subida estabelecida na altitude mínima estabelecida não precisa ser demonstrada durante a descida da altitude de cruzeiro para a altitude mínima estabelecida, se tais requisitos puderem ser atendidos quando a altitude mínima estabelecida for atingida, assumindo-se que a descida será ao longo de uma trajetória líquida de vôo e que a razão de descida será $0,013 V_{SO}^2$ maior do que a razão dos dados de desempenho aprovados.	(3) quando é assumido que os motores falham acima da altitude mínima estabelecida, a conformidade com a razão de subida estabelecida na altitude mínima estabelecida não precisa ser demonstrada na rampa de descida da altitude de cruzeiro para a altitude mínima estabelecida, se tais requisitos puderem ser atendidos quando a altitude mínima estabelecida for atingida, assumindo-se que a descida será ao longo de uma trajetória líquida de vôo e que a razão de descida será $0,013 V_{SO}^2$ maior do que a razão dos dados de desempenho aprovados.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(4) se for considerado alijamento de combustível, o peso do avião no ponto de falha dos dois motores é considerado como não sendo inferior àquele incluindo combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.187, chegando a uma altitude de pelo menos 1000 pés diretamente sobre esse aeródromo.]	(4) considerado o alijamento de combustível, o peso do avião no ponto de falha dos dois motores é superior àquele necessário, com combustível suficiente, para prosseguir para um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.187, chegando a uma altitude de pelo menos 1000 pés diretamente sobre esse aeródromo.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.185 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO	121.185 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO	Mantido o texto original
[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção nenhuma pessoa operando um avião com motores convencionais pode decolar com esse avião a menos que seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no vôo, permita um pouso completo no destino pretendido dentro de 60% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, desde um ponto 50 pés diretamente acima da interseção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para os propósitos de determinar o peso de pouso permissível no aeródromo de destino, assume-se o seguinte:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção ninguém pode decolar com um avião com motores convencionais a menos que seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no vôo, permita um pouso completo no destino pretendido dentro de 60% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, desde um ponto 50 pés diretamente acima da interseção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para os propósitos de determinar o peso de pouso permissível no aeródromo de destino, assume-se o seguinte:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) o avião pousa na pista mais favorável e na direção mais favorável em ar calmo.	(1) o avião pousa na pista e na direção mais favoráveis com ar calmo.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) o avião pousa na pista mais adequada considerando a provável direção e velocidade do vento (previstas para o horário esperado de chegada), as características de manuseio no solo do tipo de avião, outras condições como auxílios de pouso e terreno e considerando para efeitos de trajetória de pouso e rolagem não mais que 50% da componente de vento de proa ou não menos que 150 % da componente de vento de cauda.	(2) o avião pousa na pista mais adequada considerando a provável direção e velocidade do vento (previstas para o horário esperado de chegada), as características de manuseio no solo do tipo de avião, outras condições como auxílios de pouso e terreno e considerando para efeitos de trajetória de pouso e rolagem até 50% da componente de vento de proa ou mais que 150 % da componente de vento de cauda.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Um avião que estivesse proibido de decolar por não atender aos requisitos do parágrafo (a)(2) desta seção pode decolar se for indicado um aeródromo de alternativa atendendo a todos os requisitos desta seção, exceto que o pouso total possa ser feito em 70% do comprimento efetivo da pista	(b) Um avião que estivesse proibido de decolar por não atender aos requisitos do parágrafo (a)(2) desta seção poderá fazê-lo se for indicado um aeródromo de alternativa atendendo a todos os requisitos desta seção, considerando que o pouso total possa ser feito em 70% do comprimento efetivo da pista.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).]	(c) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.173(c).	Mantido o texto original
121.187 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA	121.187 – AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA	Mantido o texto original
[(a) Nenhuma pessoa pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa em um despacho ou liberação de vôo, a menos que o avião (no peso estimado ao tempo de pouso no aeródromo), baseado nas suposições de 121.185, possa ser trazido a uma parada total após o pouso dentro de 70% do comprimento efetivo da pista	(a) Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa em um despacho ou liberação de voo, a menos que o avião (no peso estimado ao tempo de pouso no aeródromo), baseado nas suposições de 121.185, possa ser trazido a uma parada total após o pouso dentro de 70% do comprimento efetivo da pista.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.178(c).]	(b) Esta seção não se aplica a grandes aviões não incluídos na categoria transporte operados segundo 121.178(c).	Mantido o texto original
121.189 - AVIÕES COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM	121.189 - AVIÕES COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa operando um avião com motores a turbina pode decolar com esse avião com um peso maior que o peso previsto no Manual de Vôo Aprovado (AFM) para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.	(a) Ninguém pode decolar com um avião com motores a turbina com um peso maior que o peso previsto no Manual de Voo Aprovado (AFM) para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) [Nenhuma pessoa operando um avião com motores a turbina, de tipo homologado após 26 de agosto de 1957 mas antes de 30 de agosto de 1959 (SR422, 422A da FAA), pode decolar com este avião com um peso maior que o peso previsto no AFM para as distâncias mínimas requeridas para decolagem. No caso de avião de tipo homologado após 30 de setembro de 1958 (SR422A 422B da FAA), a distância de decolagem pode incluir um "clearway", mas o comprimento desse "clearway" não pode ser maior que metade do comprimento da corrida de decolagem.	(b) Ninguém pode decolar com um avião com motores a turbina, de tipo certificado entre 26 de agosto de 1957 e 30 de agosto de 1959 (SR422, 422A da FAA), com um peso maior que o peso previsto no AFM para as distâncias mínimas requeridas para decolagem. No caso de avião de tipo certificado após 30 de setembro de 1958 (SR422A 422B da FAA), a distância de decolagem pode incluir um "clearway" mas o comprimento desse "clearway" não pode ser maior que metade do comprimento da corrida de decolagem.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) Nenhuma pessoa operando um avião com motores a turbina, de tipo homologado após 26 de agosto de 1959 (SR422B da FAA), pode decolar com esse avião com um peso maior que o peso previsto no AFM, para cumprir os seguintes requisitos:]	(c) Ninguém pode decolar com um avião com motores a turbina, de tipo certificado após 26 de agosto de 1959 (SR422B da FAA), com um peso maior que o peso previsto no AFM, para cumprir os seguintes requisitos:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) a distância de aceleração e parada não pode exceder o comprimento da pista mais o comprimento do "stopway" eventualmente existente.	(1) A distância de aceleração e parada não pode exceder o comprimento da pista mais o comprimento do "stopway" eventualmente existente.	Mantido o texto original
(2) a distância de decolagem não pode exceder o comprimento da pista mais o comprimento do "clearway" eventualmente existente e o comprimento de "clearway" incluído não pode ser maior que metade do comprimento da pista.	(2) a distância de decolagem não pode exceder o comprimento da pista mais o comprimento do "clearway", eventualmente existente, e o comprimento de "clearway" incluído não pode ser maior que metade do comprimento da pista.	Mantido o texto original
(3) a corrida de decolagem não pode ser maior que o comprimento da pista.	(3) a distância de corrida de decolagem não pode ser maior que o comprimento da pista.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(d) Nenhuma pessoa operando um avião com motores a turbina, pode decolar com esse avião com um peso maior que aquele estipulado no AFM:	(d) Ninguém pode decolar com um avião com motores a turbina com um peso maior que aquele estipulado no AFM:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) [no caso de avião de tipo homologado após 26 de agosto de 1957 mas antes de 01 de outubro de 1958 (SR422 da FAA), para permitir uma trajetória de decolagem que livre todos os obstáculos por um mínimo de (35 +0,01D) pés verticalmente ou por um mínimo de 60m (200 pés) horizontalmente enquanto nos limites do aeródromo e um mínimo de 90 m (300 pés) horizontalmente além de tais limites. ("D" é a distância em pés ao longo da trajetória de vôo pretendida, a partir do fim da pista): ou	(1) no caso de avião de tipo certificado entre 26 de agosto de 1957 e 01 de outubro de 1958 (SR422 da FAA), que permita uma trajetória de decolagem que livre todos os obstáculos por um mínimo de (35 +0,01D) pés verticalmente ou por um mínimo de 60m (200 pés) horizontalmente enquanto nos limites do aeródromo e um mínimo de 90 m (300 pés) horizontalmente além de tais limites. ("D" é a distância em pés ao longo da trajetória de vôo pretendida, a partir do fim da pista): ou	Mantido o texto original
(2) no caso de um avião de tipo homologado após 30 de setembro de 1958 (SR422A, SR422B da FAA), para permitir uma trajetória líquida de decolagem livrando todos os obstáculos por uma altura mínima de 35 pés verticalmente ou em um mínimo de 60m (200 pés) horizontalmente enquanto dentro dos limites do aeródromo e um mínimo de 90m (300 pés) horizontalmente após passar tais limites.]	(2) no caso de um avião de tipo certificado após 30 de setembro de 1958 (SR422A, SR422B da FAA), que permita uma trajetória líquida de decolagem livrando todos os obstáculos por uma altura mínima de 35 pés verticalmente ou em um mínimo de 60m (200 pés) horizontalmente enquanto dentro dos limites do aeródromo e um mínimo de 90m (300 pés) horizontalmente após passar tais limites.]	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(e) [Na determinação de pesos máximos, distâncias mínimas e trajetórias de vôo, de acordo com os parágrafos de (a) até (d) desta seção, devem ser feitas as correções requeridas pela altitude do aeródromo, gradiente efetivo de pista, temperatura ambiente e componente do vento no momento da decolagem e, se o manual de vôo do avião contiver informações sobre desempenho com pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pistas molhadas associadas a pistas com camada porosa de atrito ou ranhuradas, se providas no AFM, só podem ser usadas para pistas que tenham camada porosa ou que sejam ranhuradas e que o operador verifique que são projetadas, construídas e mantidas de uma maneira aceitável pelo DAC.]	(e) Na determinação de pesos máximos, distâncias mínimas e trajetórias de vôo, de acordo com os parágrafos de (a) até (d) desta seção, devem ser feitas as correções requeridas pela altitude do aeródromo, gradiente efetivo de pista, temperatura ambiente e componente do vento no momento da decolagem e, se o Manual de Voo Aprovado contiver informações sobre desempenho com pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pistas molhadas associadas a pistas com camada porosa de atrito ou ranhuradas, se providas no AFM, só podem ser usadas desde que o operador verifique que são projetadas, construídas e mantidas de uma maneira aceitável pela ANAC.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(f) Para os propósitos desta seção, assume-se que o avião não é inclinado lateralmente antes de atingir a altura de 50 pés, como mostrado nos dados de trajetória de decolagem ou de trajetória líquida de decolagem (conforme aplicável) do Manual de Vôo Aprovado, e, após isso, que a inclinação lateral não excede 15°.	(f) Para os propósitos desta seção, assume-se que o avião não é inclinado lateralmente antes de atingir a altura de 50 pés, como mostrado nos dados de trajetória de decolagem ou de trajetória líquida de decolagem (conforme aplicável) do Manual de Voo Aprovado (AFM), e, após isso, que a inclinação lateral não excede 15°.	Mantido o texto original
(g) Para os propósitos desta seção, os termos "distância de decolagem" ("takeoff distance"), "corrida de decolagem" ("takeoff run"), "trajetória líquida de decolagem" ("net takeoff flight path") e "trajetória de decolagem" ("takeoff path") têm os mesmos significados que os adotados nas regras sob as quais o avião foi homologado.	(g) Para os propósitos desta seção, os termos "distância de decolagem" ("takeoff distance"), "corrida de decolagem" ("takeoff run"), "trajetória líquida de decolagem" ("net takeoff flight path") e "trajetória de decolagem" ("takeoff path") têm os mesmos significados que os adotados nas regras sob as quais o avião foi certificado.	Mantido o texto original
121.191 - AVIÕES COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE	121.191 - AVIÕES COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa operando um avião com motores a turbina pode decolar com esse avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que seja maior que o peso (segundo os dados da trajetória líquida em rota com um motor inoperante, constante do Manual de Vôo aprovado para o avião) que permita conformidade com o parágrafo (a)(l) ou (2) desta seção, baseado na temperatura ambiente esperada em rota:	(a) Ninguém pode decolar com um avião com motores a turbina com um peso maior do que aquele (segundo os dados da trajetória líquida em rota com um motor inoperante, constante do Manual de Voo Aprovado - AFM), considerando consumo normal de combustível e óleo, que permita conformidade com o parágrafo (a)(l) ou (2) desta seção, baseado na temperatura ambiente esperada em rota:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
[(1) exista um gradiente positivo em uma altitude de, pelo menos, 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo dentro de uma faixa de 5 milhas para cada lado da trajetória pretendida e, em adição, se o avião foi homologado após 29 de agosto de 1959 (SR422B da FAA), proporcione um gradiente positivo a 1500 pés sobre a vertical do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor.	(1) exista um gradiente positivo em uma altitude de, pelo menos, 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo dentro de uma faixa de 5 milhas para cada lado da trajetória pretendida e, em adição, se o avião foi certificado após 29 de agosto de 1959 (SR422B da FAA), proporcione um gradiente positivo a 1500 pés sobre a vertical do aeródromo onde o avião supostamente pousaria após a falha do motor.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) a trajetória líquida de vô permita que o avião continue voando da altitude de cruzeiro para um aeródromo onde pode ser executado um pouso, de acordo com 121.197, livrando todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de 5 milhas para cada lado da trajetória pretendida por, pelo menos, 2.000 pés de altura e com um gradiente positivo a 1000 pés de altura sobre a vertical do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor. Se o tipo de avião foi homologado após 30 de setembro de 1958 (SR422A, 422B da FAA), o gradiente positivo deve existir a 1500 pés de altura sobre a vertical do referido aeródromo.]	(2) a trajetória líquida de voo permita que o avião continue voando da altitude de cruzeiro para um aeródromo onde pode ser executado um pouso, de acordo com 121.197, livrando todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de 5 milhas para cada lado da trajetória pretendida por, pelo menos, 2.000 pés de altura e com um gradiente positivo a 1000 pés de altura sobre a vertical do aeródromo onde o avião supostamente pousaria após a falha do motor. Se o tipo de avião foi homologado após 30 de setembro de 1958 (SR422A, 422B da FAA), o gradiente positivo deve existir a 1500 pés de altura sobre a vertical do referido aeródromo.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, assume-se que:	(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, assume-se que:	Mantido o texto original
(1) a falha do motor ocorre no ponto mais crítico da rota;	(1) a falha do motor ocorre no ponto mais crítico da rota;	Mantido o texto original
(2) o avião passa sobre a obstrução crítica, após a falha do motor, em um ponto não mais perto da referida obstrução do que o fixo de navegação ou eixo de aerovia mais próximo da mesma, a menos que o DAC autorize um procedimento diferente baseado em adequada segurança operacional;	(2) o avião livra a obstrução crítica, após a falha do motor, em um ponto mais distante da referida obstrução do que o fixo de navegação ou eixo de aerovia mais próximo, a menos que a ANAC autorize um procedimento diferente baseado em garantias adequadas dadas à segurança operacional;	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(3) um método aprovado é usado para considerar ventos adversos;	(3) um método aprovado é usado para considerar ventos adversos;	Mantido o texto original
(4) alijamento de combustível pode ser autorizado se o detentor de certificado demonstrar que as tripulações são apropriadamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções foram tomadas para assegurar um procedimento seguro;	(4) alijamento de combustível pode ser autorizado se o detentor de certificado demonstrar que as tripulações são apropriadamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções foram tomadas para assegurar um procedimento seguro;	Mantido o texto original
(5) no despacho do vô foi indicado um aeródromo de alternativa dentro dos mínimos meteorológicos de aproximação e pouso apropriados; e	(5) no despacho do voo foi indicado um aeródromo de alternativa dentro dos mínimos meteorológicos de aproximação e pouso apropriados; e	Mantido o texto original
(6) o consumo de óleo e combustível após a falha do motor é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de vô do Manual de Vô Aprovado do avião.	(6) o consumo de óleo e combustível após a falha do motor é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo do AFM do avião.	Mantido o texto original
121.193 - AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE ROTA COM DOIS MOTORES INOPERANTES	121.193 - AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE ROTA COM DOIS MOTORES INOPERANTES	Mantido o texto original
(a) <i>Aviões homologados após 26 de agosto de 1957 mas antes de 1 de outubro de 1958 (SR422).</i> Nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina ao longo de uma rota, a menos que se atenda a uma das duas condições seguintes:	(a) <i>Aviões certificados entre 26 de agosto de 1957 e 1º de outubro de 1958 (SR422).</i> Ninguém pode operar um avião com motores a turbina ao longo de uma rota, a menos que se atenda a uma das duas condições seguintes:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota que fique a mais de 90 minutos de vô (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.197.	(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota que fique a mais de 90 minutos de voo (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.197.	Mantido o texto original
(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de vô em rota com dois motores inoperantes constante do Manual de Vô Aprovado, permita ao avião voar do ponto onde se assume a parada simultânea de dois motores até um aeródromo que atenda ao previsto em 121.197, com uma trajetória líquida de vô (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo existente na faixa de 5 milhas para cada lado da rota pretendida ou na altitude de 5000 pés, o que for mais alto.	(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes constante do Manual de Voo Aprovado, permita ao avião voar do ponto onde se assume a parada simultânea de dois motores até um aeródromo que atenda ao previsto em 121.197, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de 1000 pés acima da maior elevação ou obstáculo existente na faixa de 5 milhas para cada lado da rota pretendida ou na altitude de 5000 pés, o que for mais alto.	Mantido o texto original
Para os propósitos do parágrafo (a) (2) desta seção, assume-se que os dois motores falham simultaneamente no ponto mais crítico da rota e que, se for autorizado alijamento de combustível, o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo e chegar a 1000 pés de altura na vertical do mesmo e que o consumo de combustível e óleo, após a falha dos motores, é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de vô do Manual de Vô Aprovado do avião.	Para os propósitos do parágrafo (a) (2) desta seção, assume-se que os dois motores falham simultaneamente no ponto mais crítico da rota e que, se for autorizado alijamento de combustível, o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo e chegar a 1000 pés de altura na vertical do mesmo e que o consumo de combustível e óleo, após a falha dos motores, é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo do Manual de Voo Aprovado do avião.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) <i>Aviões homologados após 30 de setembro de 1958 mas antes de 30 de agosto de 1959(SR422A)</i> . Nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina ao longo de uma rota, a menos que se atenda a uma das duas condições seguintes:	(b) <i>Aviões certificados após 30 de setembro de 1958 mas antes de 30 de agosto de 1959(SR422A)</i> . Ninguém pode operar um avião com motores a turbina ao longo de uma rota, a menos que se atenda a uma das duas condições seguintes:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota que fique a mais de 90 minutos de vôo (com todos os motores funcionando, em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.197.	(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota que fique a mais de 90 minutos de voo (com todos os motores funcionando, em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.197.	Mantido o texto original
(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de vôo em rota com dois motores inoperantes constantes do Manual de Vôo Aprovado, permita ao avião voar do ponto onde se assume a parada simultânea de dois motores até um aeródromo que atenda ao previsto em 121.197, com uma trajetória líquida de vôo(levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota)tendo um gradiente positivo na altitude de 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo existente na faixa de 5 milhas para cada dado da rota pretendida ou a uma altitude de 2000 pés, o que for mais alto.	(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes constantes do Manual de Voo Aprovado, permita ao avião voar do ponto onde se assume a parada simultânea de dois motores até um aeródromo que atenda ao previsto em 121.197, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de 1000 pés acima da maior elevação ou obstáculo existente na faixa de 5 milhas para cada dado da rota pretendida ou a uma altitude de 2000 pés, o que for mais alto.	Mantido o texto original
Para os propósitos do parágrafo (b)(2) desta seção, assume-se que os dois motores falham simultaneamente no ponto mais crítico da rota, que o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo, chegando à vertical do mesmo a 1500 pés de altura e, após isso, voe mais 15 minutos com potência ou empuxo de cruzeiro e que o consumo de combustível e óleo, após a falha dos motores, é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de vôo do Manual de Vôo Aprovado para o avião.	Para os propósitos do parágrafo (b)(2) desta seção, assume-se que os dois motores falham simultaneamente no ponto mais crítico da rota, que o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo, chegando à vertical do mesmo a 1500 pés de altura e, após isso, voe mais 15 minutos com potência ou empuxo de cruzeiro e que o consumo de combustível e óleo, após a falha dos motores, é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo do AFM, para o avião.	Mantido o texto original
(c) <i>Aviões homologados após 29 de agosto de 1959 (SR422B)</i> . Nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina ao longo de uma rota, a menos que atenda a uma das duas condições seguintes:	(c) <i>Aviões certificados após 29 de agosto de 1959 (SR422B)</i> . Ninguém pode operar um avião com motores a turbina ao longo de uma rota, a menos que atenda a uma das duas condições seguintes:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) não exista nenhum ponto ao longo de rota que fique a mais de 90 minutos de vôo (com todos os motores funcionando com potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.197.	(1) não exista nenhum ponto ao longo de rota que fique a mais de 90 minutos de voo (com todos os motores funcionando com potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda aos requisitos de 121.197.	Mantido o texto original
(2) seu peso, de acordo com os dados de trajetória líquida de vôo em rota com dois motores inoperantes constantes do Manual de Vôo Aprovado, permita ao avião voar do ponto onde se assume a parada simultânea de dois motores até um aeródromo que atenda ao previsto em 121.197, com uma trajetória líquida de vôo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo de rota) tendo um gradiente positivo na altitude de 2000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo existente na faixa de 5 milhas para cada lado da rota pretendida. Para os propósitos deste parágrafo assume-se que:	(2) seu peso, de acordo com os dados de trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes constantes do Manual de Voo Aprovado, permita ao avião voar do ponto onde se assume a parada simultânea de dois motores até um aeródromo que atenda ao previsto em 121.197, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo de rota) tendo um gradiente positivo na altitude de 2000 pés acima da maior elevação ou obstáculo existente na faixa de 5 milhas para cada lado da rota pretendida. Para os propósitos deste parágrafo assume-se que:	Mantido o texto original
(i) os dois motores falham simultaneamente no ponto mais crítico da rota;	(i) os dois motores falham simultaneamente no ponto mais crítico da rota;	Mantido o texto original
(ii) a trajetória líquida de vôo apresenta gradiente positivo a 1500 pés de altura sobre o aeródromo onde é assumido o pouso após falha dos motores;	(ii) a trajetória líquida de voo apresenta gradiente positivo a 1500 pés de altura sobre o aeródromo onde supostamente o avião pousaria após falha dos motores;	Mantido o texto original
(iii) alijamento de combustível pode ser aprovado se o detentor de certificado demonstrar que suas tripulações são adequadamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções foram tomadas para assegurar um procedimento seguro.	(iii) alijamento de combustível pode ser aprovado se o detentor de certificado demonstrar que suas tripulações são adequadamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções foram tomadas para assegurar um procedimento seguro.	Mantido o texto original
(iv) o peso do avião no ponto onde se assume a parada simultânea dos dois motores inclui combustível suficiente para prosseguir para o aeródromo, chegando na sua vertical pelo menos a 1500 pés de altura e, depois, voe mais 15 minutos com potência ou empuxo de cruzeiro; e	(iv) o peso do avião no ponto onde se assume a parada simultânea dos dois motores inclui combustível suficiente para prosseguir para o aeródromo, chegando na sua vertical pelo menos a 1500 pés de altura e, depois, voe mais 15 minutos com potência ou empuxo de cruzeiro; e	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(v) o consumo de combustível e óleo, após a falha dos motores, é o mesmo consumo indicado nos dados de trajetória líquida de vôo do Manual de Vôo Aprovado para o avião.	(v) o consumo de combustível e óleo, após a falha dos motores, é o mesmo consumo indicado nos dados de trajetória líquida de voo do Manual de Voo Aprovado para o avião.	Mantido o texto original
121.195 – AVIÕES COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO	121.195 – AVIÕES COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa, operando um avião com motores a turbina, pode decolar com esse avião com um peso tal que (assumindo consumo normal de combustível e óleo no vôo para o aeródromo de destino e de alternativa) seu peso na chegada exceda o peso de pouso, previsto no Manual de Vôo Aprovado, para a altitude do aeródromo de destino ou de alternativa e para a temperatura esperada no horário estimado de pouso.	(a) Ninguém pode decolar com um avião com motores a turbina com um peso (assumindo consumo normal de combustível e óleo no voo para o aeródromo de destino e de alternativa) tal que, na chegada, exceda o peso de pouso previsto no Manual de Voo Aprovado para a altitude do aeródromo de destino ou de alternativa e para a temperatura ambiente esperada no horário estimado de pouso.	Texto aprimorado para adotar o FAR 121.197.
(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) ou (e) desta seção, nenhuma pessoa, operando um avião com motores a turbina, pode decolar com esse avião, a menos que seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo em vôo (e de acordo com os dados de distância de pouso do Manual de Vôo Aprovado, levando em conta a altitude do aeródromo de destino e as condições de vento esperadas no horário estimado de pouso), permita executar um pouso completo no aeródromo de destino usando 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas referidas abaixo, considerando que o avião passa 50 pés acima da vertical da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para determinar o peso permissível de pouso no aeródromo de destino, é assumido que:	(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) ou (e) desta seção, ninguém pode decolar com um avião com motores a turbina, a menos que, seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo em voo (e de acordo com os dados de distância de pouso do AFM, levando em conta a altitude do aeródromo de destino e as condições de vento esperadas no horário estimado de pouso), permita executar um pouso completo no aeródromo de destino usando 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas referidas abaixo, considerando que o avião passa 50 pés acima da vertical da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para determinar o peso permissível de pouso no aeródromo de destino, assume-se que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) o avião pousa na pista e na direção mais favorável, com ar calmo.	(1) o avião pousa na pista e na direção mais favorável, com ar calmo.	Mantido o texto original
(2) o avião pousa na pista mais conveniente, considerando a provável direção e velocidade do vento, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras variáveis como auxílios de pouso e terreno.	(2) o avião pousa na pista mais conveniente, considerando a provável direção e velocidade do vento, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras variáveis como auxílios de pouso e terreno.	Mantido o texto original
(c) Um avião turboélice que estaria proibido de decolar por não cumprir o parágrafo (b) (2) desta seção pode fazê-lo se for indicado um aeródromo de alternativa que atenda a todos os requisitos desta seção, exceto que o avião pode executar um pouso completo nesse aeródromo utilizando 70% do comprimento efetivo da sua pista.	(c) Um avião turboélice que estaria proibido de decolar por não cumprir o parágrafo (b) (2) desta seção pode fazê-lo se for indicado um aeródromo de alternativa que atenda a todos os requisitos desta seção e, adicionalmente, que possa executar um pouso completo nesse aeródromo utilizando 70% do comprimento efetivo da sua pista.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(d) A menos que, baseado em demonstração de operações reais com técnicas especiais de pouso em pistas molhadas, uma distância de pouso menor (mas nunca menor do que a requerida pelo parágrafo (b) desta seção) tenha sido aprovada para um específico tipo e modelo de avião e incluída em seu Manual de Vôo aprovado, nenhuma pessoa pode decolar com um avião turbojato quando previsões ou informações meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso nesse aeródromo, a menos que o comprimento efetivo da pista do aeródromo de destino tenha, pelo menos, 115% do comprimento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção.	(d) A menos que, baseado em demonstração de operações reais com técnicas especiais de pouso em pistas molhadas, se uma distância de pouso menor (mas nunca menor do que a requerida pelo parágrafo (b) desta seção) tenha sido aprovada para um específico tipo e modelo de avião e incluída em seu AFM, ninguém pode decolar com um avião com propulsão a jato quando previsões ou informações meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso nesse aeródromo, a menos que o comprimento efetivo da pista do aeródromo de destino tenha, pelo menos, 115% do comprimento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção.	Mantido o texto original
(e) Um avião turbojato que seria proibido de decolar por não atender aos requisitos do parágrafo (b)(2) desta seção poderá fazê-lo se indicar um aeródromo de alternativa que cumpra todos os requisitos do parágrafo (b) desta seção.	(e) Um avião propelido a jato que seria proibido de decolar por não atender aos requisitos do parágrafo (b)(2) desta seção poderá fazê-lo se indicar um aeródromo de alternativa que cumpra todos os requisitos do parágrafo (b) desta seção.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.197 – AVIÕES COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA	121.197 – AVIÕES COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
<p>Nenhuma pessoa pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa no despacho de voo de um avião com motores a turbina, a menos que (baseado nas hipóteses de 121.195(b)) esse avião, com o peso previsto para o horário de pouso no aeródromo, possa executar um pouso completo usando 70% do comprimento efetivo da pista para avião turboélice, e 60% do comprimento efetivo da pista para aviões turbojato, considerando que o avião passa na vertical da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista a 50 pés de altura. No caso de aeródromo de alternativa para decolagens, como previsto em 121.617, pode ser considerado o alijamento de combustível, além do consumo normal de combustível e óleo, na determinação do peso esperado no horário estimado de pouso.</p>	<p>Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa no despacho de voo de um avião com motores a turbina, a menos que (baseado nas hipóteses de 121.195(b)) esse avião, com o peso previsto para o horário de pouso no aeródromo, possa executar um pouso completo usando 70% do comprimento efetivo da pista para avião turboélice, e 60% do comprimento efetivo da pista para aviões propelidos a jato, considerando que o avião passa na vertical da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista a 50 pés de altura. No caso de aeródromo de alternativa para decolagens, como previsto em 121.617, pode ser considerado o alijamento de combustível, além do consumo normal de combustível e óleo, na determinação do peso esperado no horário estimado de pouso.</p>	<p>Ajuste de redação, sem alteração de mérito</p>
<p>121.198 – AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE CARGUEIROS: AUMENTO DOS PESOS ZERO COMBUSTÍVEL E DE POUSO</p>	<p>121.198 – AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE CARGUEIROS: AUMENTO DOS PESOS ZERO COMBUSTÍVEL E DE POUSO</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>[(a) Não obstante as provisões estruturais aplicáveis dos requisitos de aeronavegabilidade, mas sujeito aos parágrafos (b) até (g) desta seção, um detentor de certificado pode operar (em serviços de carga somente) qualquer dos seguintes aviões (de tipo homologado pela parte 4b do “Civil Air Regulation” dos Estados Unidos da América efetiva antes de 13 de março de 1965) com pesos zero combustível e de pouso aumentados:</p>	<p>(a) Não obstante as provisões estruturais aplicáveis dos requisitos de aeronavegabilidade, mas sujeito aos parágrafos (b) até (g) desta seção, um detentor de certificado pode operar (em serviços de carga somente) qualquer dos seguintes aviões (de tipo certificado pela parte 4b do “Civil Air Regulation” dos Estados Unidos da América efetiva antes de 13 de março de 1965) com pesos zero combustível e de pouso aumentados:</p>	<p>Ajuste de redação, sem alteração de mérito. Substituído homologado por certificado por ser o processo utilizado atualmente para a verificação do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares por parte de um requisitante no Brasil e EUA.</p>
<p>(1) DC-6A, DC-6B, DC-7B e DC-7C; e</p>	<p>(1) DC-6A, DC-6B, DC-7B e DC-7C; e</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(2) L1049B, C, D, E, F e H e L1049A quando modificado de acordo o certificado suplementar de homologação de tipo SA 4-1402.</p>	<p>(2) L1049B, C, D, E, F e H e L1049A quando modificado de acordo o certificado suplementar de homologação de tipo SA 4-1402.</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(b) O peso zero combustível (peso máximo do avião com combustível e óleo não drenável) e o peso estrutural de pouso podem ser aumentados acima do máximo aprovado em total conformidade com os regulamentos aplicáveis, somente se o DAC considerar que:</p>	<p>(b) O peso zero combustível (peso máximo do avião com combustível e óleo não drenável) e o peso estrutural de pouso podem ser aumentados acima do máximo aprovado em total conformidade com os regulamentos aplicáveis, somente se a ANAC considerar que:</p>	<p>Texto alterado DAC por ANAC.</p>
<p>(1) o aumento não é de forma a reduzir seriamente a resistência estrutural;</p>	<p>(1) o aumento não é de forma a reduzir seriamente a resistência estrutural;</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(2) a probabilidade de ocorrer falha súbita por fadiga não é notavelmente aumentada;</p>	<p>(2) a probabilidade de ocorrer falha súbita por fadiga não é notavelmente aumentada;</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(3) as características de “flutter”, vibrações e deformações não caem abaixo daquelas requeridas pelos regulamentos aplicáveis; e</p>	<p>(3) as características de “flutter”, vibrações e deformações não caem abaixo daquelas requeridas pelos regulamentos aplicáveis; e</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(4) todos os outros limites aplicáveis de peso serão obedecidos.</p>	<p>(4) todos os outros limites aplicáveis de peso serão obedecidos.</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(c) Nenhum peso zero combustível pode ser aumentado mais de 5% e o aumento no peso estrutural de pouso não pode exceder a quantidade, em libras, do aumento do peso zero combustível.</p>	<p>(c) Nenhum peso zero combustível pode ser aumentado mais de 5% e o aumento no peso estrutural de pouso não pode exceder a quantidade, em libras, do aumento do peso zero combustível.</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(d) Cada avião deve ser inspecionado de acordo com procedimentos especiais de inspeção, aprovados para operação com pesos aumentados e elaborados e emitidos pelo fabricante do tipo de avião.</p>	<p>(d) Cada avião deve ser inspecionado de acordo com procedimentos especiais de inspeção, aprovados para operação com pesos aumentados e elaborados e emitidos pelo fabricante do tipo de avião.</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(e) Cada avião operado segundo esta seção deve ser operado de acordo as limitações operacionais de desempenho para transporte de passageiros estabelecidas neste regulamento.</p>	<p>(e) Cada avião deve ser operado, segundo esta seção, de acordo as limitações operacionais de desempenho para transporte de passageiros estabelecidas neste regulamento.</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(f) O Manual de Voo Aprovado (AFM) para cada avião operado segundo esta seção deve ser apropriadamente revisado para incluir as limitações operacionais e as informações necessárias para operações com peso aumentado.</p>	<p>(f) O Manual de Voo Aprovado (AFM) para cada avião operado segundo esta seção deve ser apropriadamente revisado para incluir as limitações operacionais e as informações necessárias para operações com peso aumentado.</p>	<p>Mantido o texto original</p>

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(g) Exceto como previsto para o transporte de pessoas pela seção 121.583, cada avião operado com pesos aumentados segundo esta seção deve, antes de ser utilizado em serviço com passageiros, ser inspecionado utilizando procedimentos especiais de inspeção para retorno ao serviço de passageiros elaborados pelo fabricante e aprovados pelo DAC.]	(g) Exceto como previsto para o transporte de pessoas pela seção 121.583, cada avião operado com pesos aumentados segundo esta seção deve, antes de ser utilizado em serviço com passageiros, ser inspecionado utilizando procedimentos especiais de inspeção para retorno ao serviço de passageiros elaborados pelo fabricante e aprovados pela ANAC.	Texto alterado DAC por ANAC.
121.199 – AVIÕES NÃO INCLuíDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM	121.199 – AVIÕES NÃO INCLuíDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM	Mantido o texto original
[(a) Nenhuma pessoa operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar com esse avião a um peso maior do que o peso que permite que o avião seja trazido a uma parada total dentro do comprimento efetivo da pista a partir de qualquer ponto durante a decolagem antes de atingir 105% da velocidade mínima de controle (a menor velocidade na qual o avião pode ser controlado com segurança, em voo, após um motor tornar-se inoperante) ou 115 % da velocidade de estol sem potência em configuração de decolagem, o que for maior.	(a) Ninguém pode decolar com um avião não incluído na categoria transporte com um peso maior do que o que permite que o avião seja trazido a uma parada total dentro do comprimento efetivo da pista a partir de qualquer ponto durante a decolagem antes de atingir 105% da velocidade mínima de controle (a menor velocidade na qual o avião pode ser controlado com segurança, em voo, após um motor tornar-se inoperante) ou 115 % da velocidade de estol sem potência em configuração de decolagem, o que for maior.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Para os propósitos desta seção:	(b) Para os propósitos desta seção:	Mantido o texto original
(1) pode ser assumido que a potência de decolagem é usada em todos os motores durante a aceleração;	(1) pode ser assumido que a potência de decolagem é usada em todos os motores durante a aceleração;	Mantido o texto original
(2) podem ser levadas em consideração não mais que 50% da componente de vento de proa conhecida e não menos que 150% da componente de vento de cauda conhecida.	(2) podem ser levadas em consideração até 50% da componente de vento de proa conhecida e pelo menos 150% da componente de vento de cauda conhecida.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) o gradiente médio da pista (a diferença de altitude entre as extremidades da pista dividida pelo comprimento total) deve ser considerado se for maior que 0,5%;	(3) o gradiente médio da pista (a diferença de altitude entre as extremidades da pista dividida pelo comprimento total) deve ser considerado se for maior que 0,5%;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(4) é assumido que o avião opera em atmosfera padrão; e	(4) é assumido que o avião opera em atmosfera padrão; e	Mantido o texto original
(5) <i>comprimento efetivo da pista</i> para decolagem significa a distância medida a partir do início da pista na qual a decolagem foi iniciada até o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos associado com a outra extremidade da pista intercepta a linha central da pista.]	(5) <i>comprimento efetivo da pista</i> para decolagem significa a distância medida a partir do início da pista na qual a decolagem foi iniciada até o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos associado com a outra extremidade da pista intercepta a linha central da pista.	Mantido o texto original
121.201 – AVIÕES NÃO INCLuíDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE	121.201 – AVIÕES NÃO INCLuíDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE	Mantido o texto original
[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar com esse avião a um peso que não permita obter uma razão de subida de, pelo menos, 50 pés por minuto, com o motor crítico inoperante, a uma altitude de, pelo menos, 1000 pés acima da mais alta obstrução existente dentro de 5 milhas para cada lado do curso pretendido, ou 5000 pés, o que for mais alto.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode decolar com um avião não incluído na categoria transporte com um peso que não permita obter uma razão de subida de, pelo menos, 50 pés por minuto, com o motor crítico inoperante, a uma altitude de, pelo menos, 1000 pés acima da mais alta obstrução existente dentro de 5 milhas para cada lado do curso pretendido, ou 5000 pés, o que for mais alto.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, se o DAC considerar que a segurança da operação não é prejudicada, uma pessoa pode operar o avião a uma altitude que permita, em caso de falha de um motor, livrar todas as obstruções existentes dentro de 5 milhas para cada lado do curso pretendido. Se tal procedimento for usado, a razão de descida para o apropriado peso e altitude é assumida como sendo 50 pés por minuto maior do que a razão dos dados de desempenho aprovados. Antes de aprovar tal procedimento, o DAC leve em consideração para a rota, segmento de rota ou área o seguinte:	(b) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, se a ANAC considerar que a segurança da operação não é prejudicada, uma pessoa pode operar o avião a uma altitude que permita, em caso de falha de um motor, livrar todas as obstruções existentes dentro de 5 milhas para cada lado do curso pretendido. Se tal procedimento for usado, a razão de descida para o apropriado peso e altitude é assumida como sendo 50 pés por minuto maior do que a razão dos dados de desempenho aprovados. Antes de aprovar tal procedimento, a ANAC deve levar em consideração para a rota, segmento de rota ou área o seguinte:	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(1) a confiabilidade das previsões de vento e condições meteorológicas.	(1) a confiabilidade das previsões de vento e condições meteorológicas.	Mantido o texto original
(2) a localização e os tipos de auxílios à navegação.	(2) a localização e os tipos de auxílios à navegação.	Mantido o texto original
(3) as condições meteorológicas prevaletentes, particularmente a frequência e quantidade de turbulência normalmente encontrada.	(3) as condições meteorológicas dominantes, particularmente a frequência e quantidade de turbulência normalmente encontrada.	Texto aprimorado para adotar o FAR 121.201.
(4) características do terreno.	(4) características do terreno.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(5) problemas de controle de tráfego aéreo.	(5) problemas de controle de tráfego aéreo.	Mantido o texto original
(6) qualquer outro fator operacional que afete a operação.	(6) qualquer outro fator operacional que afete a operação.	Mantido o texto original
(c) Para os propósitos desta seção é assumido que:	(c) Para os propósitos desta seção é assumido que:	Mantido o texto original
(1) o motor crítico está inoperante;	(1) o motor crítico está inoperante;	Mantido o texto original
(2) a hélice do motor inoperante está na posição de arrasto mínimo;	(2) a hélice do motor inoperante está na posição de arrasto mínimo;	Mantido o texto original
(3) os flapes de asa e o trem de pouso estão na posição mais favorável;	(3) os flapes de asa e o trem de pouso estão na posição mais favorável;	Mantido o texto original
(4) os motores em operação estão funcionando com a potência máxima contínua disponível;	(4) os motores em operação estão funcionando com a potência máxima contínua disponível;	Mantido o texto original
(5) o avião está operando em atmosfera padrão; e	(5) o avião está operando em atmosfera padrão; e	Mantido o texto original
(6) o peso do avião é progressivamente reduzido pelo consumo de combustível e óleo previsto.]	(6) o peso do avião é progressivamente reduzido pelo consumo de combustível e óleo previsto.	Mantido o texto original
121.203 – AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO	121.203 – AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO	Mantido o texto original
[(a) Nenhuma pessoa operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar com esse avião a um peso que:	(a) Ninguém pode decolar com um avião não incluído na categoria transporte com um peso que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) considerando o consumo previsto de combustível e óleo, seja maior do que o peso que permite fazer um pouso com parada total dentro de 60% do comprimento efetivo da pista mais adequada do aeródromo de destino; e	(1) considerando o consumo previsto de combustível e óleo, seja maior do que o peso que permite fazer um pouso com parada total dentro de 60% do comprimento efetivo da pista mais adequada do aeródromo de destino; e	Mantido o texto original
(2) seja maior do que o peso permissível se pouso for feito na pista:	(2) seja maior do que o peso permissível se pouso for feito na pista:	Mantido o texto original
(i) com o maior comprimento efetivo em ar calmo; e	(i) com o maior comprimento efetivo em ar calmo; e	Mantido o texto original
(ii) requerida face ao vento provável, levando em conta não mais que 50% da componente de vento de proa e não menos que 150% da componente de vento de cauda.	(ii) requerida face ao vento provável, levando em conta até 50% da componente de vento de proa e pelo menos 150% da componente de vento de cauda.	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos desta seção é assumido:	(b) Para os propósitos desta seção assume-se:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) o avião passa diretamente sobre a interseção do plano de liberação de obstáculos e a pista a uma altura de 50 pés, em um planeio estável de aproximação e com velocidade verdadeira de pelo menos 1.3 V _{SO} ;	(1) o avião passa diretamente sobre a interseção do plano de liberação de obstáculos e a pista a uma altura de 50 pés, em um planeio estável de aproximação e com velocidade verdadeira de pelo menos 1.3 V _{SO} ;	Mantido o texto original
(2) o pouso não requer habilidade excepcional do piloto; e	(2) o pouso não requer habilidade excepcional do piloto; e	Mantido o texto original
(3) o avião está sendo operado em atmosfera padrão.]	(3) o avião está sendo operado em atmosfera padrão.	Mantido o texto original
121.205 – AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA	121.205 – AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA	Mantido o texto original
[Nenhuma pessoa pode listar, em um despacho ou liberação de voo, um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião não incluído na categoria transporte, a menos que esse avião (no peso previsto no horário esperado de chegada), baseado nas premissas de 121.203, possa ser trazido a uma parada total após o pouso dentro de 70% do comprimento efetivo da pista.]	Ninguém pode listar, em um despacho ou liberação de voo, um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião não incluído na categoria transporte, a menos que esse avião (no peso previsto no horário esperado de chegada), baseado nas premissas de 121.203, possa ser trazido a uma parada total após o pouso dentro de 70% do comprimento efetivo da pista.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.207 - LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO DE AVIÕES COM CERTIFICADO PROVISÓRIO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO	121.207 - LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO DE AVIÕES COM CERTIFICADO PROVISÓRIO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO	Mantido o texto original
[A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, além das limitações previstas no RBHA 91, seção 91.317, as seguintes limitações são aplicáveis à operação, por detentores de certificado, de aviões com certificado de aeronavegabilidade emitido com base em um certificado provisório de homologação de tipo:]	A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, além das limitações previstas na seção 91.317 do RBAC 91, as seguintes limitações são aplicáveis à operação, por detentores de certificado, de aviões com certificado de aeronavegabilidade emitido com base em um certificado provisório de homologação de tipo:	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) além dos tripulantes, cada detentor de certificado pode transportar em tais aviões somente as pessoas listadas no parágrafo 121.547(c) deste regulamento ou aquelas pessoas especificamente autorizadas não só pelo detentor de certificado como também pelo DAC.	(a) além dos tripulantes, cada detentor de certificado pode transportar em tais aviões somente as pessoas listadas no parágrafo 121.547(c) deste regulamento ou aquelas pessoas especificamente autorizadas não só pelo detentor de certificado como também pela ANAC.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(b) cada detentor de certificado deve manter um registro de cada vôo conduzido de acordo com esta seção e deve manter registros completos e precisos de cada inspeção feita e de cada manutenção realizada no avião. O detentor de certificado deve colocar tais registros à disposição do DAC, sempre que requerido.	(b) cada detentor de certificado deve manter um registro de cada voo conduzido de acordo com esta seção e deve manter registros completos e precisos de cada inspeção feita e de cada manutenção realizada no avião. O detentor de certificado deve colocar tais registros à disposição da ANAC, sempre que requerido.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
	121.208 SISTEMA DE CONTROLE DA PERFORMANCE DO AVIÃO	Foi incluído os requisitos do LAR 121.208.
	(a) O explorador estabelecerá um sistema, aprovado pela ANAC, para obter, manter e disponibilizar ao pessoal de operações apropriado dados de desempenho e obstáculos.	LAR 121.695 ADOTADO visando maior harmonização com regulamento latino-americano
	(b) Na elaboração de procedimentos para cumprir os requisitos desta seção, o explorador deve:	
	(1) obter os dados de desempenho e obstáculos de fontes autorizadas; e	
	(2) considerar a exatidão das cartas.	
SUBPARTE J - REQUISITOS ESPECIAIS DE AERONAVEGABILIDADE	SUBPARTE J - REQUISITOS ESPECIAIS DE AERONAVEGABILIDADE	Mantido o texto original
121.211 - APLICABILIDADE	121.211 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
[(a) Esta subparte estabelece requisitos especiais de aeronavegabilidade aplicáveis a detentores de certificado como estabelecido nos parágrafos (b) até (e) desta seção.	(a) Esta subparte estabelece requisitos especiais de aeronavegabilidade aplicáveis a detentores de certificado como estabelecido nos parágrafos (b) até (e) desta seção.	Mantido o texto original
(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada avião de tipo homologado segundo o "Aero Bulletin 7A" ou parte 04 do "Civil Air Regulation", ambos dos Estados Unidos da América, efetivos antes de 01 de novembro de 1946, deve atender aos requisitos especiais contidos em 121.215 até 121.283.	(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada avião de tipo homologado segundo o "Aero Bulletin 7A" ou parte 04 do "Civil Air Regulation", ambos dos Estados Unidos da América, efetivos antes de 01 de novembro de 1946, deve atender aos requisitos especiais contidos em 121.215 até 121.283.	Mantido o texto original
(c) Cada detentor de certificado deve atender aos requisitos contidos em 121.285 até 121.291.	(c) Cada detentor de certificado deve atender aos requisitos contidos em 121.285 até 121.291.	Mantido o texto original
(d) Se o DAC considerar que, para um particular modelo de avião usado em serviços de carga, a total conformidade com qualquer requisito segundo o parágrafo (b) desta seção seria extremamente difícil e que essa conformidade não iria contribuir materialmente para o objetivo desejado, pode ser requerido conformidade apenas com aqueles requisitos que sejam necessários para atingir os objetivos básicos deste regulamento.	(d) Se a ANAC considerar que, para um particular modelo de avião usado em serviços de carga, a total conformidade com qualquer requisito segundo o parágrafo (b) desta seção seria extremamente difícil e que essa conformidade não iria contribuir materialmente para o objetivo desejado, pode ser requerido conformidade apenas com aqueles requisitos que sejam necessários para atingir os objetivos básicos deste regulamento.	Requisito mantido. Substituído "DAC" por "ANAC".
(e) Nenhuma pessoa pode operar, segundo este regulamento, um avião não incluído na categoria transporte, de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964, a menos que o avião atenda aos requisitos especiais de aeronavegabilidade de 121.293.]	(e) Ninguém pode operar, segundo este regulamento, um avião não incluído na categoria transporte, de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, a menos que o avião atenda aos requisitos especiais de aeronavegabilidade de 121.293.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.213 – RESERVADO	121.213 - RESERVADO	Mantido o texto original..
121.215 - INTERIORES DE CABINE	121.215 - INTERIORES DE CABINE	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto em 121.312, cada compartimento usado por tripulantes ou passageiros deve atender aos requisitos desta seção.	(a) Exceto como previsto em 121.312, cada cabine de tripulantes ou passageiros deve atender aos requisitos desta seção.	Mantido o texto original
(b) Os materiais devem ser, pelo menos, resistentes a inflamação (ver RBHA 01).	(b) Os materiais devem ser, pelo menos, resistentes a combustão violenta (ver RBAC 01).	Mantido o texto original
(c) A forração de paredes e tetos e o revestimento de poltronas, assoalhos e móveis devem ser, pelo menos, resistentes a chama (ver RBHA 01).	(c) A forração de paredes e tetos e o revestimento de poltronas, assoalhos e móveis devem ser, pelo menos, resistentes a chama (ver RBAC 01).	Mantido o texto original
(d) Cada compartimento onde deva ser autorizado o fumo deve ser equipado com cinzeiros autocontidos que sejam completamente removíveis, e todos os demais compartimentos devem ser adequadamente marcados com letreiros de "proibido fumar".	(d) Cada cabine deve ser equipada com cinzeiros autocontidos que sejam completamente removíveis, e todas as áreas da cabine devem ser adequadamente marcadas com letreiros de "proibido fumar".	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(e) Cada recipiente para toalhas usadas, papéis e detritos deve ser de material resistente ao fogo (ver RBHA 01) e deve possuir tampa ou outros meios capazes de conter fogo iniciado nos mesmos.	(e) Cada recipiente para toalhas usadas, papéis e detritos deve ser de material resistente ao fogo (ver RBAC 01) e deve possuir tampa ou outros meios capazes de conter fogo iniciado nos mesmos.	Requisito mantido. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".
121.217 - PORTAS INTERNAS	121.217 - PORTAS INTERNAS	Mantido o texto original
Sempre que as portas internas possuírem venezianas ou outros meios de ventilação, deve haver uma maneira conveniente para a tripulação fechar o fluxo de ar através das mesmas, quando necessário.	Sempre que as portas internas possuírem venezianas ou outros meios de ventilação, deve haver uma maneira conveniente para a tripulação fechar o fluxo de ar através das mesmas, quando necessário.	Mantido o texto original
121.219 - VENTILAÇÃO	121.219 - VENTILAÇÃO	Mantido o texto original
Cada compartimento de tripulação ou de passageiros deve ser adequadamente ventilado. A concentração de monóxido de carbono não pode ser maior que uma parte em 20.000 partes de ar e não devem existir vapores de combustível. Sempre que as separações entre compartimentos possuírem venezianas ou outros dispositivos que permitam fluxo de ar entre eles, deve existir uma maneira conveniente para a tripulação fechar esse fluxo de ar, se necessário.	Cada cabine de comando ou de passageiros deve ser adequadamente ventilada. A concentração de monóxido de carbono não pode ser maior que uma parte em 20.000 partes de ar e não devem existir vapores de combustível. Sempre que as separações entre as cabines possuírem venezianas ou outros dispositivos que permitam fluxo de ar entre eles, deve existir uma maneira conveniente para a tripulação fechar esse fluxo de ar, se necessário.	Ajuste na tradução. "Cabine" está em conformidade com a terminologia empregada nos Anexos à Convenção de Chicago - "cabin" .
121.221 - PRECAUÇÕES CONTRA INCÊNDIO	121.221 - PRECAUÇÕES CONTRA INCÊNDIO	Mantido o texto original
(a) Cada compartimento quando usado para guardar carga ou bagagem deve ser projetado de modo a atender aos seguintes requisitos:	(a) Cada compartimento quando usado para guardar carga ou bagagem deve ser projetado de modo a atender aos seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(1) nenhum compartimento pode incluir controles, fiação, tubulação ou acessórios que possam, no caso de falha ou dano, afetar a operação segura do avião a menos que o item seja adequadamente blindado, isolado ou de qualquer maneira protegido, de modo que não possa ser danificado pela movimentação de carga no compartimento e que dano ou falha do item não crie perigo de incêndio no compartimento.	(1) nenhum compartimento pode incluir controles, fiação, tubulação ou acessórios que possam, no caso de falha ou dano, afetar a operação segura do avião a menos que o item seja adequadamente blindado, isolado ou de qualquer maneira protegido, de modo que não possa ser danificado pela movimentação de carga no compartimento e que dano ou falha do item não crie perigo de incêndio no compartimento.	Mantido o texto original
(2) a carga ou a bagagem não pode prejudicar o funcionamento dos dispositivos contra-incêndio do compartimento.	(2) a carga ou a bagagem não pode prejudicar o funcionamento dos dispositivos contra-incêndio do compartimento.	Mantido o texto original
(3) os materiais usados na construção dos compartimentos, incluindo equipamento de amarração, devem ser pelo menos resistentes à chama.	(3) os materiais usados na construção dos compartimentos, incluindo equipamento de amarração, devem ser pelo menos resistentes à chama.	Mantido o texto original
(4) cada compartimento deve incluir provisões de proteção contra incêndio de acordo com as classificações estabelecidas nos parágrafos de (b) até (f) desta seção.	(4) cada compartimento deve incluir provisões de proteção contra incêndio de acordo com as classificações estabelecidas nos parágrafos de (b) até (f) desta seção.	Mantido o texto original
(b) <i>Classe A</i> . Compartimentos de carga ou bagagem são classificados na categoria "A", se:	(b) <i>Classe A</i> . Compartimentos de carga ou bagagem são classificados na categoria "A", se:	Mantido o texto original
(1) um incêndio dentro do mesmo for prontamente discernível por um membro da tripulação de seu posto normal de serviço; e	(1) um incêndio dentro do mesmo for prontamente discernível por um membro da tripulação de seu posto normal de serviço; e	Mantido o texto original
(2) todas as partes do compartimento forem facilmente acessíveis em voo. Deve haver um extintor de incêndio manual disponível para cada compartimento classe A.	(2) todas as partes do compartimento forem facilmente acessíveis em voo. Deve haver um extintor de incêndio manual disponível para cada compartimento classe A.	Mantido o texto original
(c) <i>Classe B</i> . Compartimentos de carga ou bagagem são classificados na categoria "B" se seu acesso, em voo, for suficiente para permitir que um membro da tripulação alcance efetivamente todo o compartimento e seu conteúdo com um extintor de incêndio manual e se o compartimento for projetado de modo que, quando o acesso em voo estiver sendo usado, não haja fluxo de quantidades perigosas de fumaça, chamas ou agente extintor para qualquer compartimento ocupado por passageiros ou tripulantes. Cada compartimento classe B deve atender aos seguintes requisitos:	(c) <i>Classe B</i> . Compartimentos de carga ou bagagem são classificados na categoria "B" se seu acesso, em voo, for suficiente para permitir que um membro da tripulação alcance efetivamente todo o compartimento e seu conteúdo com um extintor de incêndio manual e se o compartimento for projetado de modo que, quando o acesso em voo estiver sendo usado, não haja fluxo de quantidades perigosas de fumaça, chamas ou agente extintor para qualquer parte da cabine ocupada por passageiros ou tripulantes. Cada compartimento classe B deve atender aos seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(1) deve possuir um sistema separado de detecção de fogo ou fumaça, aprovado, provendo alerta no posto do piloto ou do mecânico de voo.	(1) deve possuir um sistema separado de detecção de fogo ou fumaça, aprovado, provendo alerta no posto do piloto ou do mecânico de voo.	Mantido o texto original
(2) deve existir um extintor de incêndio manual disponível para o compartimento.	(2) deve existir um extintor de incêndio manual disponível para o compartimento.	Mantido o texto original
(3) o compartimento deve ser forrado com material resistente ao fogo, exceto que forração adicional de proteção, resistente à chama, pode ser usada.	(3) o compartimento deve ser forrado com material resistente ao fogo, exceto que forração adicional de proteção, resistente à chama, pode ser usada.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(d) <i>Classe C</i> . Compartimentos de carga e bagagem são classificados na categoria "C" se não atenderem aos requisitos das Categorias "A", "B", "D" ou "E". Cada compartimento classe C deve atender ao seguinte:	(d) <i>Classe C</i> . Compartimentos de carga e bagagem são classificados na categoria "C" se não atenderem aos requisitos das Categorias "A", "B", "D" ou "E". Cada compartimento classe C deve atender ao seguinte:	Mantido o texto original
(1) deve possuir um sistema separado de detecção de fogo ou fumaça, aprovado, provendo alerta no posto do piloto ou do mecânico de voo.	(1) deve possuir um sistema separado de detecção de fogo ou fumaça, aprovado, provendo alerta no posto do piloto ou do mecânico de voo.	Mantido o texto original
(2) deve possuir um sistema permanente de extinção de incêndio, aprovado, controlado a partir do posto do piloto ou do mecânico de voo.	(2) deve possuir um sistema permanente de extinção de incêndio, aprovado, controlado a partir do posto do piloto ou do mecânico de voo.	Mantido o texto original
(3) deve ser projetado de modo a impedir que quantidades perigosas de fumaça, chamas ou agente extintor atinjam qualquer compartimento ocupado por passageiros ou tripulantes.	(3) deve ser projetado de modo a impedir que quantidades perigosas de fumaça, chamas ou agente extintor atinjam a cabine de passageiros ou tripulantes.	Mantido o texto original
(4) deve possuir ventilação e corrente de ar controlada, de modo a garantir que o agente extintor possa controlar qualquer incêndio iniciado no compartimento.	(4) deve possuir ventilação e corrente de ar controlada, de modo a garantir que o agente extintor possa controlar qualquer incêndio iniciado no compartimento.	Mantido o texto original
(5) deve ser forrado com material resistente a fogo, exceto que forração adicional de proteção, de material resistente a chamas, pode ser usada.	(5) deve ser forrado com material resistente a fogo, exceto que forração adicional de proteção, de material resistente a chamas, pode ser usada.	Mantido o texto original
(e) <i>Classe D</i> . Compartimentos de carga ou bagagem são classificados na categoria "D" se eles forem projetados e construídos de modo que um incêndio ocorrendo dentro deles fique completamente confinado, sem prejudicar a segurança do avião e de seus ocupantes. Cada compartimento classe D deve cumprir os seguintes requisitos:	(e) Reservado.	Esse tipo de compartimento de carga não é mais aprovado por ser inseguro
(1) deve possuir meios de impedir que quantidades perigosas de fumaça, chama ou gases nocivos atinjam qualquer compartimento ocupado por passageiros ou tripulantes.		Esse tipo de compartimento de carga não é mais aprovado por ser inseguro
(2) a ventilação e correntes de ar devem ser controladas dentro de cada compartimento, de modo a impedir que qualquer incêndio que possa ocorrer no seu interior progrida além de limites seguros.		Esse tipo de compartimento de carga não é mais aprovado por ser inseguro
(3) deve ser completamente forrado com material resistente ao fogo.		Esse tipo de compartimento de carga não é mais aprovado por ser inseguro
(4) deve ser considerado o efeito do calor do interior do compartimento nas partes críticas adjacentes do avião.		Esse tipo de compartimento de carga não é mais aprovado por ser inseguro
(f) <i>Classe E</i> . Em aviões usados para o transporte exclusivo de cargas, a área da cabine de passageiros pode ser considerada como compartimento de classe "E". Cada compartimento classe E deve cumprir os seguintes requisitos:	(f) <i>Classe E</i> . Em aviões usados para o transporte exclusivo de cargas, a área da cabine de passageiros pode ser considerada como compartimento de classe "E". Cada compartimento classe E deve cumprir os seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(1) deve ser completamente forrado com material resistente ao fogo.	(1) deve ser completamente forrado com material resistente ao fogo.	Mantido o texto original
(2) deve possuir um sistema próprio de detecção de fogo ou fumaça, aprovado, alertando o piloto ou o mecânico de voo sentado em seu posto normal de serviço.	(2) deve possuir um sistema próprio de detecção de fogo ou fumaça, aprovado, alertando o piloto ou o mecânico de voo sentado em seu posto normal de serviço.	Mantido o texto original
(3) deve possuir um meio de cortar o fluxo de ar de ventilação para o compartimento e dentro dele. O controle desse meio deve ser acessível para os tripulantes de voo, no compartimento dos mesmos.	(3) deve possuir um meio de cortar o fluxo de ar de ventilação para o compartimento e dentro dele. O controle desse meio deve ser acessível para os tripulantes de voo, na cabine dos mesmos.	Mantido o texto original
(4) deve possuir um meio de impedir que quantidades perigosas de fumaça, chamas ou gases tóxicos penetrem no compartimento da tripulação.	(4) deve possuir um meio de impedir que quantidades perigosas de fumaça, chamas ou gases tóxicos penetrem na cabine da tripulação de voo.	Mantido o texto original
(5) as saídas de emergência para os tripulantes devem ser acessíveis, qualquer que seja o arranjo da carga a bordo.	(5) as saídas de emergência para os tripulantes devem ser acessíveis, qualquer que seja o arranjo da carga a bordo.	Mantido o texto original
121.223 - PROVA DE CONFORMIDADE COM OS REQUISITOS DE 121.221	121.223 - PROVA DE CONFORMIDADE COM OS REQUISITOS DE 121.221	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
A conformidade com o previsto em 121.221 no que se refere à acessibilidade do compartimento, à entrada de quantidades perigosas de fumaça ou de agente extintor em compartimentos ocupados por tripulantes ou passageiros e à distribuição de agente extintor em compartimento classe "C" deve ser demonstrada em voo. Durante esses ensaios deve ser demonstrado que não ocorre operação inadvertida de detectores de fogo ou fumaça em outros compartimentos do avião como resultado de incêndio contido em um compartimento qualquer nem durante nem depois do combate ao incêndio, a menos que o agente extintor preencha tais compartimentos simultaneamente	A conformidade com o previsto em 121.221 no que se refere à acessibilidade do compartimento, à entrada de quantidades perigosas de fumaça ou de agente extintor na cabine ocupada por tripulantes ou passageiros e à distribuição de agente extintor em compartimento classe "C" deve ser demonstrada em voo. Durante esses ensaios deve ser demonstrado que não ocorre operação inadvertida de detectores de fogo ou fumaça em outros compartimentos do avião como resultado de incêndio contido em um compartimento qualquer nem durante nem depois do combate ao incêndio, a menos que o agente extintor preencha tais compartimentos simultaneamente	Mantido o texto original
121.225 - FLUIDO DE DEGELO DA HÉLICE	121.225 - FLUIDO DE DEGELO DA HÉLICE	Mantido o texto original
Se for usado fluido combustível para degelar a hélice, a seção 121.255 deve ser cumprida.	A seção 121.255 deve ser cumprida, se for usado fluido combustível para degelar a hélice,	Mantido o texto original
121.227 - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO CRUZADA POR PRESSÃO	121.227 - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO CRUZADA POR PRESSÃO	Mantido o texto original
(a) Tubulações de alimentação cruzada por pressão não podem passar através de partes do avião usadas para transportar cargas ou pessoas, a menos que:	(a) Tubulações de alimentação cruzada por pressão não podem passar através de partes do avião usadas para transportar cargas ou pessoas, a menos que:	Mantido o texto original
(1) haja meios que permitam aos tripulantes cortar o fluxo de combustível dessas tubulações; ou	(1) haja meios que permitam aos tripulantes cortar o fluxo de combustível dessas tubulações; ou	Mantido o texto original
(2) as tubulações estejam contidas em compartimentos a prova de combustível e vapores, ventilados e drenados para o exterior do avião. Entretanto, tais compartimentos não precisam ser usados se as tubulações não incorporarem nenhuma conexão dentro das áreas de transporte de pessoas ou cargas e forem adequadamente posicionadas e protegidas para prevenir danos acidentais.	(2) as tubulações estejam contidas em compartimentos a prova de combustível e vapores, ventilados e drenados para o exterior do avião. Entretanto, tais compartimentos não precisam ser usados se as tubulações não incorporarem nenhuma conexão dentro das áreas de transporte de pessoas ou cargas e forem adequadamente posicionadas e protegidas para prevenir danos acidentais.	Mantido o texto original
(b) Tubulações que possam ser isoladas do restante do sistema de combustível por válvulas colocadas em cada uma das extremidades devem incorporar provisões para alívio de pressões excessivas resultantes da exposição de tais tubulações, quando isoladas, a altas temperaturas.	(b) Tubulações que possam ser isoladas do restante do sistema de combustível por válvulas colocadas em cada uma das extremidades devem incorporar provisões para alívio de pressões excessivas resultantes da exposição de tais tubulações, quando isoladas, a altas temperaturas.	Mantido o texto original
121.229 - LOCALIZAÇÃO DE TANQUES DE COMBUSTÍVEL	121.229 - LOCALIZAÇÃO DE TANQUES DE COMBUSTÍVEL	Mantido o texto original
(a) Tanques de combustível devem ser localizados de acordo com 121.255.	(a) Tanques de combustível devem ser localizados de acordo com 121.255.	Mantido o texto original
(b) Nenhuma parte do revestimento das naceles dos motores que fique imediatamente atrás de uma saída maior de ar proveniente do compartimento do motor pode ser usada como parede de um tanque de combustível integral.	(b) Nenhuma parte do revestimento das naceles dos motores que fique imediatamente atrás de uma saída maior de ar proveniente do compartimento do motor pode ser usada como parede de um tanque de combustível integral.	Mantido o texto original
(c) Tanques de combustível devem ser isolados dos compartimentos de pessoal por meio de separações a prova de combustível e vapores.	(c) Tanques de combustível devem ser isolados da cabine por meio de separações a prova de combustível e vapores.	Mantido o texto original
121.231 - TUBULAÇÕES E CONEXÕES DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	121.231 - TUBULAÇÕES E CONEXÕES DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	Mantido o texto original
(a) Tubulações de combustível devem ser instaladas e fixadas de modo a prevenir excessiva vibração e devem ser adequadas para suportar as cargas devidas à pressão do sistema e às condições de aceleração em voo.	(a) Tubulações de combustível devem ser instaladas e fixadas de modo a prevenir excessiva vibração e devem ser adequadas para suportar as cargas devidas à pressão do sistema e às condições de aceleração em voo.	Mantido o texto original
(b) Tubulações conectadas a componentes do avião entre os quais pode haver movimentos relativos devem incorporar provisões para flexibilidade.	(b) Tubulações conectadas a componentes do avião entre os quais pode haver movimentos relativos devem incorporar provisões para flexibilidade.	Mantido o texto original
(c) Conexões flexíveis entre tubulações que suportam pressão e sujeitas a cargas axiais devem ser de mangueiras flexíveis com terminais atarracáveis em lugar de mangueiras flexíveis com braçadeiras.	(c) Conexões flexíveis entre tubulações pressurizadas e sujeitas a cargas axiais devem ser de mangueiras flexíveis com terminais atarracáveis em lugar de mangueiras flexíveis com braçadeiras.	Mantido o texto original
(d) As mangueiras flexíveis devem ser de um tipo aceitável e de adequabilidade provada para a particular aplicação.	(d) As mangueiras flexíveis devem ser de um tipo aceitável e testada para a particular aplicação.	Mantido o texto original
121.233 - TUBULAÇÕES E CONEXÕES DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL EM ZONAS DESIGNADAS DE FOGO	121.233 - TUBULAÇÕES E CONEXÕES DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL EM ZONAS DESIGNADAS DE FOGO	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
Tubulações e conexões do sistema de combustível passando em zonas designadas de fogo devem cumprir o previsto em 121.259.	Tubulações e conexões do sistema de combustível passando em zonas designadas de fogo devem cumprir o previsto em 121.259.	Mantido o texto original
121.235 - VÁLVULAS DE COMBUSTÍVEL	121.235 - VÁLVULAS DE COMBUSTÍVEL	Mantido o texto original
Cada válvula de combustível deve:	Cada válvula de combustível deve:	Mantido o texto original
(a) atender a 121.257;	(a) atender a 121.257;	Mantido o texto original
(b) possuir posições positivas de parada ou marcações apropriadas nas posições de "on" e "off"; e	(b) possuir posições de parada ou marcações apropriadas nas posições de "on" e "off"; e	Mantido o texto original
(c) ser fixada de modo a suportar as cargas de sua operação e das condições de aceleração em voo, não as transmitindo às tubulações a ela conectadas.	(c) ser fixada de modo a suportar as cargas de sua operação e das condições de aceleração em voo, não as transmitindo às tubulações a ela conectadas.	Mantido o texto original
121.237 - TUBULAÇÕES E CONEXÕES DE ÓLEO EM ZONAS DESIGNADAS DE FOGO	121.237 - TUBULAÇÕES E CONEXÕES DE ÓLEO EM ZONAS DESIGNADAS DE FOGO	Mantido o texto original
Tubulações e conexões de óleo passando em zonas designadas de fogo devem cumprir o previsto em 121.259.	Tubulações e conexões de óleo passando em zonas designadas de fogo devem cumprir o previsto em 121.259.	Mantido o texto original
121.239 - VÁLVULAS DE ÓLEO	121.239 - VÁLVULAS DE ÓLEO	Mantido o texto original
(a) Cada válvula de óleo deve:	(a) Cada válvula de óleo deve:	Mantido o texto original
(1) atender a 121.257;	(1) atender a 121.257;	Mantido o texto original
(2) possuir posições positivas de parada ou marcações apropriadas nas posições de "on" e "off"; e	(2) possuir posições positivas de parada ou marcações apropriadas nas posições de "on" e "off"; e	Mantido o texto original
(3) ser fixada de modo a suportar as cargas de sua operação e das condições de aceleração em voo, não as transmitindo às tubulações a ela conectadas.	(3) ser fixada de modo a suportar as cargas de sua operação e das condições de aceleração em voo, não as transmitindo às tubulações a ela conectadas.	Mantido o texto original
(b) O fechamento de uma válvula de corte de óleo não pode impedir o embandeiramento das hélices, a menos que provisões equivalentes de segurança sejam incorporadas.	(b) O fechamento de uma válvula de corte de óleo não pode impedir o embandeiramento das hélices, a menos que provisões equivalentes de segurança sejam incorporadas.	Mantido o texto original
121.241 - DRENOS DO SISTEMA DE ÓLEO	121.241 - DRENOS DO SISTEMA DE ÓLEO	Mantido o texto original
Devem existir drenos acessíveis que permitam drenar todo o óleo do sistema. Cada dreno deve possuir meios, automáticos ou manuais, de travamento positivo na posição "fechado".	Devem existir drenos acessíveis que permitam drenar todo o óleo do sistema. Cada dreno deve possuir meios, automáticos ou manuais, de travamento efetivo na posição "fechado".	Mantido o texto original
121.243 - LINHAS DE RESPIRO DO MOTOR	121.243 - LINHAS DE RESPIRO DO MOTOR	Mantido o texto original
(a) As linhas de respiro do motor devem ser arrançadas de modo que vapor d'água condensado que possa congelar e obstruir as linhas não se acumule em nenhum ponto.	(a) As linhas de respiro do motor devem ter configuração tal que vapor d'água condensado, que possa congelar e obstruir as linhas, não se acumule em nenhum ponto.	Mantido o texto original
(b) As linhas de respiro do motor devem descarregar em um ponto que não apresente perigo de fogo em caso de formação de espuma e em que o óleo emitido dessas linhas não atinja os pára-brisas dos pilotos.	(b) As linhas de respiro do motor devem descarregar em um ponto que não apresente perigo de fogo em caso de formação de espuma e nem em um ponto em o óleo emitido dessas linhas não atinja os pára-brisas dos pilotos.	Mantido o texto original
(c) As linhas de respiro do motor não podem descarregar no sistema de indução de ar do motor.	(c) As linhas de respiro do motor não podem descarregar no sistema de indução de ar do motor.	Mantido o texto original
121.245 - PAREDES-DE-FOGO	121.245 - PAREDES-DE-FOGO	Mantido o texto original
Cada motor, unidade de força auxiliar, aquecedor com queima de combustível, ou outro item de equipamento de combustão a ser usado em voo deve ser isolado do restante do avião por meio de parede-de-fogo, blindagem ou meio equivalente.	Cada motor, unidade de força auxiliar, aquecedor com queima de combustível, ou outro item de equipamento de combustão a ser usado em voo deve ser isolado do restante do avião por meio de parede-de-fogo, blindagem ou meio equivalente.	Mantido o texto original
121.247 - CONSTRUÇÃO DA PAREDE-DE-FOGO	121.247 - CONSTRUÇÃO DA PAREDE-DE-FOGO	Mantido o texto original
Cada parede-de-fogo ou blindagem deve:	Cada parede-de-fogo ou blindagem deve:	Mantido o texto original
(a) ser feita de modo a evitar que quantidades perigosas de ar, fluidos ou chamas passem do compartimento do motor para outras partes do avião.	(a) ser feita de modo a evitar que quantidades perigosas de ar, fluidos ou chamas passem do compartimento do motor para outras partes do avião.	Mantido o texto original
(b) ter todas as aberturas através dela seladas com olhais apropriados, com buchas a prova de fogo ou com conexões especiais para parede-de-fogo.	(b) ter todas as aberturas através dela seladas com olhais apropriados, com buchas a prova de fogo ou com conexões especiais para parede-de-fogo.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) ser feita de material a prova de fogo.	(c) ser feita de material a prova de fogo.	Mantido o texto original
(d) ser protegida contra corrosão.	(d) ser protegida contra corrosão.	Mantido o texto original
121.249 - CAPOTA DO MOTOR	121.249 - CAPOTA DO MOTOR	Mantido o texto original
(a) A capota do motor deve ser feita e fixada de modo a resistir às vibrações, às cargas de inércia e às cargas aerodinâmicas a que ela está normalmente sujeita.	(a) A capota do motor deve ser feita e fixada de modo a resistir às vibrações, às cargas de inércia e às cargas aerodinâmicas a que ela está normalmente sujeita.	Mantido o texto original
(b) Devem existir provisões para a drenagem completa da capota em qualquer atitude do avião em terra e em voo. Os drenos não podem descarregar em locais que apresentem perigo de fogo. As partes da capota sujeitas a altas temperaturas por estarem perto do sistema de exaustão do motor ou por receberem impacto dos gases de escapamento devem ser construídas com material à prova de fogo. A menos que de outra maneira especificado neste regulamento, todas as demais partes da capota devem ser feitas de material pelo menos resistente ao fogo.	(b) Devem existir provisões para a drenagem completa da capota em qualquer atitude do avião em terra e em voo. Os drenos não podem descarregar em locais que apresentem perigo de fogo. As partes da capota sujeitas a altas temperaturas por estarem perto do sistema de exaustão do motor ou por receberem impacto dos gases de escapamento devem ser construídas com material à prova de fogo. A menos que de outra maneira especificado neste regulamento, todas as demais partes da capota devem ser feitas de material pelo menos resistente ao fogo.	Mantido o texto original
121.251 - DIAFRAGMA DA SEÇÃO DE ACESSÓRIOS DO MOTOR	121.251 - DIAFRAGMA DA SEÇÃO DE ACESSÓRIOS DO MOTOR	Mantido o texto original
A menos que proteção equivalente possa ser demonstrada por outros meios, deve existir um diafragma (que atenda 121.247) para isolamento entre o compartimento de acessórios e a seção de potência e todas as partes do sistema de exaustão de qualquer motor refrigerado a ar.	A menos que proteção equivalente possa ser demonstrada por outros meios, deve existir um diafragma (que atenda 121.247) para isolamento entre o compartimento de acessórios e a seção de potência e todas as partes do sistema de exaustão de qualquer motor refrigerado a ar.	Mantido o texto original
121.253 - PROTEÇÃO CONTRA FOGO EM MOTORES	121.253 - PROTEÇÃO CONTRA FOGO EM MOTORES	Mantido o texto original
(a) As zonas designadas de fogo devem ser protegidas contra incêndio de acordo com 121.255 até 121.261.	(a) As zonas designadas de fogo devem ser protegidas contra incêndio de acordo com 121.255 até 121.261.	Mantido o texto original
(b) As zonas designadas de fogo são:	(b) As zonas designadas de fogo são:	Mantido o texto original
(1) seção de acessórios do motor;	(1) seção de acessórios do motor;	Mantido o texto original
(2) instalações onde não existe isolamento entre o motor e o compartimento de acessórios;	(2) instalações onde não existe isolamento entre o motor e o compartimento de acessórios;	Mantido o texto original
(3) áreas que contêm unidades auxiliares de força, aquecedores queimando combustível e outros equipamentos de combustão.	(3) áreas que contêm unidades auxiliares de força, aquecedores queimando combustível e outros equipamentos de combustão.	Mantido o texto original
121.255 - FLUIDOS INFLAMÁVEIS	121.255 - FLUIDOS INFLAMÁVEIS	Mantido o texto original
(a) Nenhum tanque ou reservatório que seja parte de um sistema contendo líquidos ou gases inflamáveis pode ser localizado nas zonas designadas de fogo, a menos que o fluido contido, o projeto do sistema, os materiais usados no tanque, as válvulas de corte, as tubulações, as conexões e os controles do sistema permitam uma segurança equivalente.	(a) Nenhum tanque ou reservatório que seja parte de um sistema contendo líquidos ou gases inflamáveis pode ser localizado nas zonas designadas de fogo, a menos que o fluido contido, o projeto do sistema, os materiais usados no tanque, as válvulas de corte, as tubulações, as conexões e os controles do sistema permitam uma segurança equivalente.	Mantido o texto original
(b) Deve haver um espaço livre de pelo menos 1,25 cm (0,5 pol) entre qualquer tanque ou reservatório e a parede-de-fogo ou blindagem isolando uma zona designada de fogo.	(b) Deve haver um espaço livre de pelo menos 1,25 cm (0,5 pol) entre qualquer tanque ou reservatório e a parede-de-fogo ou blindagem isolando uma zona designada de fogo.	Mantido o texto original
121.257 - VÁLVULAS DE CORTE DE FLUXO	121.257 - VÁLVULAS DE CORTE DE FLUXO	Mantido o texto original
(a) Cada motor deve possuir meios de cortar (ou evitar por outro meio) o fluxo de quantidades perigosas de combustível, óleo, líquido degelador e outros líquidos inflamáveis que possam fluir para dentro, circular no interior, ou passar através de uma zona designada de fogo. Entretanto, não há necessidade de cortar o fluxo em tubulações que fazem parte integral do motor.	(a) Cada motor deve possuir meios de cortar (ou evitar por outro meio) o fluxo de quantidades perigosas de combustível, óleo, líquido degelador e outros líquidos inflamáveis que possam fluir para dentro, circular no interior, ou passar através de uma zona designada de fogo. Entretanto, não há necessidade de cortar o fluxo em tubulações que fazem parte integral do motor.	Mantido o texto original
(b) Os meios de corte de fluxo devem permitir uma seqüência de operação em emergência compatível com a operação em emergência de outros equipamentos, tais como embandeiramento de hélices, visando facilitar o controle rápido e efetivo de incêndios.	(b) Os meios de corte de fluxo devem permitir uma seqüência de operação em emergência compatível com a operação em emergência de outros equipamentos, tais como embandeiramento de hélices, visando facilitar o controle rápido e efetivo de incêndios.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Os meios de corte de fluxo devem ser localizados fora das zonas designadas de fogo, a menos que segurança equivalente seja proporcionada. Deve ser demonstrado que, após o corte de fluxo, nenhuma quantidade de líquido inflamável é drenada para dentro de uma zona designada de fogo.	(c) Os meios de corte de fluxo devem ser localizados fora das zonas designadas de fogo, a menos que segurança equivalente seja proporcionada. Deve ser demonstrado que, após o corte de fluxo, nenhuma quantidade de líquido inflamável é drenada para dentro de uma zona designada de fogo.	Mantido o texto original
(d) Devem ser proporcionadas adequadas provisões para proteger contra a operação inadvertida de um meio de corte de fluxo e para tornar possível que a tripulação reabra o referido meio de corte após seu fechamento.	(d) Devem ser proporcionadas adequadas provisões para proteger contra a operação inadvertida de um meio de corte de fluxo e para tornar possível que a tripulação reabra o referido meio de corte após seu fechamento.	Mantido o texto original
121.259 - TUBULAÇÕES E CONEXÕES	121.259 - TUBULAÇÕES E CONEXÕES	Mantido o texto original
(a) Cada tubulação e respectivas conexões transportando líquido ou gases inflamáveis sob pressão localizada em zona designada de fogo, fixada diretamente no motor ou sujeita a movimentos relativos entre componentes (exceto tubulações e conexões formando parte integral do motor) deve ser flexível e resistente ao fogo, com terminais fixados pelo fabricante ou destacáveis, mas resistentes ao fogo.	(a) Cada tubulação e respectivas conexões transportando líquido ou gases inflamáveis sob pressão localizada em zona designada de fogo, fixada diretamente no motor ou sujeita a movimentos relativos entre componentes (exceto tubulações e conexões formando parte integral do motor) deve ser flexível e resistente ao fogo, com terminais fixados pelo fabricante ou destacáveis, mas resistentes ao fogo.	Mantido o texto original
(b) Tubulações e conexões que não são sujeitas a pressão ou a movimentos relativos entre componentes devem ser de material resistente a fogo.	(b) Tubulações e conexões que não são sujeitas a pressão ou a movimentos relativos entre componentes devem ser de material resistente a fogo.	Mantido o texto original
121.261 - TUBULAÇÕES DE VENTILAÇÃO E DE DRENOS	121.261 - TUBULAÇÕES DE VENTILAÇÃO E DE DRENOS	Mantido o texto original
Todas as tubulações de ventilação e de drenos e suas conexões que transportam líquidos ou gases inflamáveis e são localizadas em zonas designadas de fogo, desde que o DAC considere que sua ruptura ou quebra possa constituir perigo de fogo, devem atender ao previsto em 121.259.	Todas as tubulações de ventilação e de drenos e suas conexões que transportam líquidos ou gases inflamáveis e são localizadas em zonas designadas de fogo, desde que a ANAC considere que sua ruptura ou quebra possa constituir perigo de fogo, devem atender ao previsto em 121.259.	Mantido o texto original
121.263 - SISTEMAS DE EXTIÇÃO DE INCÊNDIO	121.263 - SISTEMAS DE EXTIÇÃO DE INCÊNDIO	Mantido o texto original
(a) Devem existir sistemas de extinção de incêndio atendendo a todas as zonas designadas de fogo. Entretanto, se for demonstrado que o uso de material a prova de fogo na nacele e em outros componentes sujeitos a fogo proporciona uma proteção equivalente contra a destruição do avião em caso de incêndio, os sistemas de extinção podem ser dispensados.	(a) Devem existir sistemas de extinção de incêndio atendendo a todas as zonas designadas de fogo. Entretanto, se for demonstrado que o uso de material a prova de fogo na nacele e em outros componentes sujeitos a fogo proporciona uma proteção equivalente contra a destruição do avião em caso de incêndio, os sistemas de extinção podem ser dispensados.	Mantido o texto original
(b) Os materiais dos sistemas de extinção de incêndio não devem reagir quimicamente com o agente extintor, tornando-se um perigo a mais.	(b) Os materiais dos sistemas de extinção de incêndio não devem reagir quimicamente com o agente extintor, tornando-se um perigo a mais.	Mantido o texto original
121.265 - AGENTES EXTINTORES DE INCÊNDIO	121.265 - AGENTES EXTINTORES DE INCÊNDIO	Mantido o texto original
Somente o brometo de metila, o dióxido de carbono e outros agentes que tenham demonstrado prover ação extintora equivalente podem ser usados como agente extintor de incêndio. Se o brometo de metila ou outro agente tóxico for usado, deve haver provisões para evitar que concentrações perigosas de fluido ou vapor entrem em compartimentos de pessoal durante operação normal ou descarga acidental dos extintores de incêndio, no solo ou em voo. Se forem usados extintores de brometo de metila, os cilindros devem ser carregados com agente seco e selados pelo fabricante do extintor ou por pessoa autorizada que possua equipamento de recarga adequado. Se forem usados extintores de dióxido de carbono, não deve ser possível descarregar uma quantidade de gás que crie perigo de sufocação para os ocupantes do compartimento.	Somente o brometo de metila, o dióxido de carbono e outros agentes que tenham demonstrado prover ação extintora equivalente podem ser usados como agente extintor de incêndio. Se o brometo de metila ou outro agente tóxico for usado, deve haver provisões para evitar que concentrações perigosas de fluido ou vapor entrem na cabine durante operação normal ou descarga acidental dos extintores de incêndio, no solo ou em voo. Se forem usados extintores de brometo de metila, os cilindros devem ser carregados com agente seco e selados pelo fabricante do extintor ou por pessoa autorizada que possua equipamento de recarga adequado. Se forem usados extintores de dióxido de carbono, não deve ser possível descarregar uma quantidade de gás que crie perigo de asfixia para os ocupantes da cabine.	Mantido o texto original
121.267 - ALÍVIO DE PRESSÃO NOS CILINDROS DOS EXTINTORES DE INCÊNDIO	121.267 - ALÍVIO DE PRESSÃO NOS CILINDROS DOS EXTINTORES DE INCÊNDIO	Mantido o texto original
Os cilindros dos extintores de incêndio devem possuir válvulas de alívio de pressão para evitar descarga acidental dos mesmos devido a pressões internas excessivas. As linhas de descarga das válvulas de alívio devem terminar fora do avião, em local de fácil inspeção no solo. Deve haver um indicador, no final da linha de descarga, provendo uma indicação visual quando o cilindro descarregar pela válvula de alívio.	Os cilindros dos extintores de incêndio devem possuir válvulas de alívio de pressão para evitar descarga acidental dos mesmos devido a pressões internas excessivas. As linhas de descarga das válvulas de alívio devem terminar fora do avião, em local de fácil inspeção no solo. Deve haver um indicador, no final da linha de descarga, provendo uma indicação visual quando o cilindro descarregar pela válvula de alívio.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.269 - TEMPERATURA DO COMPARTIMENTO DOS CILINDROS DOS EXTINTORES DE INCÊNDIO	121.269 - TEMPERATURA DO COMPARTIMENTO DOS CILINDROS DOS EXTINTORES DE INCÊNDIO	Mantido o texto original
Devem ser tomadas precauções para garantir que os cilindros do sistema de extinção de incêndio sejam instalados em locais onde temperaturas ambiente razoáveis possam ser mantidas, assegurando o uso efetivo do sistema em qualquer situação.	Devem ser tomadas precauções para garantir que os cilindros do sistema de extinção de incêndio sejam instalados em locais onde temperaturas ambiente razoáveis possam ser mantidas, assegurando o uso efetivo do sistema em qualquer situação.	Mantido o texto original
121.271 - MATERIAIS USADOS NO SISTEMA DE EXTIÇÃO DE INCÊNDIO	121.271 - MATERIAIS USADOS NO SISTEMA DE EXTIÇÃO DE INCÊNDIO	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada componente do sistema de extinção de incêndio que esteja em uma zona designada de fogo deve ser feito de material à prova de fogo.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada componente do sistema de extinção de incêndio que esteja em uma zona designada de fogo deve ser feito de material à prova de fogo.	Mantido o texto original
(b) Conexões que estejam sujeitas a movimentos relativos entre componentes devem ser feitas de material flexível, pelo menos resistentes ao fogo, e localizadas de maneira a minimizar a probabilidade de falha.	(b) Conexões que estejam sujeitas a movimentos relativos entre componentes devem ser feitas de material flexível, pelo menos resistentes ao fogo, e localizadas de maneira a minimizar a probabilidade de falha.	Mantido o texto original
121.273 - SISTEMA DE DETECÇÃO DE FOGO	121.273 - SISTEMA DE DETECÇÃO DE FOGO	Mantido o texto original
Um número suficiente de detectores de fogo de ação rápida deve ser colocado em cada zona designada de fogo, de modo a assegurar a detecção de qualquer incêndio que possa ocorrer nessa zona.	Um número suficiente de detectores de fogo de ação rápida deve ser colocado em cada zona designada de fogo, de modo a assegurar a detecção de qualquer incêndio que possa ocorrer nessa zona.	Mantido o texto original
121.275 - DETETORES DE FOGO	121.275 - DETECTORES DE FOGO	Mantido o texto original
Os detectores de fogo devem ser feitos e instalados de modo a assegurar sua capacidade de resistir sem falha a toda vibração, inércia e outras cargas às quais eles possam estar normalmente sujeitos. Detectores de fogo não podem ser afetados por gases, óleo, água ou outros fluidos que possam atingi-los.	Os detectores de fogo devem ser manufaturados e instalados de modo a assegurar sua capacidade de resistir sem falha a toda vibração, inércia e outras cargas às quais eles possam estar normalmente sujeitos. Detectores de fogo não podem ser afetados por gases, óleo, água ou outros fluidos que possam atingi-los.	Requisito mantido porém reescrito para maior clareza
121.277 - PROTEÇÃO DE OUTROS COMPONENTES DO AVIÃO CONTRA FOGO	121.277 - PROTEÇÃO DE OUTROS COMPONENTES DO AVIÃO CONTRA FOGO	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, toda a superfície do avião atrás das naceles, na área compreendida por um diâmetro de nacele em ambos os lados da linha central de cada nacele, deve ser construída de material pelo menos resistente ao fogo.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, toda a superfície do avião atrás das naceles, na área compreendida por um diâmetro de nacele em ambos os lados da linha central de cada nacele, deve ser construída de material pelo menos resistente ao fogo.	Mantido o texto original
(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica às superfícies de empenagem que ficam atrás das naceles, a menos que a configuração dimensional do avião seja tal que as superfícies da empenagem possam ser afetadas pelo calor, chamas ou faíscas emanadas de uma zona designada de fogo ou do compartimento do motor de qualquer nacele.	(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica às superfícies de empenagem que ficam atrás das naceles, a menos que a configuração dimensional do avião seja tal que as superfícies da empenagem possam ser afetadas pelo calor, chamas ou faíscas emanadas de uma zona designada de fogo ou do compartimento do motor de qualquer nacele.	Mantido o texto original
121.279 - CONTROLE DA ROTAÇÃO DO MOTOR	121.279 - CONTROLE DA ROTAÇÃO DO MOTOR	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada avião deve possuir meios de, individualmente, parar e recomeçar a rotação de qualquer motor em voo.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada avião deve possuir meios próprios de parar e recomeçar a rotação de qualquer motor em voo.	Mantido o texto original
(b) No caso de instalações com motores a turbina, só é necessário um meio de parar a rotação dos motores se for julgado que a rotação pode prejudicar a segurança do avião.	(b) No caso de aviões com motores a turbina, só é necessário um meio de parar a rotação dos motores se for julgado que a rotação pode prejudicar a segurança do avião.	Mantido o texto original
121.281 - INDEPENDÊNCIA DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	121.281 - INDEPENDÊNCIA DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	Mantido o texto original
(a) Cada sistema de combustível de um avião deve ser arranjado de modo que a falha de qualquer um dos componentes não resulte em perda irre recuperável de potência de mais de um motor.	(a) Cada sistema de combustível de um avião deve ser configurado de modo que a falha de qualquer um dos componentes não resulte em perda irre recuperável de potência de mais de um motor.	Mantido o texto original
(b) Não é necessário um tanque de combustível separado para cada motor, desde que seja demonstrado que o sistema de combustível inclui características que proporcionem segurança equivalente.	(b) Não é necessário um tanque de combustível separado para cada motor, desde que seja demonstrado que o sistema de combustível inclui características que proporcionem segurança equivalente.	Mantido o texto original
121.283 - PREVENÇÃO DE GELO NO SISTEMA DE INDUÇÃO DE AR	121.283 - PREVENÇÃO DE GELO NO SISTEMA DE INDUÇÃO DE AR	Mantido o texto original
Cada avião deve possuir um sistema que evite mau funcionamento de cada motor devido à acumulação de gelo no sistema de indução de ar desse motor.	Cada avião deve possuir um sistema que evite mau funcionamento de cada motor devido ao acúmulo de gelo no sistema de indução de ar desse motor.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.285 - TRANSPORTE DE CARGA NO COMPARTIMENTO DE PASSAGEIROS	121.285 - TRANSPORTE DE CARGA NA CABINE DE PASSAGEIROS	Modificado adotando a nomenclatura utilizada na aviação
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) ou (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode transportar carga no compartimento de passageiros de um avião.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) ou (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode transportar carga na cabine de passageiros de um avião.	Mantido o texto original
(b) Carga pode ser transportada em qualquer lugar do compartimento dos passageiros, desde que seja transportada em compartimento aprovado que cumpra os seguintes requisitos:	(b) Carga pode ser transportada em qualquer lugar da cabine de passageiros, desde que seja transportada em compartimento aprovado que cumpra os seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(1) o compartimento deve resistir aos fatores de carga e às condições de pouso de emergência aplicáveis aos assentos de passageiros do avião no qual é instalado multiplicados por um fator de 1,15 usando o peso combinado do compartimento com o peso máximo de carga que pode ser transportada no mesmo.	(1) o compartimento deve resistir aos fatores de carga e às condições de pouso de emergência aplicáveis aos assentos de passageiros do avião no qual é instalado multiplicados por um fator de 1,15 usando o peso combinado do compartimento com o peso máximo de carga que pode ser transportada no mesmo.	Mantido o texto original
(2) o peso máximo de carga que o compartimento aprovado pode transportar, assim como as instruções necessárias à apropriada distribuição de massa dentro do compartimento, devem estar <u>conspicuamente escritas no mesmo</u> .	(2) o peso máximo de carga que o compartimento aprovado pode transportar, assim como as instruções necessárias à apropriada distribuição de massa dentro do compartimento, devem estar <u>escritas claramente no mesmo</u> .	Requisito mantido. Alinhamento de tradução.
(3) o compartimento não pode impor nenhuma carga no assoalho ou em outra estrutura do avião que exceda as limitações de carregamento dessa estrutura.	(3) o compartimento não pode impor nenhuma carga no assoalho ou em outra estrutura do avião que exceda as limitações de carregamento dessa estrutura.	Mantido o texto original
(4) o compartimento pode ser fixado aos trilhos dos assentos ou à estrutura do assoalho do avião e essa fixação deve suportar os fatores de carga e as condições de pousos de emergência aplicáveis aos assentos de passageiros do avião em que o mesmo está instalado, multiplicados pelo fator de 1,15 ou pelo fator de fixação de assentos especificado para o avião, o que for maior, usando o peso combinado do compartimento com o peso máximo de carga que pode ser transportado no mesmo.	(4) o compartimento pode ser fixado aos trilhos dos assentos ou à estrutura do assoalho do avião e essa fixação deve suportar os fatores de carga e as condições de pousos de emergência aplicáveis aos assentos de passageiros do avião em que o mesmo está instalado, multiplicados pelo fator de 1,15 ou pelo fator de fixação de assentos especificado para o avião, o que for maior, usando o peso combinado do compartimento com o peso máximo de carga que pode ser transportado no mesmo.	Mantido o texto original
(5) o compartimento não pode ser instalado em local que restrinja o acesso e o uso de qualquer saída de emergência requerida ou do corredor do compartimento de passageiros.	(5) o compartimento não pode ser instalado em local que restrinja o acesso e o uso de qualquer saída de emergência requerida ou do corredor da cabine de passageiros.	Mantido o texto original
(6) o compartimento deve ser totalmente fechado e ser feito de material pelo menos resistente a chamas.	(6) o compartimento deve ser totalmente fechado e ser feito de material pelo menos resistente a chamas.	Mantido o texto original
(7) dispositivos adequados de segurança devem ser instalados para evitar que a carga dentro do porta-carga deslize em condições de pouso de emergência.	(7) dispositivos adequados de segurança devem ser instalados para evitar que a carga dentro do porta-carga deslize em condições de pouso de emergência.	Mantido o texto original
(8) o porta-carga não pode ser instalado em local que obstrua a visão de qualquer passageiro em relação aos sinais de "não fume", "use cintos" ou de qualquer sinal de saída requerido, a menos que existam sinais auxiliares ou outros meios aprovados de adequado aviso aos passageiros.	(8) o porta-carga não pode ser instalado em local que obstrua a visão de qualquer passageiro em relação aos sinais de "não fume", "use cintos" ou de qualquer sinal de saída requerido, a menos que existam sinais auxiliares ou outros meios aprovados de adequado aviso aos passageiros.	Mantido o texto original
(c) Pode ser transportada carga atrás de cavernas fechadas ou de divisórias da cabine de passageiros, desde que essa carga seja devidamente presa para resistir aos fatores de carga previstos no RBHA 25 Seção 25.561 (b)(3) e seja colocada como se segue:	(c) Pode ser transportada carga atrás de cavernas fechadas ou de divisórias da cabine de passageiros, desde que essa carga seja devidamente presa para resistir aos fatores de carga previstos na seção seção 25.561 (b)(3) do RBAC 25 e seja colocada como se segue:	Mantido o texto original
(1) seja apropriadamente amarrada com um cinto de segurança ou outro tipo de amarração que tenha suficiente resistência para eliminar a possibilidade de movimentação sob quaisquer condições esperadas em vôo ou no solo.	(1) seja apropriadamente amarrada com um cinto de segurança ou outro tipo de amarração que tenha suficiente resistência para eliminar a possibilidade de movimentação sob quaisquer condições esperadas em voo ou no solo.	Mantido o texto original
(2) esteja devidamente embalada ou coberta de maneira a evitar possíveis ferimentos aos ocupantes do compartimento de passageiros.	(2) esteja devidamente embalada ou coberta de maneira a evitar possíveis ferimentos aos ocupantes da cabine de passageiros.	Mantido o texto original
(3) não imponha nenhuma carga em assentos ou estruturas do assoalho que exceda os limites estruturais desses componentes.	(3) não imponha nenhuma carga em assentos ou estruturas do assoalho que exceda os limites estruturais desses componentes.	Mantido o texto original
(4) sua localização não restrinja o acesso e o uso de qualquer saída de emergência ou normal requerida, ou do corredor do compartimento de passageiros.	(4) sua localização não restrinja o acesso e o uso de qualquer saída de emergência ou normal requerida, ou do corredor da cabine de passageiros.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(5) sua localização não prejudique a visão de qualquer passageiro em relação a um sinal de "não fume", "use cintos" e "saída" requerido, a menos que existam sinais auxiliares ou outros meios aprovados de adequado aviso aos passageiros.	(5) sua localização não prejudique a visão de qualquer passageiro em relação a um sinal de "não fume", "use cintos" e "saída" requerido, a menos que existam sinais auxiliares ou outros meios aprovados de adequado aviso aos passageiros.	Mantido o texto original
121.287 - TRANSPORTE DE CARGA NO COMPARTIMENTO DE CARGA	121.287 - TRANSPORTE DE CARGA NO COMPARTIMENTO DE CARGA	Mantido o texto original
Quando a carga for transportada em compartimentos de carga que foram projetados de modo a requerer a entrada física de um tripulante para extinguir qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, a carga deve ser distribuída de modo a permitir que um tripulante efetivamente alcance todas as partes do compartimento com o conteúdo de um extintor de incêndio manual.	Carga transportada em compartimentos de carga, projetados de modo a requerer a entrada física de um tripulante para combate a qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, deve ser distribuída de modo a permitir que um tripulante alcance, efetivamente, todas as partes do compartimento com um extintor de incêndio manual.	Mantido o texto original
121.289 - ALARME SONORO DO TREM DE POUSO	121.289 - ALARME SONORO DO TREM DE POUSO	Mantido o texto original
(a) Exceto para aviões que atendam às provisões do RBHA 25, seção 25.729, vigente em ou após 06 de janeiro de 1992, cada avião deve possuir um dispositivo de alarme sonoro do trem de pouso que funcione continuamente sob as seguintes condições:	(a) Exceto para aviões que atendam às provisões da seção 25.729 do RBAC 25, a partir de 06 de janeiro de 1992 em diante, cada avião deve possuir um dispositivo de alarme sonoro do trem de pouso que funcione continuamente sob as seguintes condições:	Mantido o texto original
(1) para aviões com posição pré-estabelecida dos flapes de asa para aproximação, sempre que os flapes de asa estiverem abertos além da posição máxima homologada para subida em configuração de aproximação constante no Manual de Voo e o trem de pouso não estiver totalmente baixado e travado.	(1) para aviões com posição pré-estabelecida dos flapes para aproximação, sempre que os flapes estiverem estendidos além da posição máxima certificada para descida em configuração de aproximação prevista no AFM, e o trem de pouso não estiver totalmente baixado e travado.	Mantido o texto original
(2) para aviões sem uma posição pré-estabelecida dos flapes de asa para subida em configuração de aproximação, sempre que os flapes de asa estiverem abertos além da posição em que o abaixamento do trem é normalmente executado e o trem de pouso não estiver totalmente baixado e travado.	(2) para aviões sem uma posição pré-estabelecida dos flapes para aproximação, sempre que os flapes estiverem estendidos além da posição em que o abaixamento do trem é normalmente executado e o trem de pouso não estiver totalmente baixado e travado.	Mantido o texto original
(b) O sistema de alarme requerido pelo parágrafo (a) desta seção:	(b) O sistema de alarme requerido pelo parágrafo (a) desta seção:	Mantido o texto original
(1) não pode ter comando manual de cancelamento;	(1) não pode ter comando manual de cancelamento;	Mantido o texto original
(2) deve existir adicionalmente ao dispositivo acionado pela manete e ser instalado de acordo com os requisitos normais de homologação, e	(2) deve existir adicionalmente ao dispositivo acionado pela manete e ser instalado de acordo com os requisitos normais de certificação, e	Requisito mantido. Substituído o termo "homologação" por "certificação".
(3) pode utilizar qualquer parte do sistema comandado pelas manetes, inclusive o dispositivo sonoro.	(3) pode utilizar qualquer parte do sistema comandado pelas manetes, inclusive o dispositivo sonoro.	Mantido o texto original
(c) O sensor da posição dos flapes de asa pode ser instalado em qualquer lugar apropriado do avião.	(c) O sensor da posição dos flapes pode ser instalado em lugar apropriado do avião.	Mantido o texto original
121.291 - DEMONSTRAÇÃO DE PROCEDIMENTO PARA EVACUAÇÃO EM EMERGÊNCIA	121.291 - DEMONSTRAÇÃO DE PROCEDIMENTO PARA EVACUAÇÃO EM EMERGÊNCIA	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(1) desta seção, cada detentor de certificado deve conduzir uma demonstração real dos procedimentos para evacuação em emergência de acordo com o parágrafo (a) do apêndice D a este regulamento, demonstrando que cada tipo e modelo de avião com configuração para passageiros com mais de 44 assentos, a ser usado em suas operações transportando passageiros, permite uma evacuação de sua capacidade total de passageiros e tripulantes em 90 segundos ou menos.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(1) desta seção, cada detentor de certificado deve conduzir uma demonstração real dos procedimentos para evacuação em emergência de acordo com o parágrafo (a) do apêndice D a este regulamento, demonstrando que cada tipo e modelo de avião com configuração para passageiros com mais de 44 assentos, a ser usado em suas operações transportando passageiros, permite uma evacuação total de passageiros e tripulantes em 90 segundos ou menos.	Mantido o texto original
(1) uma demonstração real não precisa ser realizada se o tipo e modelo de avião estiverem conformes com este parágrafo como válido em ou após 24 de outubro de 1967 ou se, durante o período de homologação do tipo de avião, conformes com os requisitos do RBHA 25, seção 25.803, efetiva em ou após 01 de dezembro de 1978.	(1) uma demonstração real não precisa ser realizada se o tipo e modelo de avião estiverem conformes com este parágrafo como válido em ou após 24 de outubro de 1967 ou se, durante o período de certificação do tipo de avião, conformes com os requisitos da seção 25.803 do RBAC 25,, efetiva a partir de 01 de dezembro de 1978.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) qualquer demonstração real conduzida após 27 de setembro de 1993 deve ser feita em concordância com o parágrafo (a) do apêndice D a este regulamento como válido em ou após a referida data ou em concordância com os requisitos da seção 25.803 efetivos em ou após a mesma data.	(2) qualquer demonstração real conduzida após 27 de setembro de 1993 deve ser feita em concordância com o parágrafo (a) do apêndice D a este regulamento válido a partir da referida data ou em concordância com os requisitos da seção 25.803 efetivos a partir da mesma data.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações com aviões com capacidade para mais de 44 assentos para passageiros deve conduzir uma demonstração parcial dos procedimentos de evacuação em emergência de acordo com o parágrafo (c) desta seção ao:	(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações com aviões com capacidade para mais de 44 assentos para passageiros deve conduzir uma demonstração parcial dos procedimentos de evacuação em emergência de acordo com o parágrafo (c) desta seção ao:	Mantido o texto original
(1) introduzir um novo tipo ou modelo de avião em suas operações transportando passageiros, a não ser que uma demonstração de acordo com o parágrafo (a) desta seção tenha sido realizada;	(1) introduzir um novo tipo ou modelo de avião em suas operações transportando passageiros, a não ser que uma demonstração de acordo com o parágrafo (a) desta seção tenha sido realizada;	Mantido o texto original
(2) alterar o número, a localização ou os deveres e procedimentos de evacuação em emergência dos comissários de bordo requeridos por 121.391; ou	(2) alterar o número, a localização ou os deveres e procedimentos de evacuação em emergência dos comissários de bordo requeridos por 121.391; ou	Mantido o texto original
(3) alterar o número, a localização e o tipo das saídas de emergência, ou o tipo de mecanismo de abertura em emergência das saídas disponíveis para evacuação.	(3) alterar o número, a localização e o tipo das saídas de emergência, ou o tipo de mecanismo de abertura em emergência das saídas disponíveis para evacuação.	Mantido o texto original
(c) Na condução da demonstração parcial requerida pelo parágrafo (b) desta seção cada detentor de certificado deve:	(c) Na condução da demonstração parcial requerida pelo parágrafo (b) desta seção cada detentor de certificado deve:	Mantido o texto original
(1) demonstrar ao DAC a eficácia do treinamento de emergência de seus tripulantes e dos seus procedimentos de evacuação através de uma demonstração, sem usar passageiros, na qual os comissários desse tipo e modelo de avião, usando os procedimentos operacionais normais, abram 50% das saídas de emergência ao nível do assoalho requeridas e 50% das demais saídas de emergência requeridas, cuja abertura por um comissário é definida como um dever em evacuação de emergência segundo 121.397, e desdobrem 50% das escorregadeiras de saída. As saídas e escorregadeiras serão selecionadas aleatoriamente pelo DAC e devem estar prontas para uso dentro de 15 segundos.	(1) demonstrar à ANAC a eficácia do treinamento de emergência de seus tripulantes e dos seus procedimentos de evacuação através de uma demonstração, sem usar passageiros, na qual os comissários desse tipo e modelo de avião, usando os procedimentos operacionais normais, abram 50% das saídas de emergência ao nível do assoalho requeridas e 50% das demais saídas de emergência requeridas, cuja abertura por um comissário é definida como um dever em evacuação de emergência segundo 121.397, e desdobrem 50% das escorregadeiras de saída. As saídas e escorregadeiras serão selecionadas aleatoriamente pela ANAC e devem estar prontas para uso dentro de 15 segundos.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(2) solicitar e obter acompanhamento do DAC para a demonstração.	(2) solicitar e obter acompanhamento da ANAC para a demonstração.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(3) usar na demonstração comissários que tenham sido escolhidos aleatoriamente pelo DAC, que tenham concluído o programa de treinamento aprovado pelo DAC para o tipo e modelo de avião e que tenham passado em prova escrita ou prática de procedimentos e equipamentos de emergência; e	(3) usar na demonstração comissários que tenham sido escolhidos aleatoriamente pela ANAC, que tenham concluído o programa de treinamento aprovado pela ANAC para o tipo e modelo de avião e que tenham passado em prova escrita ou prática de procedimentos e equipamentos de emergência; e	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(4) solicitar e obter aprovação do DAC antes de iniciar operações com esse tipo e modelo de avião.	(4) solicitar e obter aprovação da ANAC antes de iniciar operações com esse tipo e modelo de avião.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(d) Cada detentor de certificado operando ou pretendendo operar um ou mais aviões terrestres sobre grandes extensões d'água ou que, por qualquer motivo, devem possuir certos equipamentos requeridos por 121.339, deve demonstrar, realizando uma simulação de pouso n'água de acordo com o parágrafo (b) do apêndice D a este regulamento, que ele possui capacidade para executar eficientemente seus procedimentos para esse tipo de emergência. Para detentores de certificado sujeitos à seção 121.2(a)(1), este parágrafo só se aplica quando um novo tipo ou modelo de avião for incluído em sua especificação operativa após 19 de janeiro de 2001.	(d) Cada detentor de certificado operando ou pretendendo operar um ou mais aviões terrestres sobre grandes extensões de água ou que, por qualquer motivo, devem possuir certos equipamentos requeridos por 121.339, deve demonstrar, realizando uma simulação de amarragem de acordo com o parágrafo (b) do apêndice D a este regulamento, que ele possui capacidade para executar eficientemente seus procedimentos para esse tipo de emergência. Para detentores de certificado sujeitos à seção 121.2(a)(1), este parágrafo só se aplica quando um novo tipo ou modelo de avião for incluído em sua especificação operativa após 19 de janeiro de 2001.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(e) Se um detentor de certificado sujeito ao RBHA 121 conduzir um pouso n'água simulado, como especificado no parágrafo (d) desta seção, para um tipo e modelo de avião, os requisitos dos parágrafos (b)(2), (b)(4) e (b)(5) do apêndice D deste regulamento serão considerados como atendidos se cada bote salva-vidas for removido de seu lugar, se um bote salva-vidas for lançado fora do avião e inflado (ou uma escorregadeira for inflada) e se os tripulantes designados para o bote inflado demonstrarem conhecer e usar cada item do equipamento de emergência requerido. O bote ou a escorregadeira a ser inflada será escolhido pelo DAC.	(e) Se um detentor de certificado sujeito ao RBHA 121 conduzir uma amaragem simulada, como especificado no parágrafo (d) desta seção, para um tipo e modelo de avião, os requisitos dos parágrafos (b)(2), (b)(4) e (b)(5) do apêndice D deste regulamento serão considerados como atendidos se cada bote salva-vidas for removido de seu lugar, se um bote salva-vidas for lançado fora do avião e inflado (ou uma escorregadeira for inflada) e se os tripulantes designados para o bote inflado demonstrarem conhecer e usar cada item do equipamento de emergência requerido. O bote ou a escorregadeira a ser inflada será escolhido pela ANAC.	Requisito mantido. Substituídos os termos "RBHA" por "RBAC" e "DAC" por "ANAC".
121.293 – RESERVADO	121.293 – RESERVADO	Mantido o texto original.
SUBPARTE K - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS	SUBPARTE K - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS	Mantido o texto original
121.301 - APLICABILIDADE	121.301 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece requisitos de instrumentos e de equipamentos para todos os detentores de certificado.	Esta subparte estabelece requisitos de instrumentos e de equipamentos para todos os detentores de certificado.	Mantido o texto original
121.302 – RESERVADO		Texto removido para harmonizar com o FAR 121.
121.303 - EQUIPAMENTOS E INSTRUMENTOS DO AVIÃO	121.303 - EQUIPAMENTOS E INSTRUMENTOS DO AVIÃO	Mantido o texto original
(a) A menos que de outra maneira especificado, os requisitos de instrumentos e equipamentos requeridos por esta subparte aplicam-se a todas as operações segundo este regulamento.	(a) A menos que de outra maneira especificado, os requisitos de instrumentos e equipamentos requeridos por esta subparte aplicam-se a todas as operações segundo este regulamento.	Mantido o texto original
(b) Os instrumentos e equipamentos requeridos por 121.305 até 121.359 devem ser aprovados e instalados segundo os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis aos mesmos.	(b) Os instrumentos e equipamentos requeridos por 121.305 até 121.359 devem ser aprovados e instalados segundo os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis aos mesmos.	Mantido o texto original
(c) Cada velocímetro deve ser calibrado em nós e cada limitação de velocidade, cada item de informação do Manual de Vôo sobre velocidade e cada letreiro pertinente deve ser expresso em nós.	(c) Cada velocímetro deve ser calibrado em nós e cada limitação de velocidade, cada item de informação do AFM sobre velocidade e cada letreiro pertinente deve ser expresso em nós.	Mantido o texto original
(d) Exceto como previsto em 121.627(b) e 121.628, nenhuma pessoa pode decolar com qualquer avião, a menos que os seguintes instrumentos e equipamentos estejam em condições operáveis:	(d) Exceto como previsto em 121.627(b) e 121.628, ninguém pode decolar com qualquer avião, a menos que os seguintes instrumentos e equipamentos estejam em operacionais:	Requisito mantido. Alinhamento de tradução.
(1) instrumentos e equipamentos requeridos para obtenção de conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o tipo do avião foi homologação e aqueles requeridos pelos parágrafos 121.213 até 121.283 e 121.289.	(1) instrumentos e equipamentos requeridos para obtenção de conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o tipo do avião foi certificado e aqueles requeridos pelos parágrafos 121.213 até 121.283 e 121.289.	Mantido o texto original
(2) instrumentos e equipamentos especificados nos parágrafos 121.305 até 121.321, 121.359, 121.360 para qualquer tipo de operação e equipamentos e instrumentos especificados de 121.323 até 121.351 para a espécie de operação indicada, sempre que esses itens não forem já requeridos pelo parágrafo (d)(1) desta seção.	(2) instrumentos e equipamentos especificados nos parágrafos 121.305 até 121.321, 121.359, 121.360 para qualquer tipo de operação e equipamentos e instrumentos especificados de 121.323 até 121.351 para a espécie de operação indicada, sempre que esses itens não forem já requeridos pelo parágrafo (d)(1) desta seção.	Mantido o texto original
121.305 - EQUIPAMENTOS DE VÔO E DE NAVEGAÇÃO	121.305 - EQUIPAMENTOS DE VOO E DE NAVEGAÇÃO	Mantido o texto original
Nenhuma pessoa pode operar um avião, a menos que ele esteja equipado com os seguintes equipamentos e instrumentos de vôo e de navegação:	Ninguém pode operar um avião que não esteja equipado com os seguintes equipamentos e instrumentos de voo e de navegação:	Mantido o texto original
(a) um sistema de indicação de velocidade no ar com tubo de pitot aquecido, ou com meio equivalente de evitar mau funcionamento por formação de gelo, por piloto requerido.	(a) um sistema de indicação de velocidade no ar com tubo de pitot aquecido, ou com meio equivalente de evitar mau funcionamento por formação de gelo, por piloto requerido.	Mantido o texto original
(b) um altímetro barométrico sensível (não são aceitáveis instrumentos do tipo "drum pointer altimeter") por piloto requerido.	(b) um altímetro barométrico sensível (não são aceitáveis instrumentos do tipo "drum pointer altimeter"), por piloto requerido.	Mantido o texto original
(c) um cronômetro com ponteiro central de segundos comandável (ou equivalente aprovado) por piloto requerido.	(c) um cronômetro com ponteiro central de segundos comandável (ou equivalente aprovado), por piloto requerido.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(d) um indicador da temperatura do ar externo.	(d) um indicador da temperatura do ar externo.	Mantido o texto original
(e) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial) por piloto requerido.	(e) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial), por piloto requerido.	Mantido o texto original
(f) um indicador giroscópico de razão de curva combinado com um indicador de derrapagens ("turn-and-bank") por piloto requerido, exceto que é exigido apenas um indicador de derrapagem por piloto requerido quando existir um terceiro indicador de atitude utilizável em 360 graus de variações de arfagem e rolamento, instalado de acordo com o parágrafo (k) desta seção.	(f) um indicador giroscópico de razão de curva combinado com um indicador de derrapagens ("turn-and-bank") por piloto requerido, exceto que é exigido apenas um indicador de derrapagem por piloto requerido quando existir um terceiro indicador de atitude utilizável em 360 graus de variações de arfagem e rolamento, instalado de acordo com o parágrafo (k) desta seção.	Mantido o texto original
(g) um indicador giroscópico de direção (giro-direcional ou equivalente) por piloto requerido.	(g) um indicador giroscópico de direção (giro-direcional ou equivalente), por piloto requerido.	Mantido o texto original
(h) uma bússola magnética.	(h) uma bússola magnética.	Mantido o texto original
(i) um indicador de velocidade vertical (indicador de razão de subida) por piloto requerido.	(i) um indicador de velocidade vertical (indicador de razão de subida), por piloto requerido.	Mantido o texto original
[(j) nos aviões descritos neste parágrafo, em adição a dois indicadores giroscópicos de atitude (horizonte artificial) para uso de cada um dos pilotos, um terceiro instrumento similar seja instalado conforme o parágrafo (k) desta seção:	(j) nos aviões descritos neste parágrafo, em adição a dois indicadores giroscópicos de atitude (horizonte artificial) para uso de cada um dos pilotos, um terceiro instrumento similar seja instalado conforme o parágrafo (k) desta seção:	Mantido o texto original
(1) em cada avião turbojato.	(1) em cada avião com motores a reação.	Adequação do termo às definições do RBAC 01
(2) em cada avião turboélice tendo uma configuração para passageiros de mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou capacidade de carga paga superior a 7.500 lb.	(2) em cada avião turboélice tendo uma configuração para passageiros de mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou capacidade de carga paga superior a 7.500 lb.	Mantido o texto original
(3) reservado.	(3) reservado.	Mantido o texto original
(4) reservado.	(4) reservado.	Mantido o texto original
(k) quando requerido pelo parágrafo (j) desta seção, um terceiro indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial) que:	(k) quando requerido pelo parágrafo (j) desta seção, um terceiro indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial) que:	Mantido o texto original
(1) seja alimentado por uma fonte independente do sistema de geração elétrica;	(1) seja alimentado por uma fonte independente do sistema de geração elétrica;	Mantido o texto original
(2) continue a ter operação confiável por um mínimo de 30 minutos após falha total do sistema de geração elétrica;	(2) continue a ter operação confiável por um mínimo de 30 minutos após falha total do sistema de geração elétrica;	Mantido o texto original
(3) opere independentemente de qualquer outro sistema de indicação de atitude;	(3) opere independentemente de qualquer outro sistema de indicação de atitude;	Mantido o texto original
(4) entre em operação após a falha total do sistema de geração elétrica sem necessitar comando do piloto;	(4) entre em operação após a falha total do sistema de geração elétrica sem necessitar comando do piloto;	Mantido o texto original
(5) seja localizado no painel de instrumentos em posição aceitável e que o torne facilmente visível e utilizável por qualquer um dos pilotos em seu posto normal de trabalho; e	(5) seja localizado no painel de instrumentos em posição aceitável e que o torne facilmente visível e utilizável por qualquer um dos pilotos em seu posto normal de trabalho; e	Mantido o texto original
(6) seja apropriadamente iluminado durante todas as fases do voo.]	(6) seja apropriadamente iluminado durante todas as fases do voo.	Mantido o texto original
121.306 – DISPOSITIVOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS	121.306 – DISPOSITIVOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS	Mantido o texto original
[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar e nenhum operador ou piloto em comando de um avião pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico portátil em qualquer avião civil registrado no Brasil operando segundo este regulamento.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode operar e nenhum operador ou piloto em comando de um avião pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico portátil em qualquer avião civil registrado no Brasil operando segundo este regulamento.	Requisito mantido. Alinhamento de tradução.
(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para:	(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para:	Mantido o texto original
(1) gravadores portáteis de voz;	(1) gravadores portáteis de voz;	Mantido o texto original
(2) aparelhos para deficientes auditivos;	(2) aparelhos para deficientes auditivos;	Mantido o texto original
(3) marca-passos cardíacos;	(3) marca-passos;	
(4) barbeadores elétricos; ou	(4) barbeadores elétricos; ou	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que um detentor de certificado emitido segundo o RBHA 119 tenha determinado não causar interferência com os sistemas de comunicações ou de navegação do avião no qual ele está sendo utilizado.	(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que um detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 tenha determinado não causar interferência com os sistemas de comunicações ou de navegação do avião no qual ele está sendo utilizado.	Mantido o texto original
(c) a determinação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deverá ser feita pelo detentor de certificado emitido segundo o RBHA 119 que pretenda autorizar a operação do particular dispositivo a bordo de seus aviões.	(c) a determinação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deverá ser feita pelo detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 que pretenda autorizar a operação do particular dispositivo a bordo de seus aviões.	Requisito mantido. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".
(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, os detentores de certificado podem autorizar o uso de telefones celulares a bordo de aviões desde que:	(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, os detentores de certificado podem autorizar o uso de telefones celulares a bordo de aviões desde que:	Mantido o texto original
(1) sejam aviões com configuração para passageiros com mais de 20 assentos e com sistema de reabastecimento de combustível sob pressão;	(1) sejam aviões com configuração para passageiros com mais de 20 assentos e com sistema de reabastecimento de combustível sob pressão;	Mantido o texto original
(2) tais aviões estejam estacionados no local designado para embarque ou desembarque de passageiros, com os motores desligados, com a(s) porta(s) aberta(s) e com sistemas sensíveis a interferências eletromagnéticas desativados; e	(2) tais aviões estejam estacionados no local designado para embarque ou desembarque de passageiros, com os motores desligados, com a(s) porta(s) aberta(s) e com sistemas sensíveis a interferências eletromagnéticas desativados; e	Mantido o texto original
(3) o detentor de certificado tenha estabelecido um procedimento adequado às circunstâncias e constante do manual requerido por 121.133.]	(3) o detentor de certificado tenha estabelecido um procedimento adequado às circunstâncias e constante do manual requerido por 121.133.]	Mantido o texto original
121.307 - INSTRUMENTOS DO MOTOR	121.307 - INSTRUMENTOS DO MOTOR	Mantido o texto original
[A menos que o DAC permita ou requeira instrumentação diferente para aviões com motores a turbina para prover segurança equivalente, nenhuma pessoa pode conduzir qualquer operação segundo este regulamento sem os seguintes instrumentos do motor:	A menos que a ANAC permita ou requeira instrumentação diferente para aviões com motores a turbina para prover segurança equivalente, ninguém pode conduzir qualquer operação segundo este regulamento sem os seguintes instrumentos do motor:	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(a) um indicador da temperatura do ar no carburador para cada motor.	(a) um indicador da temperatura do ar no carburador para cada motor.	Mantido o texto original
(b) um indicador da temperatura da cabeça do cilindro para cada motor resfriado a ar.	(b) um indicador da temperatura da cabeça do cilindro para cada motor resfriado a ar.	Mantido o texto original
(c) um indicador de pressão do combustível para cada motor	(c) um indicador de pressão do combustível para cada motor	Mantido o texto original
(d) um fluxômetro de combustível ou indicador de mistura de combustível para cada motor não equipado com um controle automático de mistura com a altitude.	(d) um fluxômetro de combustível ou indicador de mistura de combustível para cada motor não equipado com um controle automático de mistura com a altitude.	Mantido o texto original
(e) dispositivos para indicar a quantidade de combustível em cada tanque de combustível a ser usado.	(e) dispositivos para indicar a quantidade de combustível em cada tanque de combustível a ser usado.	Mantido o texto original
(f) um indicador da pressão de admissão para cada motor.	(f) um indicador da pressão de admissão para cada motor.	Mantido o texto original
(g) um indicador de pressão de óleo para cada motor.	(g) um indicador de pressão de óleo para cada motor.	Mantido o texto original
(h) um indicador de quantidade de óleo para cada tanque de óleo, quando tais tanques forem usados.	(h) um indicador de quantidade de óleo para cada tanque de óleo, quando um tanque de transferência ou reservatório separado é usado.	Texto corrigido para harmonizar com o FAR 121.307 (h)
(i) um indicador da temperatura do óleo no interior de cada motor.	(i) um indicador da temperatura do óleo no interior de cada motor.	Mantido o texto original
(j) um tacômetro para cada motor.	(j) um tacômetro para cada motor.	Mantido o texto original
(k) um dispositivo de alarme de pressão de combustível independente para cada motor ou um dispositivo central de alarme para todos os motores, com um meio de isolar cada circuito individual de alarme do dispositivo central.	(k) um dispositivo de alarme de pressão de combustível independente para cada motor ou um dispositivo central de alarme para todos os motores, com um meio de isolar cada circuito individual de alarme do dispositivo central.	Mantido o texto original
(l) um dispositivo para cada hélice com passo reversível que informe ao piloto quando a hélice estiver no passo reverso e que atenda ao seguinte:	(l) um dispositivo para cada hélice com passo reversível que informe ao piloto quando a hélice estiver no passo reverso e que atenda ao seguinte:	Mantido o texto original
(1) o dispositivo pode ser acionado em qualquer ponto do ciclo reverso entre o batente de passo mínimo e o batente de reversão total, mas não pode dar nenhuma indicação no batente normal de passo mínimo ou acima dele.	(1) o dispositivo pode ser acionado em qualquer ponto do ciclo reverso entre o batente de passo mínimo e o batente de reversão total, mas não pode dar nenhuma indicação no batente normal de passo mínimo ou acima dele.	Mantido o texto original
(2) a fonte de indicação deve ser acionada pelo ângulo da pá da hélice ou deve responder diretamente a esse ângulo.]	(2) a fonte de indicação deve ser acionada pelo ângulo da pá da hélice ou deve responder diretamente a esse ângulo.]	Mantido o texto original
121.308 - PROTEÇÃO DO LAVATÓRIO CONTRA FOGO	121.308 - PROTEÇÃO DO LAVATÓRIO CONTRA FOGO	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião transportando passageiros, a menos que cada lavatório desse avião seja equipado com um sistema detector de fumaça ou sistema equivalente que proporcione um alarme luminoso na cabine dos pilotos ou um alarme luminoso ou sonoro no compartimento dos passageiros que possa ser prontamente detectado por um comissário, levando em consideração o posicionamento dos comissários ao longo do compartimento de passageiros durante as várias fases do voo.	(a) Ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que cada lavatório desse avião seja equipado com um sistema detector de fumaça ou sistema equivalente que proporcione um alarme luminoso na cabine de comando ou um alarme luminoso ou sonoro no cabine de passageiros que possa ser prontamente detectado por um comissário, levando em consideração o posicionamento dos comissários ao longo da cabine de passageiros durante as várias fases do voo.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião transportando passageiros, a menos que cada lavatório desse avião seja equipado com um sistema de extinção de incêndio, de instalação permanente, capaz de extinguir fogo em cada recipiente de toalhas ou papéis usados existentes no lavatório. Tal sistema de extinção de incêndio deve ser projetado para descarregar automaticamente em cada recipiente, tão logo ocorra fogo no mesmo.	(b) Ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que cada lavatório desse avião seja equipado com um sistema de extinção de incêndio, de instalação permanente, capaz de extinguir fogo em cada recipiente de toalhas ou papéis usados existentes no lavatório. Tal sistema de extinção de incêndio deve ser projetado para descarregar automaticamente em cada recipiente, tão logo ocorra fogo no mesmo.	Requisito mantido. Alinhamento de tradução.
121.309 - EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA	121.309 - EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA	Mantido o texto original
(a) <i>Geral</i> . Nenhuma pessoa pode operar um avião, a menos que ele seja equipado com os equipamentos de emergência listados nesta seção e em 121.310.	(a) <i>Geral</i> . Ninguém pode operar um avião, a menos que ele seja equipado com os equipamentos de emergência listados nesta seção e em 121.310.	Requisito mantido. Alinhamento de tradução.
(b) Cada item de equipamento de emergência e de flutuação listado nesta seção e em 121.310, 121.339, 121.340 e 121.353:	(b) Cada item de equipamento de emergência e de flutuação listado nesta seção e em 121.310, 121.339, 121.340 e 121.353:	Mantido o texto original
(1) deve ser inspecionado regularmente, de acordo com os períodos de inspeção estabelecidos nas especificações operativas, assegurando sua condição de contínua validade e imediata possibilidade de atender seus objetivos pretendidos em emergências;	(1) deve ser inspecionado regularmente, de acordo com os períodos de inspeção estabelecidos nas especificações operativas, assegurando sua condição de contínua validade e imediata disponibilidade de operação em emergências;	Mantido o texto original
(2) deve ser rapidamente acessível à tripulação e, em relação ao equipamento localizado no compartimento de passageiros, a esses últimos;	(2) localizado na cabine de passageiros, deve ser prontamente acessível à tripulação e quando localizado na cabine de passageiros, aos passageiros;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) deve ser claramente identificado e claramente marcado com as indicações do seu método de operação; e	(3) deve ser claramente identificado e marcado com as indicações do seu método de operação; e	Mantido o texto original
(4) quando transportado em um compartimento ou caixa, tal compartimento ou caixa deve ser apropriadamente identificado em relação ao seu conteúdo e no recipiente ou caixa, ou no item propriamente dito, deve estar escrita a data da última inspeção.	(4) quando acondicionado em um compartimento ou invólucro deve ter a indicação de seu conteúdo. Adicionalmente, o compartimento, invólucro ou o próprio item deve ter a data da última inspeção requerida por esta seção.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) <i>Extintores de incêndio portáteis para uso nos compartimentos dos pilotos, dos passageiros, de carga e nas "galleys"</i> . Devem estar disponíveis extintores de incêndio portáteis de tipo aprovado para uso nos compartimentos dos pilotos, passageiros, carga e "galleys", de acordo com o seguinte:	(c) Extintores de incêndio portáteis para uso nas cabines de comando, de passageiros, compartimentos de carga e nas "galleys". Devem estar disponíveis extintores de incêndio portáteis de tipo aprovado para uso nas cabines dos pilotos, de passageiros, compartimento de carga e "galleys", de acordo com o seguinte:	O texto foi aperfeiçoado para harmonizar o texto "cabine de comando" e "cabine de passageiros", tendo em vista que os tripulantes da aeronave podem estar em ambas as cabines. Alinhamento de tradução.
(1) o tipo e quantidade de agente extintor devem ser adequados para as espécies de fogo possíveis de ocorrer no compartimento em que se pretenda usá-lo e, para o compartimento de passageiros, deve ser projetado para minimizar o perigo de concentração de gases tóxicos.	(1) o tipo e quantidade de agente extintor devem ser adequados para as espécies de fogo possíveis de ocorrer no compartimento em que se pretenda usá-lo e, na cabine de passageiros, deve ser projetado para minimizar o perigo de concentração de gases tóxicos.	Mantido o texto original
(2) <i>compartimentos de carga</i> - Pelo menos um extintor de incêndio portátil deve estar disponível para uso em cada compartimento de carga classe E, localizado de modo a ser facilmente acessível ao tripulante durante o voo.	(2) <i>compartimentos de carga</i> - Pelo menos um extintor de incêndio portátil deve estar disponível para uso em cada compartimento de carga classe E, localizado de modo a ser facilmente acessível ao tripulante durante o voo.	Mantido o texto original
(3) <i>compartimento de "galley"</i> - Pelo menos um extintor de incêndio portátil deve estar convenientemente posicionado para ser usado em cada "galley" localizada em um compartimento que não de passageiros, tripulantes ou carga.	(3) <i>compartimento de "galley"</i> - Pelo menos um extintor de incêndio portátil deve estar convenientemente posicionado para ser usado em cada "galley" localizada em um compartimento que não de passageiros, tripulantes ou carga.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(4) <i>compartimento dos tripulantes</i> - Pelo menos um extintor de incêndio portátil deve ser localizado na cabine dos pilotos para uso da tripulação de vôo.	(4) cabine de comando - pelo menos um extintor de incêndio portátil deve ser localizado na cabine de comando para uso da tripulação de voo.	O texto foi aperfeiçoado para harmonizar o texto "cabine de comando" e "cabine de passageiros", tendo em vista que os tripulantes da aeronave podem estar em ambas as cabines. Alinhamento de tradução.
(5) <i>compartimento dos passageiros</i> - Os extintores de incêndio portáteis para uso nos compartimentos dos passageiros devem ser convenientemente localizados e, quando forem requeridos dois ou mais, uniformemente distribuídos ao longo de cada compartimento. Os compartimentos de passageiros devem ser providos de extintores de incêndio portáteis nas seguintes quantidades:	(5) cabine de passageiros - Os extintores de incêndio portáteis para uso nas cabines de passageiros devem ser convenientemente localizados e, quando forem requeridos dois ou mais, uniformemente distribuídos ao longo de cada área da cabine. As cabines de passageiros devem ser providas de extintores de incêndio portáteis nas seguintes quantidades:	O texto foi aperfeiçoado para harmonizar o texto "cabine de comando" e "cabine de passageiros", tendo em vista que os tripulantes da aeronave podem estar em ambas as cabines. Alinhamento de tradução.
(i) para aviões com capacidade de assentos para passageiros superior a 6 mas inferior a 31 assentos, pelo menos um extintor.	(i) para aviões com capacidade de assentos para passageiros superior a 6, mas inferior a 31 assentos, pelo menos um extintor.	Mantido o texto original
(ii) para aviões com capacidade de assentos para passageiros superior a 30 mas inferior a 61 assentos, pelo menos dois extintores.	(ii) para aviões com capacidade de assentos para passageiros superior a 30, mas inferior a 61 assentos, pelo menos dois extintores.	Mantido o texto original
(iii) para aviões com capacidade de assentos para passageiros superior a 60 assentos, deve haver pelo menos as seguintes quantidades de extintores de incêndio:	(iii) para aviões com capacidade de assentos para passageiros superiores a 60 assentos, deve haver pelo menos as seguintes quantidades de extintores de incêndio:	Mantido o texto original
Assentos de N° mínimo de	Assentos de N° mínimo de	Mantido o texto original
passageiros extintores	passageiros extintores	Mantido o texto original
61 a 200 3	61 a 200, 3;	Mantido o texto original
201 a 300 4	201 a 300, 4;	Mantido o texto original
301 a 400 5	301 a 400, 5;	Mantido o texto original
401 a 500 6	401 a 500, 6;	Mantido o texto original
501 a 600 7	501 a 600, 7;	Mantido o texto original
601 ou mais 8	601 ou mais, 8.	Mantido o texto original
(6) não obstante o requisito sobre distribuição uniforme dos extintores de incêndio portáteis estabelecido no parágrafo (c)(5) desta seção, para aqueles casos onde a "galley" é localizada em um compartimento de passageiros, pelo menos um dos extintores deve ser convenientemente posicionado para ser facilmente acessível para utilização na referida "galley".	(6) não obstante o requisito sobre distribuição uniforme dos extintores de incêndio portáteis estabelecido no parágrafo (c)(5) desta seção, para aqueles casos onde a "galley" é localizada na cabine de passageiros, pelo menos um dos extintores deve ser convenientemente posicionado para ser facilmente acessível para utilização na referida "galley".	Mantido o texto original
(7) pelo menos dois dos extintores portáteis requeridos por um avião transportando passageiros devem conter halon 1211 (bromo-cloro-difluoro-metano) ou equivalente como agente extintor. Pelo menos um extintor portátil no compartimento dos passageiros deve conter halon 1211 (bromo-cloro-difluoro-metano) ou equivalente como agente extintor.	(7) pelo menos dois dos extintores portáteis requeridos por um avião transportando passageiros devem conter halon 1211 (bromo-cloro-difluoro-metano) ou equivalente como agente extintor. Pelo menos um extintor portátil na cabine de passageiros deve conter halon 1211 (bromo-cloro-difluoro-metano) ou equivalente como agente extintor.	Mantido o texto original
(d) Cada avião deve possuir conjuntos de primeiros socorros, equipamentos de atendimento médico e luvas protetoras como se segue:	(d) Cada avião deve possuir conjuntos de primeiros socorros, equipamentos de atendimento médico e luvas protetoras como se segue:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) conjuntos de primeiros socorros e um conjunto médico de emergência, aprovados, para tratamento de ferimentos e indisposições possíveis de ocorrer em vôo ou em acidentes menores. Tais conjuntos devem atender às especificações e requisitos do apêndice A deste regulamento.	(1) conjuntos de primeiros socorros e um conjunto médico de emergência, aprovados, para tratamento de ferimentos e indisposições possíveis de ocorrer em voo ou em acidentes menores. Tais conjuntos devem atender às especificações e requisitos do apêndice A deste regulamento.	Mantido o texto original
(2) pares de luvas protetoras de látex, ou luvas impermeáveis equivalentes, em número igual ao número de conjuntos de primeiros socorros existentes a bordo, Tais luvas devem ser distribuídas ao longo do avião tão uniformemente quanto praticável.	(2) pares de luvas protetoras de látex, ou luvas impermeáveis equivalentes, em número igual ao número de conjuntos de primeiros socorros existentes a bordo, Tais luvas devem ser distribuídas ao longo do avião tão uniformemente quanto praticável.	Mantido o texto original
(e) <i>Machadinha</i> – Exceto para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964, cada avião deve ser equipado com uma machadinha.	(e) <i>Machadinha</i> – Exceto para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964, cada avião deve ser equipado com uma machadinha.	Mantido o texto original
(f) <i>Megafones</i> - Cada avião transportando passageiros deve possuir um ou mais megafones portáteis, alimentados a pilha, rapidamente acessíveis aos tripulantes designados para orientar evacuações de emergência e instalados como se segue:	(f) <i>Megafones</i> - Cada avião transportando passageiros deve possuir um ou mais megafones portáteis, alimentados a pilha, rapidamente acessíveis aos tripulantes designados para orientar evacuações de emergência e instalados como se segue:	Mantido o texto original
(1) um megafone para cada avião com capacidade de assentos para mais de 60 e menos de 100 passageiros, localizado no ponto mais traseiro possível da cabine de passageiros, onde possa ser rapidamente acessível de um assento normal de comissário. Entretanto, o DAC pode autorizar outra localização julgada mais conveniente para evacuação durante uma emergência.	(1) um megafone para cada avião com capacidade de assentos para mais de 60 e menos de 100 passageiros, localizado no ponto mais traseiro possível da cabine de passageiros, onde possa ser rapidamente acessível de um assento normal de comissário. Entretanto, a ANAC pode autorizar outra localização julgada mais conveniente para evacuação durante uma emergência.	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(2) dois megafones no compartimento de passageiros de aviões com capacidade de assentos para mais de 99 passageiros, um instalado à frente e outro atrás, onde possam ser rapidamente acessíveis de um assento normal de comissário.	(2) dois megafones na cabine de passageiros de aviões com capacidade de assentos para mais de 99 passageiros, um instalado à frente e outro atrás, onde possam ser rapidamente acessíveis de um assento normal de comissário.	Mantido o texto original
121.310 - EQUIPAMENTO ADICIONAL DE EMERGÊNCIA	121.310 - EQUIPAMENTO ADICIONAL DE EMERGÊNCIA	Mantido o texto original
(a) <i>[Meios para evacuação de emergência</i> - Cada saída de emergência de um avião terrestre transportando passageiros (excluídas as saídas de emergência sobre asas) que fique distante do solo mais de 1,80m (6 pés), com o avião no solo e trem de pouso baixado, deve possuir um meio aprovado para ajudar os ocupantes a descerem para o solo. O meio de ajuda para as saídas de emergência ao nível do assoalho deve atender aos requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.809 (f)(1), efetivo em 30 de abril de 1972, exceto que qualquer avião cujo requerimento para homologação de tipo foi submetido após essa data deve cumprir os requisitos segundo os quais o avião foi homologado. Um meio de ajuda que se abra e se posicione automaticamente deve ser armado durante o táxi, decolagem e pouso. Entretanto, se for julgado que o projeto de uma saída torna impraticável a abertura e o posicionamento automático do auxílio, poderá ser autorizado um desvio parcial do requisito de automatismo, desde que o meio de auxílio, após ser aberto manualmente, se posicione sozinho e desde que seja conduzida uma demonstração de evacuação de emergência, segundo 121.291(a), usando tal saída. Este parágrafo não se aplica para a janela traseira de saída	(a) <i>Meios para evacuação de emergência</i> – Cada saída de emergência de um avião terrestre transportando passageiros (excluídas as saídas de emergência sobre asas) que fique distante do solo mais de 1,80m (6 pés), com o avião no solo e trem de pouso baixado, deve possuir um meio aprovado para ajudar os ocupantes a descerem ao solo. O meio de ajuda para as saídas de emergência ao nível do assoalho deve atender aos requisitos do parágrafo 25.809 (f)(1) do RBAC 25, efetivo em 30 de abril de 1972, exceto que qualquer avião cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido após essa data deve cumprir os requisitos segundo os quais o avião foi certificado. Um meio de ajuda que se abra e se posicione automaticamente deve ser armado durante o táxi, decolagem e pouso. Entretanto, se for julgado que o projeto de uma saída torna impraticável a abertura e o posicionamento automático do auxílio, poderá ser autorizado um desvio parcial do requisito de automatismo, desde que o meio de auxílio, após ser aberto manualmente, se posicione sozinho e desde que seja conduzida uma demonstração de evacuação de emergência, segundo 121.291(a), usando tal saída. Este parágrafo não se aplica para a janela	Requisito mantido. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".
(b) <i>Indicações internas das saídas de emergência</i> . Cada avião transportando passageiros deve cumprir os seguintes requisitos:	(b) <i>Indicações internas das saídas de emergência</i> . Cada avião transportando passageiros deve cumprir os seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(1) cada saída de emergência de passageiros, seu acesso e seu processo de abertura devem ser conspicuamente indicados. A identificação e localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser facilmente reconhecível de uma distância igual à largura do compartimento de passageiros. A localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser sinalizada por uma indicação visível por um ocupante aproximando-se ao longo do corredor de passageiros. Deve haver um sinal de localização:	(1) cada saída de emergência de passageiros, seu acesso e seu processo de abertura devem ser claramente indicados. A identificação e localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser facilmente reconhecível de uma distância igual à largura da cabine de passageiros. A localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser sinalizada por uma indicação visível por um ocupante aproximando-se ao longo do corredor da cabine de passageiros. Deve haver um sinal de localização:	O texto foi aperfeiçoado para harmonizar o texto cabine de comando e cabine de passageiros, tendo em vista que os tripulantes da aeronave podem estar em ambas as cabines.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(i) acima do corredor, próximo a cada saída de emergência sobre as asas ou em outro local do teto se for mais prático devido à pouca altura do mesmo;	(i) acima do corredor, próximo a cada saída de emergência sobre as asas ou em outro local do teto se for mais prático devido à pouca altura do mesmo;	Mantido o texto original
(ii) próximo de cada saída de emergência ao nível do assoalho, exceto que um único indicador pode servir a duas dessas saídas se ambas forem prontamente identificáveis do local do sinal; e	(ii) próximo de cada saída de emergência ao nível do assoalho, exceto que um único indicador pode servir a duas dessas saídas se ambas forem prontamente identificáveis do local do sinal; e	Mantido o texto original
(iii) em cada caverna fechada ou divisória do compartimento de passageiros que obstrua a visão para frente ou para trás ao longo do compartimento, para indicar saídas de emergência além das mesmas. Caso não seja possível esse posicionamento dos sinais, eles podem ser colocados em outro local apropriado.	(iii) em cada anteparo ou divisória da cabine de passageiros que obstrua a visão para frente ou para trás ao longo da cabine, para indicar saídas de emergência além das mesmas. Caso não seja possível esse posicionamento dos sinais, eles podem ser colocados em outro local apropriado.	Mantido o texto original
(2) cada indicação e cada sinal de localização de saída de emergência de passageiros deve atender ao seguinte:	(2) cada indicação e cada sinal de localização de saída de emergência de passageiros deve atender ao seguinte:	Mantido o texto original
(i) exceto como previsto no parágrafo (b)(2)(iii) desta seção, para um avião cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido antes de 1 de maio de 1972, cada indicação e cada sinal de localização de saída de emergência de passageiros deve ser fabricado cumprindo os requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.812 (b), efetivo em 30 de abril de 1972. Nesses aviões nenhum sinal pode continuar a ser usado se sua luminescência cair abaixo de 100 microlamberts. As cores podem ser invertidas, caso melhore a iluminação da cabine em emergência. Entretanto, podem ser autorizados desvios do requisito de 5 cm (2 pol) de largura da placa de fundo, caso seja julgado que existem circunstâncias especiais que tornem impraticável o cumprimento do mesmo e que a solução proposta proporciona nível equivalente de segurança.	(i) exceto como previsto no parágrafo (b)(2)(iii) desta seção, para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido antes de 1° de maio de 1972, cada indicação e cada sinal de localização de saída de emergência de passageiros deve ser fabricado cumprindo os requisitos do parágrafo 25.812 (b) do RBAC 25, efetivo em 30 de abril de 1972. Nesses aviões nenhum sinal pode continuar a ser usado se sua luminescência cair abaixo de 100 microlamberts. As cores podem ser invertidas, caso melhore a iluminação da cabine em emergência. Entretanto, podem ser autorizados desvios do requisito de 5 cm (2 pol.) de largura da placa de fundo, caso seja julgado que existem circunstâncias especiais que tornem impraticável o cumprimento do mesmo e que a solução proposta proporciona nível equivalente de segurança.	Mantido o texto original
(ii) para um avião categoria transporte cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido em, ou após, 01 de maio de 1972, cada indicação e cada sinal de localização de saída de emergência de passageiros deve ser fabricado cumprindo os requisitos segundo os quais o avião foi homologado. Nesses aviões nenhum sinal pode continuar a ser usado se sua luminescência cair abaixo de 250 microlamberts.	(ii) para um avião categoria transporte cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido em, ou após, 01 de maio de 1972, cada indicação e cada sinal de localização de saída de emergência de passageiros deve ser fabricado cumprindo os requisitos segundo os quais o avião foi certificado. Nesses aviões nenhum sinal pode continuar a ser usado se sua luminescência cair abaixo de 250 microlamberts.	Mantido o texto original
(iii) reservado.	(iii) reservado	Mantido o texto original..
(c) <i>Iluminação dos indicadores internos das saídas de emergência</i> . Exceto para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964, cada avião transportando passageiros deve possuir um sistema de iluminação de emergência independente do sistema de iluminação principal. Entretanto, as fontes de iluminação normal do compartimento (lâmpadas) podem ser comuns a ambos os sistemas, desde que a fonte de energia da iluminação de emergência seja independente da fonte de energia da iluminação normal. O sistema de iluminação de emergência deve:	(c) <i>Iluminação dos indicadores internos das saídas de emergência</i> . Exceto para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, cada avião transportando passageiros deve possuir um sistema de iluminação de emergência independente do sistema de iluminação principal. Entretanto, as fontes de iluminação normal da cabine (lâmpadas) podem ser comuns a ambos os sistemas, desde que a fonte de energia da iluminação de emergência seja independente da fonte de energia da iluminação normal. O sistema de iluminação de emergência deve:	Mantido o texto original
(1) iluminar cada indicador e sinal de localização das saídas de emergência;	(1) iluminar cada indicador e sinal de localização das saídas de emergência;	Mantido o texto original
(2) prover suficiente iluminação geral do compartimento de passageiros, de modo que a média de luminosidade, quando medida a intervalos de 100 cm (40 pol) e na altura dos braços das poltronas, na linha central do corredor da cabine dos passageiros, seja de pelo menos 0,54 lumens/m2 (0.05 pés - vela); e	(2) prover suficiente iluminação geral da cabine de passageiros, de modo que a média de luminosidade, quando medida a intervalos de 100 cm (40 pol.) e na altura dos braços das poltronas, na linha central do corredor da cabine dos passageiros, seja de pelo menos 0,54 lumens/m2 (0.05 pés-vela); e	Mantido o texto original
(3) para aviões de tipo homologado após 1 de janeiro de 1958, após 26 de novembro de 1986 devem possuir indicações da trajetória para as saídas de emergência, próximas ao assoalho, que cumpram os requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.812 (e), efetivo em 26 de novembro de 1984.	(3) para aviões de tipo certificado após 1° de janeiro de 1958, após 26 de novembro de 1986 devem possuir indicações da trajetória para as saídas de emergência, próximas ao assoalho, que cumpram os requisitos do parágrafo 25.812 (e) do RBAC 25, efetivo em 26 de novembro de 1984.	Requisito mantido. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(d) <i>Operação da iluminação de emergência</i> - Exceto para lâmpadas fazendo parte de subsistemas de iluminação de emergência de acordo com o RBHA 25, parágrafo 25.812 (h), que sirvam de iluminação a não mais que um meio de ajuda para escape, que sejam independentes do sistema principal de iluminação de emergência do avião e que sejam automaticamente ativadas quando o meio de ajuda é distendido, cada lâmpada requerida pelos parágrafos (c) e (h) desta seção deve atender ao seguinte:	(d) <i>Operação da iluminação de emergência</i> - Exceto para lâmpadas fazendo parte de subsistemas de iluminação de emergência de acordo com o parágrafo 25.812 (h) do RBAC 25, que sirvam de iluminação a não mais que um meio de ajuda para escape, que sejam independentes do sistema principal de iluminação de emergência do avião e que sejam automaticamente ativadas quando o meio de ajuda é acionado, cada lâmpada requerida pelos parágrafos (c) e (h) desta seção deve atender ao seguinte:	Requisito mantido. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".
(1) cada luz de emergência deve:	(1) cada luz de emergência deve:	Mantido o texto original
(i) ser operável manualmente tanto da cabine dos pilotos, quanto de um ponto na cabine de passageiros prontamente acessível de um assento de comissário.	(i) ser operável manualmente tanto da cabine de comando, quanto de um ponto na cabine de passageiros prontamente acessível de um assento de comissário.	O texto foi aperfeiçoado para harmonizar o texto cabine de comando e cabine de passageiros, tendo em vista que os tripulantes da aeronave podem estar em ambas as cabines.
(ii) possuir dispositivo que previna atuação inadvertida do controle manual; e	(ii) possuir dispositivo que previna atuação inadvertida do controle manual; e	Mantido o texto original
(iii) quando ligada ou armada de qualquer dos pontos previstos, permaneça acesa ou se acenda, respectivamente, tão logo ocorra o corte da energia elétrica normal do avião.	(iii) quando ligada ou armada de qualquer dos pontos previstos, permaneça acesa ou se acenda, respectivamente, tão logo ocorra o corte da energia elétrica normal do avião.	Mantido o texto original
(2) cada luz deve ser armada ou ligada durante a rolagem, decolagem e pouso. Na demonstração de conformidade com este parágrafo não é preciso considerar a hipótese de ruptura transversal da fuselagem.	(2) cada luz deve ser armada ou ligada durante a rolagem, decolagem e pouso. Na demonstração de conformidade com este parágrafo não é preciso considerar a hipótese de ruptura transversal da fuselagem.	Mantido o texto original
(3) cada luz de emergência deve prover o requerido nível de iluminação por pelo menos 10 minutos, em condições ambientais críticas, após um pouso de emergência.	(3) cada luz de emergência deve prover o requerido nível de iluminação por pelo menos 10 minutos, em condições ambientais críticas, após um pouso de emergência.	Mantido o texto original
(4) cada luz de emergência deve ter um dispositivo de controle, na cabine de pilotos, com as posições "armado" ("armed"), "ligado" ("on") e "desligado" ("off").	(4) cada luz de emergência deve ter um dispositivo de controle, na cabine de pilotos, com as posições "armado" ("armed"), "ligado" ("on") e "desligado" ("off").	Mantido o texto original
(e) <i>Operação dos dispositivos de abertura das saídas de emergência</i> .	(e) <i>Operação dos dispositivos de abertura das saídas de emergência</i> .	Mantido o texto original
(1) para um avião transportando passageiros cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido antes de 1º de maio de 1972, a localização de cada dispositivo de abertura de saída de emergência e as instruções de como operá-lo devem ser mostradas por um letreiro na saída ou perto dela que seja legível a 76 cm (30 pol) de distância. Adicionalmente, para cada saída do Tipo I ou Tipo II, com mecanismo de abertura por movimento rotativo de uma alavanca, as instruções de abertura devem ser ilustradas por:	(1) para um avião transportando passageiros cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido antes de 1º de maio de 1972, a localização de cada dispositivo de abertura de saída de emergência e as instruções de como operá-lo devem ser mostradas por um letreiro na saída ou perto dela que seja legível a 76 cm (30 pol.) de distância. Adicionalmente, para cada saída do Tipo I ou Tipo II, com mecanismo de abertura por movimento rotativo de uma alavanca, as instruções de abertura devem ser ilustradas por:	Mantido o texto original
(i) uma seta circular vermelha de corpo com pelo menos 2 cm (3/4 pol) de largura e uma ponta com duas vezes a largura do corpo, estendendo-se por um arco de 70 graus e com um raio aproximadamente igual a 3/4 do comprimento da alavanca de abertura; e	(i) uma seta circular vermelha de corpo com pelo menos 2 cm (3/4 pol.) de largura e uma ponta com duas vezes a largura do corpo, estendendo-se por um arco de 70 graus e com um raio aproximadamente igual a 3/4 do comprimento da alavanca de abertura; e	Mantido o texto original
(ii) a palavra "abrir", em letras vermelhas com 2,5 cm (1 pol) de altura, colocada próximo à ponta da seta.	(ii) a palavra "abrir", em letras vermelhas com 2,5 cm (1 pol.) de altura, colocada próximo à ponta da seta.	Mantido o texto original
(2) para um avião transportando passageiros cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido em, ou após, 01 de maio de 1972, a localização de cada dispositivo de abertura de saída de emergência e as instruções de como operá-lo devem ser mostradas de acordo com os requisitos segundo os quais o avião foi homologado. Nesses aviões nenhum dispositivo de abertura e sua respectiva capa de proteção pode continuar a ser usado se sua luminescência cair abaixo de 100 microlamberts.	(2) para um avião transportando passageiros cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido em, ou após, 01 de maio de 1972, a localização de cada dispositivo de abertura de saída de emergência e as instruções de como operá-lo devem ser mostradas de acordo com os requisitos segundo os quais o avião foi homologado. Nesses aviões nenhum dispositivo de abertura e sua respectiva capa de proteção pode continuar a ser usado se sua luminescência cair abaixo de 100 microlamberts.	Mantido o texto original
(f) <i>Acesso às saídas de emergência</i> . Cada avião transportando passageiros deve prover acesso às saídas de emergência de acordo com o seguinte:	(f) <i>Acesso às saídas de emergência</i> . Cada avião transportando passageiros deve prover acesso às saídas de emergência de acordo com o seguinte:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) cada passagem entre áreas individuais de passageiros ou levando a uma saída de emergência Tipo I ou Tipo II deve estar desobstruída e ter pelo menos 50 cm (20 pol.) de largura.	(1) cada passagem entre áreas individuais de passageiros ou levando a uma saída de emergência Tipo I ou Tipo II deve estar desobstruída e ter pelo menos 50 cm (20 pol.) de largura.	Mantido o texto original
(2) [deve haver suficiente espaço próximo às saídas Tipo I e Tipo II, que estejam incluídas no parágrafo (a) desta seção, para permitir que um tripulante ajude na evacuação de passageiros sem reduzir a largura desobstruída de passagem requerida pelo parágrafo (f) (1) desta seção. Entretanto, o DAC pode autorizar desvios deste requisito para um avião de tipo homologado segundo as provisões da parte 4b do "Civil Air Regulations", dos Estados Unidos da América, em efeito antes de 20 de dezembro de 1951, se for considerado que existem circunstâncias especiais provendo um nível de segurança equivalente.]	(2) deve haver suficiente espaço próximo às saídas Tipo I e Tipo II, que estejam incluídas no parágrafo (a) desta seção, para permitir que um tripulante ajude na evacuação de passageiros sem reduzir a largura desobstruída de passagem requerida pelo parágrafo (f) (1) desta seção. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios deste requisito para um avião de tipo certificado segundo as provisões da parte 4b do "Civil Air Regulations", dos Estados Unidos da América, em efeito antes de 20 de dezembro de 1951, se for considerado que existem circunstâncias especiais provendo um nível de segurança equivalente.	Mantido o texto original
(3) deve haver acesso dos corredores principais para cada saída Tipo III ou Tipo IV. O acesso do corredor para essas saídas não pode ser obstruído por assentos, leitos ou outros obstáculos que, de uma maneira ou outra, possam reduzir a eficácia da saída. Adicionalmente:	(3) deve haver acesso dos corredores principais para cada saída Tipo III ou Tipo IV. O acesso do corredor para essas saídas não pode ser obstruído por assentos, leitos ou outros obstáculos que, de uma maneira ou outra, possam reduzir a eficácia da saída. Adicionalmente:	Mantido o texto original
(i) para aviões cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido antes de 1º de maio de 1972, o acesso deve cumprir os requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.813 (c), efetivo em 30 de abril de 1972; e	(i) para aviões cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido antes de 1º de maio de 1972, o acesso deve cumprir os requisitos do parágrafo 25.813 (c) do RBAC 25, efetivo em 30 de abril de 1972; e	Requisito mantido. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".
(ii) para um avião cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972, ou em data posterior, o acesso deve atender aos requisitos segundo os quais o avião recebeu homologação de tipo, exceto que:	(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972, ou em data posterior, o acesso deve atender aos requisitos segundo os quais o avião recebeu certificação de tipo, exceto que:	Requisito mantido. Substituído o termo "homologação" por "certificação".
(iii) após 03 de dezembro de 1992 o acesso para um avião homologado após 01 de janeiro de 1958 deve atender aos requisitos do RBHA 25.813(c) efetivo em 03 de junho de 1992.	(iii) após 03 de dezembro de 1992 o acesso para um avião certificado após 01 de janeiro de 1958 deve atender aos requisitos do parágrafo 25.813(c) do RBAC 25, efetivo em 03 de junho de 1992.	Requisito mantido. Substituído o termo "RBHA" por "RBAC".
(iv) não obstante contrariar as provisões desta seção, o DAC pode autorizar desvios dos requisitos do parágrafo(f)(3)(iii) desta seção se for verificado que circunstâncias especiais tornam a conformidade impraticável. Tais circunstâncias especiais incluem as seguintes condições, mas não são limitadas a elas, quando for impossível a obtenção de conformidade com o RBHA 25.813(c)(1)(i) ou (ii) sem redução do número total de assentos para passageiros: saídas de emergência colocadas muito próximo de outras; instalações fixas como lavatórios, "galleys", etc; divisórias de instalação permanente; número insuficiente de fileiras de assentos à frente ou atrás da saída, impedindo obter conformidade sem reduzir mais de 2,5 cm (1 pol) na distância entre duas fileiras de assentos ou reduzir a distância total entre duas fileiras a menos de 76 cm (30 pol). O requerimento para obtenção do desvio deve incluir razões plausíveis para justificar o não cumprimento integral dos requisitos do RBHA 25.813(c)(1)(ii) ou (iii) e uma descrição das medidas tomadas para atingir um nível de segurança tão próximo quanto praticável daquele proporcionado pelo cumprimento dos referidos requisitos	(iv) A ANAC pode autorizar desvios dos requisitos do parágrafo(f)(3)(iii) desta seção se for verificado que circunstâncias especiais tornam a conformidade impraticável. Tais circunstâncias especiais incluem as seguintes condições, mas não são limitadas a elas, quando for impossível a obtenção de conformidade com o parágrafo 25.813(c)(1)(i) ou (ii) do RBAC 25, sem redução do número total de assentos para passageiros: saídas de emergência colocadas muito próximo de outras; instalações fixas como lavatórios, "galleys", etc; divisórias de instalação permanente; número insuficiente de fileiras de assentos à frente ou atrás da saída, impedindo obter conformidade sem reduzir mais de 2,5 cm (1 pol.) na distância entre duas fileiras de assentos ou reduzir a distância total entre duas fileiras a menos de 76 cm (30 pol.). O requerimento para obtenção do desvio deve incluir razões plausíveis para justificar o não cumprimento integral dos requisitos do parágrafo 25.813(c)(1)(ii) ou (iii) do RBAC 25, e uma descrição das medidas tomadas para atingir um nível de segurança tão próximo quanto praticável daquele proporcionado pelo cumprimento dos referidos	Requisito mantido. Substituídos os termos "RBHA" por "RBAC".
(v) o DAC pode também autorizar uma data posterior a 03 de dezembro de 1992 para obtenção da conformidade com o parágrafo (f)(3)(iii) desta seção se for verificado que circunstâncias especiais tornam impraticável a obtenção de conformidade na referida data. O requerimento para obtenção do desvio deve listar os aviões para os quais a conformidade será obtida até 03 de dezembro de 1992 e incluir uma programação para implementar a modificação nos demais aviões da frota do operador. Adicionalmente, o requerimento deve incluir razões plausíveis para justificar o não cumprimento dos requisitos na época determinada.		Requisito superado.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(4) se para alcançar qualquer saída de emergência requerida, partindo de qualquer assento de um compartimento de passageiros, for necessário cruzar por uma passagem ligando dois compartimentos de passageiros, tal passagem deve estar desobstruída. Entretanto, podem ser usadas cortinas desde que elas permitam livre trânsito pela passagem.	(4) se para alcançar qualquer saída de emergência requerida, partindo de qualquer assento da cabine de passageiros, for necessário cruzar por uma passagem ligando duas áreas da cabine de passageiros, tal passagem deve estar desobstruída. Entretanto, podem ser usadas cortinas desde que elas permitam livre trânsito pela passagem.	Mantido o texto original
(5) nenhuma porta pode ser instalada em qualquer separação entre compartimentos de passageiros.	(5) nenhuma porta pode ser instalada em qualquer separação entre as áreas da cabine de passageiros.	O texto foi aperfeiçoado para harmonizar o texto cabine de comando e cabine de passageiros, tendo em vista que os tripulantes da aeronave podem estar em ambas as cabines. Alinhamento de tradução.
(6) se for necessário passar por uma porta separando um compartimento de passageiros de outras áreas para atingir uma saída de emergência requerida, partindo de qualquer assento para passageiros, a porta deve possuir um dispositivo de travamento na posição aberta e deve permanecer aberta e travada nas decolagens e pousos. O dispositivo de travamento na posição aberta deve suportar as cargas impostas sobre ele quando a porta for submetida às cargas de inércia finais relativas às estruturas vizinhas listadas no RBHA 25, parágrafo 25.561(b).	(6) se for necessário passar por uma porta separando a cabine de passageiros de outras áreas para atingir uma saída de emergência requerida, partindo de qualquer assento para passageiros, a porta deve possuir um dispositivo de travamento na posição aberta e deve permanecer aberta e travada nas decolagens e pousos. O dispositivo de travamento na posição aberta deve suportar as cargas impostas sobre ele quando a porta for submetida às cargas de inércia finais relativas às estruturas vizinhas listadas no parágrafo 25.561(b) do RBAC 25.	O texto foi aperfeiçoado para harmonizar o texto cabine de comando e cabine de passageiros, tendo em vista que os tripulantes da aeronave podem estar em ambas as cabines. Alinhamento de tradução.
(g) <i>[Marcas externas das saídas . Cada saída de emergência para passageiros e seus meios externos de abertura devem ser marcadas na superfície externa do avião. Deve haver uma faixa colorida com 5 cm (2 pol.) de largura, circundando o perímetro externo de cada saída de emergência na lateral da fuselagem. Caso o avião possua áreas de seu revestimento externo que possam ser cortadas para facilitar o resgate de pessoas, tais áreas devem ser demarcadas por uma faixa segmentada, cada segmento com 3 cm (1 pol.) de largura e 9 cm (3,5 pol.) de comprimento; os cantos da área devem ser demarcados por dois segmentos contínuos formando ângulos retos e o intervalo entre segmentos não deve ultrapassar 2m (79 pol.). Cada marca externa, incluindo as faixas, deve ser prontamente distinguível das áreas vizinhas na fuselagem por contraste de cor. As marcas devem atender ao seguinte:]</i>	(g) <i>Marcas externas das saídas . Cada saída de emergência para passageiros e seus meios externos de abertura devem ser marcadas na superfície externa do avião. Deve haver uma faixa colorida com 5 cm (2 pol.) de largura, circundando o perímetro externo de cada saída de emergência na lateral da fuselagem. Caso o avião possua áreas de seu revestimento externo que possam ser cortadas para facilitar o resgate de pessoas, tais áreas devem ser demarcadas por uma faixa segmentada, cada segmento com 3 cm (1 pol.) de largura e 9 cm (3,5 pol.) de comprimento; os cantos da área devem ser demarcados por dois segmentos contínuos formando ângulos retos e o intervalo entre segmentos não deve ultrapassar 2m (79 pol.). Cada marca externa, incluindo as faixas, deve ser prontamente distinguível das áreas vizinhas na fuselagem por contraste de cor. As marcas devem atender ao seguinte:</i>	Mantido o texto original
(1) se a reflectância da cor mais escura for 15% ou menos, a reflectância da cor mais clara deve ser de pelo menos 45%.	(1) se a reflectância da cor mais escura for 15% ou menos, a reflectância da cor mais clara deve ser de pelo menos 45%.	Mantido o texto original
(2) se a reflectância da cor mais escura for superior a 15% deve haver uma diferença de pelo menos 30% de reflectância entre ela e a cor mais clara.	(2) se a reflectância da cor mais escura for superior a 15% deve haver uma diferença de pelo menos 30% de refletância entre ela e a cor mais clara.	Mantido o texto original
(3) saídas não localizadas na lateral da fuselagem devem possuir dispositivos externos de abertura e as aplicáveis instruções marcadas conspicuamente em vermelho ou, se o vermelho não for conspicuo contra a cor de fundo, em laranja brilhante. Quando o dispositivo de abertura para tal saída for localizado somente de um lado da fuselagem uma visível indicação desse fato deve ser colocada no lado oposto. "Reflectância" é a razão entre o fluxo luminoso refletido por um corpo e o fluxo luminoso que ele está recebendo.	(3) saídas não localizadas na lateral da fuselagem devem possuir dispositivos externos de abertura e as aplicáveis instruções marcadas claramente em vermelho ou, se o vermelho não for distinguível contra a cor de fundo, em laranja brilhante. Quando o dispositivo de abertura para tal saída for localizado somente de um lado da fuselagem uma visível indicação desse fato deve ser colocada no lado oposto "Reflectância" é a razão entre o fluxo luminoso refletido por um corpo e o fluxo luminoso que ele está recebendo.	Mantido o texto original
(h) <i>Iluminação externa de emergência e caminhos de escape.</i>	(h) <i>Iluminação externa de emergência e caminhos de escape.</i>	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) exceto para aviões não incluídos na categoria transporte cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 31 de dezembro de 1964, cada avião transportando passageiros deve ser equipado com iluminação externa de emergência cumprindo os seguintes requisitos:	(1) exceto para aviões não incluídos na categoria transporte cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 31 de dezembro de 1964, cada avião transportando passageiros deve ser equipado com iluminação externa de emergência cumprindo os seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(i) para um avião cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido antes de 1º de maio de 1972, os requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.812(f) e (g), efetivo em 30 de abril de 1972.	(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido antes de 1º de maio de 1972, os requisitos dos parágrafos 25.812(f) e (g) do RBAC 25,, efetivo em 30 de abril de 1972.	Mantido o texto original
(ii) para um avião cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido em, ou após, 1º de maio de 1972, os requisitos de iluminação de emergência externa segundo os quais o avião foi homologado.	(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido em, ou após, 1º de maio de 1972, os requisitos de iluminação de emergência externa segundo os quais o avião foi certificado.	Mantido o texto original
(2) cada avião transportando passageiros deve possuir um caminho de escape sobre as asas, antiderrapante, que atenda aos seguintes requisitos:	(2) cada avião transportando passageiros deve possuir um caminho de escape sobre as asas, antiderrapante, que atenda aos seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(i) para aviões cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido antes de 1º de maio de 1972, os requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.803 (e), efetivo em 30 de abril de 1972.	(i) para aviões cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido antes de 1º de maio de 1972, os requisitos do parágrafo 25.803 (e) do RBAC 25, efetivo em 30 de abril de 1972.	Texto aprimorado na redação.
(ii) para aviões cujo requerimento para certificado de homologação de tipo foi submetido em, ou após, 1º de maio de 1972, os requisitos de caminho de escape segundo os quais o avião foi homologado.	(ii) para aviões cujo requerimento para certificação de tipo foi submetido em, ou após, 1º de maio de 1972, os requisitos de caminho de escape segundo os quais o avião foi certificado.	Requisito mantido. Texto alterado de homologado para certificado.
(i) <i>Saídas ao nível do assoalho</i> . Cada porta ao nível do assoalho ou saída no lado da fuselagem (exceto aquelas que levam a compartimentos de carga não acessíveis do compartimento de passageiros) que tenha 112 cm (44 pol) ou mais de altura e 51 cm (20 pol) ou mais de largura mas que não tenha mais de 117 cm (46 pol) de largura, cada saída ventral de passageiros (exceto as saídas ventrais dos aviões M-404 e CV-240) e cada saída pelo cone de cauda deve atender aos requisitos para saídas de emergência ao nível do assoalho desta seção. Entretanto, o DAC pode autorizar desvios deste parágrafo, desde que seja julgado que circunstâncias especiais tornam o total cumprimento dos mesmos impraticável e que um nível aceitável de segurança pode ser mantido	(i) <i>Saídas ao nível do assoalho</i> . Cada porta ao nível do assoalho ou saída no lado da fuselagem (exceto aquelas que levam a compartimentos de carga não acessíveis da cabine de passageiros) que tenha 112 cm (44 pol.) ou mais de altura e 51 cm (20 pol.) ou mais de largura mas que não tenha mais de 117 cm (46 pol.) de largura, cada saída ventral de passageiros (exceto as saídas ventrais dos aviões M-404 e CV-240) e cada saída pelo cone de cauda deve atender aos requisitos para saídas de emergência ao nível do assoalho desta seção. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios deste parágrafo, desde que seja julgado que circunstâncias especiais tornam o total cumprimento dos mesmos impraticável e que um nível aceitável de segurança pode ser mantido.	Texto alteado de DAC para ANAC.
(j) <i>Saídas de emergência adicionais</i> . As saídas de emergência do compartimento de passageiros aprovadas que excedem o número mínimo de saídas de emergência requerido devem cumprir todas as aplicáveis provisões desta seção, exceto os parágrafos (f)(1), (2) e (3), e devem ser prontamente acessíveis.	(j) <i>Saídas de emergência adicionais</i> . As saídas de emergência da cabine de passageiros aprovadas que excedem o número mínimo de saídas de emergência requerido devem cumprir todas as aplicáveis provisões desta seção, exceto os parágrafos (f)(1), (2) e (3), e devem ser prontamente acessíveis.	Mantido o texto original
(k) Em cada grande avião turbojato transportando passageiros cada saída ventral ou saída pelo cone de cauda deve ser:	(k) Em cada grande avião com motores a jato transportando passageiros cada saída ventral ou saída pelo cone de cauda deve ser:	Mantido o texto original
(1) projetada e construída de modo a não poder ser aberta em vôo; e	(1) projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo; e	Mantido o texto original
(2) marcada com um letreiro legível a 76 cm (30 pol) de distância, instalado em localização conspicua próxima ao dispositivo de abertura da saída, informando que ela não pode ser aberta em vôo.	(2) marcada com um letreiro legível a 76 cm (30 pol) de distância, instalado de maneira visível próximo ao dispositivo de abertura da saída, informando que ela não pode ser aberta em voo.	Mantido o texto original
(l) <i>Lanternas portáteis</i> - Nenhuma pessoa pode operar um avião transportando passageiros, a menos que esse avião seja equipado com lanternas portáteis guardadas em locais prontamente acessíveis de cada assento de comissário.	(l) <i>Lanternas portáteis</i> – Ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que esse avião seja equipado com lanternas portáteis guardadas em locais prontamente acessíveis de cada assento de comissário.	Mantido o texto original..

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(m) [Exceto para um avião que estava em uso em operações segundo este regulamento em 16 de outubro de 1987 e tendo uma configuração de saídas de emergência instalada e aprovada antes da referida data, em um avião para o qual seja requerido existir mais de uma saída de emergência para passageiros em cada lado da fuselagem, nenhuma saída de emergência para passageiros pode estar localizada a mais de 18 m (60 pés) de qualquer outra saída de emergência para passageiros do mesmo lado e na mesma cabine da fuselagem, sendo esta distância medida paralelamente ao eixo longitudinal do avião entre as extremidades mais próximas das saídas.]	(m) Exceto para um avião que estava em uso em operações segundo este regulamento em 16 de outubro de 1987 e tendo uma configuração de saídas de emergência instalada e aprovada antes da referida data, em um avião para o qual seja requerido existir mais de uma saída de emergência para passageiros em cada lado da fuselagem, nenhuma saída de emergência para passageiros pode estar localizada a mais de 18 m (60 pés) de qualquer outra saída de emergência para passageiros do mesmo lado e na mesma cabine da fuselagem, sendo esta distância medida paralelamente ao eixo longitudinal do avião entre as extremidades mais próximas das saídas.	Mantido o texto original
121.311 - ASSENTOS, CINTOS DE SEGURANÇA E CINTOS DE OMBRO	121.311 - ASSENTOS, CINTOS DE SEGURANÇA E CINTOS DE OMBRO	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião, a menos que ele possua disponível durante a decolagem, cruzeiro e pouso:	(a) Ninguém pode operar um avião, a menos que ele possua disponível durante a decolagem, cruzeiro e pouso:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) um assento ou leito para cada pessoa com mais de dois anos de idade a bordo do avião; e	(1) um assento ou leito para cada pessoa com mais de dois anos de idade a bordo do avião; e	Mantido o texto original
(2) um cinto de segurança para uso individual de cada pessoa a bordo que tenha mais de dois anos de idade. Entretanto, duas pessoas usando o mesmo leito ou duas pessoas sentadas em uma cadeira dupla ou sofá podem, somente quando em cruzeiro, usar um só cinto de segurança aprovado.	(2) um cinto de segurança para uso individual de cada pessoa a bordo que tenha mais de dois anos de idade. Entretanto, duas pessoas usando o mesmo leito ou duas pessoas sentadas em uma cadeira dupla ou sofá podem, somente quando em cruzeiro, usar um só cinto de segurança aprovado.	Mantido o texto original
(b) Exceto como previsto neste parágrafo e nos parágrafos 121.317(e) e 121.391 (f), cada pessoa a bordo de um avião operado segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual apropriadamente ajustado sobre seu corpo, durante movimentações no solo, decolagens e pousos. O cinto de segurança provido para o ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante esse requisito, uma criança pode:	(b) Exceto como previsto neste parágrafo e nos parágrafos 121.317(e) e 121.391 (f), cada pessoa a bordo de um avião operado segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual apropriadamente ajustado sobre seu corpo, durante movimentações no solo, decolagens e pousos. O cinto de segurança provido para o ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante esse requisito, uma criança pode:	Mantido o texto original
(1) ser segurada por um adulto que esteja ocupando um assento ou leito aprovado, desde que a criança não tenha ainda completado dois anos de idade e não ocupe ou use qualquer dispositivo de contenção; ou	(1) ser segurada por um adulto que esteja ocupando um assento ou leito aprovado, desde que a criança não tenha ainda completado dois anos de idade e não ocupe ou use qualquer dispositivo de contenção; ou	Mantido o texto original
(2) não obstante qualquer outro requisito dos RBHA, ocupar um sistema de contenção aprovado para crianças fornecida pelo detentor de certificado ou por uma das pessoas referidas no parágrafo (b)(2)(i) desta seção, desde que:	(2) não obstante qualquer outro requisito dos RBAC, ocupar um sistema de contenção aprovado para crianças fornecida pelo detentor de certificado ou por uma das pessoas referidas no parágrafo (b)(2)(i) desta seção, desde que:	Texto alterado de RBHA para RBAC.
(i) a criança esteja acompanhada por um dos pais, um tutor ou uma pessoa designada pelos pais ou tutor para zelar pela segurança da criança durante o vôo; e	(i) a criança esteja acompanhada por um dos pais, um tutor ou uma pessoa designada pelos pais ou tutor para zelar pela segurança da criança durante o voo; e	Mantido o texto original
(ii) o sistema de contenção utilizado pela criança possua uma etiqueta, ou similar, evidenciando sua aprovação para uso aeronáutico por um país filiado à OACI	(ii) o sistema de contenção utilizado pela criança possua uma etiqueta, ou similar, evidenciando sua aprovação para uso aeronáutico por um país filiado à OACI	Mantido o texto original
(iii) o detentor de certificado se responsabilize pelo cumprimento dos seguintes requisitos:	(iii) o detentor de certificado se responsabilize pelo cumprimento dos seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(A) o sistema de contenção deve ser fixado em um assento aprovado voltado para frente do avião ou a um leito aprovado;	(A) o sistema de contenção deve ser fixado em um assento aprovado voltado para frente do avião ou a um leito aprovado;	Mantido o texto original
(B) a criança deve estar apropriadamente presa ao sistema de contenção e seu peso não pode exceder o peso limite estabelecido para o sistema; e	(B) a criança deve estar apropriadamente presa ao sistema de contenção e seu peso não pode exceder o peso limite estabelecido para o sistema; e	Mantido o texto original
(C) o sistema de segurança deve ostentar as etiquetas apropriadas.	(C) o sistema de segurança deve ostentar as etiquetas apropriadas.	Mantido o texto original
(c) [Exceto como previsto no parágrafo (c)(3) desta seção, as seguintes proibições são aplicáveis aos detentores de certificado:	(c) Exceto como previsto no parágrafo (c)(3) desta seção, as seguintes proibições são aplicáveis aos detentores de certificado:	Mantido o texto original
(1) nenhum detentor de certificado pode permitir que uma criança, em uma aeronave, ocupe um sistema de retenção não aprovado durante decolagens, pousos e movimentos no solo.	(1) nenhum detentor de certificado pode permitir que uma criança, em uma aeronave, ocupe um sistema de retenção não aprovado durante decolagens, pousos e movimentos no solo.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) exceto como requerido pelo parágrafo (c)(1) desta seção, nenhum detentor de certificado pode proibir que uma criança, se requerido pelos pais, pelo tutor ou por um atendente autorizado, ocupe um sistema de contenção fornecido pelo seu responsável, desde que:	(2) exceto como requerido pelo parágrafo (c)(1) desta seção, nenhum detentor de certificado pode proibir que uma criança, se requerido pelos pais, pelo tutor ou por um atendente autorizado, ocupe um sistema de contenção fornecido pelo seu responsável, desde que:	Mantido o texto original
(i) a criança possua passagem com direito a ocupar um assento ou leito aprovado ou o detentor de certificado tenha cedido um assento ou leito aprovado para ser usado pela criança;	(i) a criança possua passagem com direito a ocupar um assento ou leito aprovado ou o detentor de certificado tenha cedido um assento ou leito aprovado para ser usado pela criança;	Mantido o texto original
(ii) os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b)(2)(i) desta seção sejam atendidos;	(ii) os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b)(2)(i) desta seção sejam atendidos;	Mantido o texto original
(iii) os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b)(2)(iii) desta seção sejam atendidos; e	(iii) os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b)(2)(iii) desta seção sejam atendidos; e	Mantido o texto original
(iv) o sistema de contenção possua uma ou mais das etiquetas requeridas pelo parágrafo (b)(2)(ii) desta seção.	(iv) o sistema de contenção possua uma ou mais das etiquetas requeridas pelo parágrafo (b)(2)(ii) desta seção.	Mantido o texto original
(3) esta seção não proíbe ao detentor de certificado fornecer os sistemas de contenção para crianças autorizados ou de, consistentemente com práticas operacionais de segurança, determinar a localização do assento mais apropriado para fixar o sistema de contenção para crianças.	(3) esta seção não proíbe ao detentor de certificado fornecer os sistemas de contenção para crianças autorizados ou de, consistentemente com práticas operacionais de segurança, determinar a localização do assento mais apropriado para fixar o sistema de contenção para crianças.	Mantido o texto original
(d) Cada assento transversal deve cumprir os aplicáveis requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.785(c).	(d) Cada assento transversal deve cumprir os aplicáveis requisitos do parágrafo 25.785(c) do RBAC 25.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(e) Exceto como previsto nos parágrafos (e)(1) até (e)(3) desta seção, nenhum detentor de certificado pode autorizar o pouso e decolagem de um avião, a menos que cada assento de passageiros esteja com seu encosto na posição vertical. Cada passageiro deve atender as instruções dadas por um tripulante, objetivando o cumprimento deste parágrafo.	(e) Exceto como previsto nos parágrafos (e)(1) até (e)(3) desta seção, nenhum detentor de certificado pode autorizar o pouso e decolagem de um avião, a menos que cada assento de passageiros esteja com seu encosto na posição vertical. Cada passageiro deve atender as instruções dadas por um tripulante, objetivando o cumprimento deste parágrafo.	Mantido o texto original
(1) este parágrafo não se aplica a assentos cujo encosto é posicionado em outra posição, que não a vertical, para atender ao disposto em 121.310 (f)(3).	(1) este parágrafo não se aplica a assentos cujo encosto é posicionado em outra posição, que não a vertical, para atender ao disposto em 121.310 (f)(3).	Mantido o texto original
(2) este parágrafo não se aplica para assentos nos quais são transportadas cargas ou pessoas que não podem sentar-se na posição ereta por razões médicas e que estejam sendo transportadas de acordo com os procedimentos estabelecidos no manual do detentor de certificado, desde que o encosto do assento não obstrua nenhum acesso de passageiros aos corredores ou a qualquer saída de emergência.	(2) este parágrafo não se aplica para assentos nos quais são transportadas cargas ou pessoas que não podem sentar-se na posição ereta por razões médicas e que estejam sendo transportadas de acordo com os procedimentos estabelecidos no manual do detentor de certificado, desde que o encosto do assento não obstrua nenhum acesso de passageiros aos corredores ou a qualquer saída de emergência.	Mantido o texto original
(f) Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte cujo tipo tenha sido homologado após 1 de janeiro de 1958 ou um avião não incluído na categoria transporte que tenha sido fabricado após 20 de março de 1997, a menos que ele seja equipado, em cada posto da cabine dos pilotos, com um cinto de segurança combinado com os cintos de ombro que atendam ao especificado nos requisitos aplicáveis do RBHA 25, seção 25.785, efetivo em 06 de março de 1980, exceto que:	(f) Ninguém pode operar um avião categoria transporte cujo tipo tenha sido certificado após 1º de janeiro de 1958 ou um avião não incluído na categoria transporte que tenha sido fabricado após 20 de março de 1997, a menos que ele seja equipado, em cada posto da cabine de comando, com um cinto de segurança combinado com os cintos de ombro que atendam ao especificado nos requisitos aplicáveis da seção 25.785 do RBAC 25, efetivo em 06 de março de 1980, exceto que:	Texto alterado de RBHA para RBAC.
(1) a combinação de cinto de segurança e cintos de ombro ou os cintos de ombro que tenham sido aprovados e instalados antes de 6 de março de 1980 podem continuar a ser usados; e	(1) a combinação de cinto de segurança e cintos de ombro ou os cintos de ombro que tenham sido aprovados e instalados antes de 6 de março de 1980 podem continuar a ser usados; e	Mantido o texto original
(2) podem ser usados sistemas de travamento automático dos cintos de ombro e do cinto de segurança projetados para os fatores de carga de inércia estabelecidos segundo as bases de homologação do avião.	(2) podem ser usados sistemas de travamento automático dos cintos de ombro e do cinto de segurança projetados para os fatores de carga de inércia estabelecidos segundo as bases de homologação do avião.	Mantido o texto original
(g) Cada comissário deve ter um assento no compartimento de passageiros para ser usado nas decolagens e pousos e que cumpra os requisitos do RBHA 25, seção 25.785, efetivo em 6 de março de 1980, exceto que:	(g) Cada comissário deve ter um assento na cabine de passageiros para ser usado nas decolagens e pousos e que cumpra os requisitos da seção 25.785 do RBAC 25, efetivo em 6 de março de 1980, exceto que:	Texto alterado de RBHA para RBAC.
(1) combinações de cinto de segurança com cintos de ombro que tenham sido aprovadas e instaladas antes de 6 de março de 1980 podem continuar a ser usadas; e	(1) combinações de cinto de segurança com cintos de ombro que tenham sido aprovadas e instaladas antes de 6 de março de 1980 podem continuar a ser usadas; e	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) podem ser usados sistemas de travamento automático dos cintos de ombro e dos cintos de segurança projetados para os fatores de carga de inércia estabelecidos segundo as bases de homologação do avião.	(2) podem ser usados sistemas de travamento automático dos cintos de ombro e dos cintos de segurança projetados para os fatores de carga de inércia estabelecidos segundo as bases de certificação do avião.	Mantido o texto original
(3) os requisitos do RBHA 25, parágrafo 25.785 (h), não se aplicam a assentos de passageiros ocupados por comissários não requeridos por 121.391(c) ou (d), como aplicável.	(3) os requisitos do parágrafo 25.785 (h) do RBAC 25, não se aplicam a assentos de passageiros ocupados por comissários não requeridos por 121.391(c) ou (d), como aplicável.	Texto alterado de RBHA para RBAC.
(h) Cada ocupante de um assento equipado com uma combinação de cinto de segurança e cintos de ombro deve estar com o conjunto apropriadamente ajustado e travado durante pousos e decolagens, exceto que um cinto de ombro que não seja combinado com um cinto de segurança pode ser afrouxado se o ocupante não puder desempenhar as tarefas requeridas com o cinto de ombro ajustado	(h) Cada ocupante de um assento equipado com uma combinação de cinto de segurança e cintos de ombro deve estar com o conjunto apropriadamente ajustado e travado durante pousos e decolagens, exceto que um cinto de ombro que não seja combinado com um cinto de segurança pode ser afrouxado se o ocupante não puder desempenhar as tarefas requeridas com o cinto de ombro ajustado.	Mantido o texto original
(i) Em cada assento desocupado os cintos de segurança e os cintos de ombro, se instalados, devem estar seguros de modo a não interferir com tripulantes na execução de suas obrigações ou com a saída rápida de ocupantes em uma emergência.	(i) Em cada assento desocupado os cintos de segurança e os cintos de ombro, se instalados, devem estar seguros de modo a não interferir com tripulantes na execução de suas obrigações ou com a saída rápida de ocupantes em uma emergência.	Mantido o texto original
[(j) Após 27 de outubro de 2009 nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte de tipo homologado em ou após 1º de janeiro de 1958 e fabricado em ou após 27 de outubro de 2009 em operações transportando passageiros segundo este regulamento, a não ser que todos os assentos de passageiros e de comissários de vôo do avião atendam aos requisitos de 25.562 efetivo em 16 de junho de 1988 ou após.]	(j) Após 27 de outubro de 2009, ninguém pode operar um avião categoria transporte de tipo homologado em ou após 1º de janeiro de 1958 e fabricado em ou após 27 de outubro de 2009 em operações transportando passageiros segundo este regulamento, a não ser que todos os assentos de passageiros e de comissários de voo do avião atendam aos requisitos de 25.562 efetivo em 16 de junho de 1988 ou após.	Mantido o texto original
121.312 - MATERIAIS PARA INTERIORES	121.312 - MATERIAIS PARA INTERIORES	Mantido o texto original
(a) Todos os materiais para interiores: aviões categoria transporte e aviões não incluídos na categoria transporte de tipo homologado antes de 01 de janeiro de 1965. Exceto para os materiais cobertos pelo parágrafo (b) desta seção, todos os materiais em cada compartimento de aviões categoria transporte, e de aviões não incluídos na categoria transporte de tipo homologado antes de 01 de janeiro de 1965, usado por tripulantes ou passageiros deve atender aos requisitos do parágrafo 25.853 do RBHA 25 vigente nas datas abaixo ou como posteriormente emendado:	(a) Todos os materiais para interiores: aviões categoria transporte e aviões não incluídos na categoria transporte de tipo certificado antes de 01 de janeiro de 1965. Exceto para os materiais cobertos pelo parágrafo (b) desta seção, todos os materiais em cada cabine ou compartimento de aviões categoria transporte, e de aviões não incluídos na categoria transporte de tipo certificado antes de 01 de janeiro de 1965, usado por tripulantes ou passageiros deve atender aos requisitos do parágrafo 25.853 do RBAC 25 vigente nas datas abaixo ou como posteriormente emendado:	Texto alterado de RBHA para RBAC.
(1) aviões com configuração para passageiros com 20 ou mais assentos:	(1) aviões com configuração para passageiros com 20 ou mais assentos:	Mantido o texto original
(i) fabricados após 19 de agosto de 1988 mas antes de 20 de agosto de 1990. Exceto como previsto no parágrafo (a)(3)(ii) desta seção, cada avião com capacidade máxima de vinte ou mais assentos para passageiros e construído após 20 de agosto de 1988 mas antes de 20 de agosto de 1990 deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas pelo parágrafo 25.853(d) efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986) (Ver Apêndice L deste regulamento), exceto que o total de calor liberado durante os 2 primeiros minutos de exposição da amostra não pode exceder 100 quilowatts-minuto por metro quadrado e o pico da razão de liberação de calor não pode exceder 100 quilowatts por metro quadrado.	(i) fabricados após 19 de agosto de 1988 mas antes de 20 de agosto de 1990. Exceto como previsto no parágrafo (a)(3)(ii) desta seção, cada avião com capacidade máxima de vinte ou mais assentos para passageiros e construído após 20 de agosto de 1988 mas antes de 20 de agosto de 1990 deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas pelo parágrafo 25.853(d) efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986) (Ver Apêndice L deste regulamento), exceto que o total de calor liberado durante os 2 primeiros minutos de exposição da amostra não pode exceder 100 quilowatts-minuto por metro quadrado e o pico da razão de liberação de calor não pode exceder 100 quilowatts por metro quadrado.	Mantido o texto original
(ii) fabricados após 19 de agosto de 1990. Cada avião com capacidade máxima de vinte ou mais assentos para passageiros e construído em ou após 20 de agosto de 1990 deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas pelo parágrafo 25.853(d) efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 26 de setembro de 1988) (Ver Apêndice L deste regulamento).	(ii) fabricados após 19 de agosto de 1990. Cada avião com capacidade máxima de vinte ou mais assentos para passageiros e construído em ou após 20 de agosto de 1990 deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas pelo parágrafo 25.853(d) efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 26 de setembro de 1988) (Ver Apêndice L deste regulamento).	Mantido o texto original
(2) reforma substancialmente completa do interior da cabine em, ou após, 01 de maio de 1972	(2) reforma substancialmente completa do interior da cabine em, ou após, 01 de maio de 1972	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
<p>(i) <i>aviões para os quais o requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972</i>. Exceto como previsto nos parágrafos (a)(3)(i) ou (a)(3)(ii) desta seção, cada avião para o qual o requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972 deve atender às provisões de 25.853 efetivas em 30 de abril de 1972, independente da capacidade para passageiros, se houver uma reforma substancialmente completa do interior da cabine após 30 de abril de 1972.</p>	<p>(i) <i>aviões para os quais o requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972</i>. Exceto como previsto nos parágrafos (a)(3)(i) ou (a)(3)(ii) desta seção, cada avião para o qual o requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972 deve atender às provisões de 25.853 efetivas em 30 de abril de 1972, independente da capacidade para passageiros, se houver uma reforma substancialmente completa do interior da cabine após 30 de abril de 1972.</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(ii) <i>aviões para os quais o requerimento para homologação de tipo foi apresentado em, ou após, 01 de maio de 1972</i>. Exceto como previsto nos parágrafos (a)(3)(i) ou (a)(3)(ii) desta seção, cada avião para o qual o requerimento para homologação de tipo foi apresentado em, ou após, 01 de maio de 1972 deve atender aos requisitos para materiais segundo os quais o avião foi homologado, independente da capacidade para passageiros, se houver uma reforma substancialmente completa do interior da cabine em ou após aquela data.</p>	<p>(ii) <i>aviões para os quais o requerimento para certificação de tipo foi apresentado em, ou após, 01 de maio de 1972</i>. Exceto como previsto nos parágrafos (a)(3)(i) ou (a)(3)(ii) desta seção, cada avião para o qual o requerimento para certificação de tipo foi apresentado em, ou após, 01 de maio de 1972 deve atender aos requisitos para materiais segundo os quais o avião foi certificado, independente da capacidade para passageiros, se houver uma reforma substancialmente completa do interior da cabine em ou após aquela data.</p>	<p>Texto alterado de homologação para certificação.</p>
<p>(3) <i>aviões de tipo homologado após 01 de janeiro de 1958, com capacidade máxima para passageiros de vinte ou mais assentos.</i></p>	<p>(3) <i>aviões de tipo certificado após 01 de janeiro de 1958, com capacidade máxima para passageiros de vinte ou mais assentos.</i></p>	<p>Texto alterado de homologado para certificado.</p>
<p>(i) <i>reforma substancialmente completa do interior da cabine em, ou após, 06 de março de 1995</i>. Exceto como previsto no parágrafo (a)(3)(ii) desta seção, cada avião de tipo homologado após 01 de janeiro de 1958, com capacidade máxima para passageiros de vinte ou mais assentos, se sofrer uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados em 25.853(d) efetivo em, ou após, 06 de março de 1995, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas por 25.853(d), efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986) (ver Apêndice L deste regulamento), exceto que o total de calor liberado durante os 2 primeiros minutos de exposição da amostra não pode exceder 100 quilowatts-minuto por metro quadrado e o pico da razão de liberação de calor não pode exceder 100 quilowatts por metro quadrado.</p>	<p>(i) <i>reforma substancialmente completa do interior da cabine em, ou após, 06 de março de 1995</i>. Exceto como previsto no parágrafo (a)(3)(ii) desta seção, cada avião de tipo certificado após 01 de janeiro de 1958, com capacidade máxima para passageiros de vinte ou mais assentos, se sofrer uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados em 25.853(d) efetivo em, ou após, 06 de março de 1995, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas por 25.853(d), efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986) (ver Apêndice L deste regulamento), exceto que o total de calor liberado durante os 2 primeiros minutos de exposição da amostra não pode exceder 100 quilowatts-minuto por metro quadrado e o pico da razão de liberação de calor não pode exceder 100 quilowatts por metro quadrado.</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(ii) <i>reforma substancialmente completa do interior da cabine em, ou após, 20 de agosto de 1990</i>. Cada avião de tipo homologado após 01 de janeiro de 1958, com capacidade máxima para passageiros de vinte ou mais assentos, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas por 25.853(d), efetivas em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 26 de setembro de 1988) (ver Apêndice L deste regulamento), se houver uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) em ou após 20 de agosto de 1990.</p>	<p>(ii) <i>reforma substancialmente completa do interior da cabine em, ou após, 20 de agosto de 1990</i>. Cada avião de tipo certificado após 01 de janeiro de 1958, com capacidade máxima para passageiros de vinte ou mais assentos, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas por 25.853(d), efetivas em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 26 de setembro de 1988) (ver Apêndice L deste regulamento), se houver uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) em ou após 20 de agosto de 1990.</p>	<p>Mantido o texto original</p>
<p>(4) não obstante as provisões desta seção, o DAC pode autorizar desvios dos parágrafos (a)(1)(i), (a)(1)(ii), (a)(3)(i) ou (a)(3)(ii) desta seção, para componentes específicos do interior da cabine que não atendam aos aplicáveis requisitos de inflamabilidade e de emissão de fumaça, se for verificado que existem circunstâncias especiais que tornem impraticável a conformidade com os referidos parágrafos. Tais concessões de desvio são limitadas àqueles aviões fabricados dentro de 1 ano após a data aplicável estabelecida nesta seção e àqueles aviões nos quais o interior da cabine foi renovado dentro de 1 ano após as referidas datas. A petição para tais desvios deve incluir uma análise completa e detalhada de cada componente sujeito ao parágrafo 25.853(a-1), os passos propostos para atingir total conformidade com esta seção e, para os poucos componentes para os quais não será obtida a conformidade no prazo estabelecido, razões plausíveis para tal ocorrência.</p>	<p>(4) não obstante as provisões desta seção, a ANAC pode autorizar desvios dos parágrafos (a)(1)(i), (a)(1)(ii), (a)(3)(i) ou (a)(3)(ii) desta seção, para componentes específicos do interior da cabine que não atendam aos aplicáveis requisitos de inflamabilidade e de emissão de fumaça, se for verificado que existem circunstâncias especiais que tornem impraticável a conformidade com os referidos parágrafos. Tais concessões de desvio são limitadas àqueles aviões fabricados dentro de 1 ano após a data aplicável estabelecida nesta seção e àqueles aviões nos quais o interior da cabine foi renovado dentro de 1 ano após as referidas datas. A petição para tais desvios deve incluir uma análise completa e detalhada de cada componente sujeito ao parágrafo 25.853(a-1), os passos propostos para atingir total conformidade com esta seção e, para os poucos componentes para os quais não será obtida a conformidade no prazo estabelecido, razões plausíveis para tal ocorrência.</p>	<p>Texto alterado de DAC para ANAC.</p>

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(5) não obstante as provisões desta seção, carrinhos e “containers” padronizados de galley, que não atendam aos requisitos de inflamabilidade e de emissão de fumaça do parágrafo 25.853(d) vigente em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1)), podem ser utilizados em um avião que deva atender aos parágrafos (a)(1)(i), (a)(1)(ii), (a)(3)(i) ou (a)(3)(ii) desta seção, desde que tais carrinhos e “containers” tenham sido fabricados antes de 06 de março de 1995.	(5) não obstante as provisões desta seção, carrinhos e “containers” padronizados de galley, que não atendam aos requisitos de inflamabilidade e de emissão de fumaça do parágrafo 25.853(d) vigente em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1)), podem ser utilizados em um avião que deva atender aos parágrafos (a)(1)(i), (a)(1)(ii), (a)(3)(i) ou (a)(3)(ii) desta seção, desde que tais carrinhos e “containers” tenham sido fabricados antes de 06 de março de 1995.	Mantido o texto original
(b) <i>Almofadas dos assentos</i> . As almofadas dos assentos, exceto aquelas dos assentos da tripulação, em cada compartimento ocupado por passageiros ou tripulantes, devem atender aos requisitos para almofadas de assentos de 25.853(c) efetivo em 26 de novembro de 1984 como se segue:	(b) <i>Almofadas dos assentos</i> . As almofadas dos assentos, exceto aquelas dos assentos da tripulação, em cada parte da cabine ocupada por passageiros ou tripulantes, devem atender aos requisitos para almofadas de assentos de 25.853(c) efetivo em 26 de novembro de 1984 como se segue:	Mantido o texto original
(1) cada avião categoria transporte de tipo homologado após 01 de janeiro de 1958; e	(1) cada avião categoria transporte de tipo certificado após 01 de janeiro de 1958; e	Mantido o texto original
(2) em, ou após, 20 de dezembro de 2010, cada avião não incluído na categoria transporte de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964.	(2) em, ou após, 20 de dezembro de 2010, cada avião não incluído na categoria transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964.	Mantido o texto original.
(c) (Reservado)	(c) (Reservado)	Mantido o texto original.
[(d)] <i>Todos os materiais de interior; outros aviões</i> . Para cada material ou almofada de assento para o qual os requisitos dos parágrafos (a) ou (b) desta seção não se aplicam, os materiais e almofadas dos assentos em cada compartimento usado por tripulantes e passageiros devem atender aos requisitos aplicáveis segundo os quais o avião teve o tipo homologado.	(d) <i>Todos os materiais de interior; outros aviões</i> . Para cada material ou almofada de assento para o qual os requisitos dos parágrafos (a) ou (b) desta seção não se aplicam, os materiais e almofadas dos assentos em cada parte da cabine usada por tripulantes e passageiros devem atender aos requisitos aplicáveis segundo os quais o avião teve o tipo certificado.	Mantido o texto original.
[(e)] <i>Materiais para isolamento termo-acústico</i> . Para aviões categoria transporte de tipo homologado após 1º de janeiro de 1958:	(e) <i>Materiais para isolamento termo-acústico</i> . Para aviões categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958:	Texto alterado de homologado para certificado.
(1) para aviões construídos antes de 2 de setembro de 2006, quando houver necessidade de substituir os materiais para isolamento termo-acústico da fuselagem após 02 de setembro de 2006, os novos materiais devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBHA 25 efetivos em 02 de setembro de 2003.	(1) para aviões construídos antes de 2 de setembro de 2006, quando houver necessidade de substituir os materiais para isolamento termo-acústico da fuselagem após 02 de setembro de 2006, os novos materiais devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBHA 25 efetivos em 02 de setembro de 2003.	Mantido o texto original.
(2) para aviões construídos após 02 de setembro de 2006, materiais para isolamento termo-acústicos instalados na fuselagem devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBHA 25 efetivos em 02 de setembro de 2003.	(2) para aviões construídos após 02 de setembro de 2006, materiais para isolamento termo-acústicos instalados na fuselagem devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25 efetivos em 02 de setembro de 2003.	Mantido o texto original.
(3) para aviões com capacidade para 20 ou mais passageiros, fabricados após 03 de setembro de 2007, materiais para isolamento termo-acústicos instalados na metade inferior da fuselagem devem atender aos requisitos de resistência de penetração de chamas da seção 25.856 do RBHA 25 efetivos em 02 de setembro de 2003.	(3) para aviões com capacidade para 20 ou mais passageiros, fabricados após 03 de setembro de 2009, materiais para isolamento termo-acústicos instalados na metade inferior da fuselagem devem atender aos requisitos de resistência de penetração de chamas da seção 25.856 do RBAC 25 efetivos em 02 de setembro de 2003.	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 98, Art. 1º DE 12 DE MAIO DE 2009
121.313 - EQUIPAMENTOS DIVERSOS	121.313 - EQUIPAMENTOS DIVERSOS	Mantido o texto original.
Nenhuma pessoa pode conduzir qualquer operação, a menos que o seguinte equipamento esteja instalado no avião:	Ninguém pode conduzir qualquer operação, a menos que o seguinte equipamento esteja instalado no avião:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(a) se houver fusíveis protetores instalados no avião, um certo número aprovado de fusíveis sobressalentes, adequadamente indicado no manual do detentor de certificado.	(a) se houver fusíveis protetores instalados no avião, um certo número aprovado de fusíveis sobressalentes, adequadamente indicado no manual do detentor de certificado..	Mantido o texto original.
(b) um limpador de pára-brisas para cada piloto (ou sistema equivalente).	(b) um limpador de pára-brisas para cada piloto (ou sistema equivalente).	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) um sistema de fornecimento e distribuição de energia elétrica que atenda aos requisitos do RBHA 25, seções 25.1309, 25.1331, 25.1351(a) e (b)(1) até (4), 25.1353, 25.1355 e 25.1431(b) ou que seja capaz de produzir e distribuir energia para os instrumentos e equipamentos requeridos com uma fonte de força extra, se qualquer uma fonte de energia ou componente do sistema básico de distribuição de energia falhar. O uso de elementos comuns a ambos os sistemas pode ser aprovado, desde que seja considerado que eles tenham sido projetados para serem razoavelmente protegidos contra defeitos. Fontes de energia acionadas pelos motores, quando usadas, devem ser instaladas em motores diferentes.	(c) um sistema de fornecimento e distribuição de energia elétrica que atenda aos requisitos das seções 25.1309, 25.1331, 25.1351(a) e (b)(1) até (4), 25.1353, 25.1355 e 25.1431(b) do RBAC 25, ou que seja capaz de produzir e distribuir energia para os instrumentos e equipamentos requeridos com uma fonte de força extra, se qualquer uma fonte de energia ou componente do sistema básico de distribuição de energia falhar. O uso de elementos comuns a ambos os sistemas pode ser aprovado, desde que seja considerado que eles tenham sido projetados para serem razoavelmente protegidos contra defeitos. Fontes de energia acionadas pelos motores, quando usadas, devem ser instaladas em motores diferentes.	Mantido o texto original.
(d) uma maneira de indicar a adequação do fornecimento de energia para os instrumentos de vôo requeridos.	(d) uma maneira de indicar a condição do fornecimento de energia para os instrumentos de voo requeridos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(e) dois sistemas independentes de pressão estática ligados à pressão atmosférica externa em um ponto onde a mesma seja menos afetada pela variação do fluxo de ar, pela umidade e por outros materiais estranhos e instalados de modo a serem hermeticamente vedados, a menos da tomada de pressão. Quando existirem provisões para transferir um instrumento do seu sistema primário de operação para um sistema alternado, tais provisões devem incluir um dispositivo de controle positivamente marcado para indicar claramente qual sistema está sendo usado.	(e) dois sistemas independentes de pressão estática ligados à pressão atmosférica externa em um ponto onde a mesma seja menos afetada pela variação do fluxo de ar, pela umidade e por outros materiais estranhos e instalados de modo a serem hermeticamente vedados, a menos da tomada de pressão. Quando existirem provisões para transferir um instrumento do seu sistema primário de operação para um sistema alternado, tais provisões devem incluir um dispositivo de controle positivamente marcado para indicar claramente qual sistema está sendo usado.	Mantido o texto original.
(f) uma porta entre o compartimento dos pilotos e o compartimento de passageiros, denominada “porta de compartimento dos pilotos”, com dispositivo de trancamento que impeça que passageiros entrem no compartimento dos pilotos sem permissão dos mesmos. Para aviões equipados com uma área de repouso para os tripulantes situada entre o compartimento dos pilotos e o compartimento dos passageiros e com portas para cada um desses compartimentos, a porta com tal dispositivo de trancamento deve ser aquela que liga a área de repouso dos tripulantes ao compartimento dos passageiros.	(f) uma porta entre a cabine de comando e a cabine de passageiros, denominada “porta da cabine de comando”, com dispositivo de trancamento que impeça que passageiros entrem na cabine de comando sem permissão dos mesmos. Para aviões equipados com uma área de repouso para os tripulantes situada entre a cabine de comando e a cabine de passageiros e com portas para cada uma dessas áreas, a porta com tal dispositivo de trancamento deve ser aquela que liga a área de repouso dos tripulantes à cabine de passageiros.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(g) uma chave para cada porta que separe um compartimento de passageiros de outros compartimentos que possuam provisões de saída de emergência. Tais chaves devem estar prontamente disponíveis para cada tripulante, incluindo a da porta do compartimento dos pilotos. Entretanto, nos aviões que devam atender ao estabelecido no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa que não seja uma pessoa designada para executar tarefas no compartimento dos pilotos pode possuir uma chave desse compartimento.	(g) uma chave para cada porta que separe uma cabine de passageiros de outras áreas que possuam provisões de saída de emergência. Tais chaves devem estar prontamente disponíveis para cada tripulante, incluindo a da porta da cabine de comando. Entretanto, nos aviões que devam atender ao estabelecido no parágrafo (j) desta seção, a não ser uma pessoa designada para executar tarefas na cabine de comando, ninguém pode possuir uma chave desta área.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(h) um letreiro em cada porta que seja meio de acesso a uma saída de emergência requerida para indicar que ela deve permanecer aberta durante decolagens e pousos.	(h) um letreiro em cada porta que seja meio de acesso a uma saída de emergência requerida para indicar que ela deve permanecer aberta durante decolagens e pousos.	Mantido o texto original.
(i) uma maneira que permita à tripulação, em uma emergência, abrir cada porta que leve a compartimentos normalmente acessíveis aos passageiros e que possa ser trancada por eles (lavatórios, por exemplo).	(i) uma maneira que permita à tripulação, em uma emergência, abrir cada porta que leve a áreas normalmente acessíveis aos passageiros e que possa ser trancada por eles (lavatórios, por exemplo).	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(j) [exceto como previsto nos parágrafos (k) e (l) desta seção, após 01 de novembro de 2003, para aviões que o parágrafo (f) desta seção requer terem uma “porta do compartimento dos pilotos”, que	(j) exceto como previsto nos parágrafos (k) e (l) desta seção, após 01 de novembro de 2003, para aviões que o parágrafo (f) desta seção que devam possuir uma “porta da cabine de comando”, que	Mantido o texto original.
(1) tal porta deve atender aos requisitos dos parágrafos 25.795(a)(1) e (2) do RBHA 25 efetivo em 15 de janeiro de 2002; e	(1) tal porta deve atender aos requisitos dos parágrafos 25.795(a)(1) e (2) do RBAC 25 efetivo em 15 de janeiro de 2002; e	Mantido o texto original.
(2) cada operador deve estabelecer métodos que permitam que um comissário de bordo entre no compartimento dos pilotos na eventualidade de um tripulante de vôo tornar-se incapacitado. Qualquer sistema de confirmação e sinais associados deve ser operável por cada tripulante de vôo sentado em seu posto de trabalho.	(2) cada operador deve estabelecer métodos que permitam que um comissário de bordo entre na cabine de comando na eventualidade de um tripulante de voo estiver incapacitado. Qualquer sistema de confirmação e sinais associados deve ser possível de ser posto em prática por cada tripulante de voo sentado em seu posto de trabalho.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(k) [Para aviões registrados no Brasil possuindo as características referidas no parágrafo (j) desta seção mas que operam exclusivamente dentro do Brasil, a implantação das modificações para atender ao referido parágrafo (j) deve ser feita conforme cronograma a ser estabelecido quando o DAC considerar necessário ou conveniente.	(k) Para aviões registrados no Brasil possuindo as características referidas no parágrafo (j) desta seção mas que operam exclusivamente dentro do Brasil, a implantação das modificações para atender ao referido parágrafo (j) deve ser feita conforme cronograma a ser estabelecido quando a ANAC considerar necessário ou conveniente.	Mantido o texto original.
(l) Não obstante o estabelecido no parágrafo (j) desta seção, o DAC autoriza a realização de vôos internacionais com aviões não equipados com os dispositivos de segurança requeridos por estes parágrafos, desde que os países de sobrevôo e destino aceitem tais operações. Em contrapartida, o DAC aceita o sobrevôo e pouso de aviões desses países sem exigir os referidos dispositivos de segurança.]	(l) Não obstante o estabelecido no parágrafo (j) desta seção, a ANAC autoriza a realização de voos internacionais com aviões não equipados com os dispositivos de segurança requeridos por estes parágrafos, desde que os países de sobrevoo e destino aceitem tais operações. Em contrapartida, a ANAC aceita o sobrevoo e pouso de aviões desses países sem exigir os referidos dispositivos de segurança.	Texto alterado de DAC para ANAC.
121.314 - COMPARTIMENTOS DE CARGA E BAGAGEM	121.314 - COMPARTIMENTOS DE CARGA E BAGAGEM	Mantido o texto original..
Para cada avião categoria transporte de tipo homologado após 01 de janeiro de 1958:	Para cada avião categoria transporte de tipo certificado após 01 de janeiro de 1958:	Mantido o texto original.
(a) cada compartimento Classe C ou Classe D, como definidos na seção 25.857 do RBHA 25 vigente em 16 de junho de 1986 (ver Apêndice L deste regulamento), tendo um volume interno superior a 5,7m ³ (200 pés ³) deve possuir painéis de forração do teto e das paredes que sejam construídos com:	(a) cada compartimento Classe C ou Classe D, como definidos na seção 25.857 do RBAC 25 vigente em 16 de junho de 1986 (ver Apêndice L deste regulamento), tendo um volume interno superior a 5,7m ³ (200 pés ³) deve possuir painéis de forração do teto e das paredes que sejam construídos com:	Mantido o texto original.
(1) resina reforçada com fibra de vidro; ou	(1) resina reforçada com fibra de vidro; ou	Mantido o texto original.
(2) materiais que atendam aos requisitos de ensaio do apêndice F, parte III, do RBHA 25; ou	(2) materiais que atendam aos requisitos de ensaio do apêndice F, parte III, do RBAC 25; ou	Mantido o texto original.
(3) alumínio, no caso de painéis de forração instalados e aprovados antes de 20 de março de 1989.	(3) alumínio, no caso de painéis de forração instalados e aprovados antes de 20 de março de 1989.	Mantido o texto original.
(b) para o atendimento ao parágrafo (a) desta seção o termo "painel de forração" inclui quaisquer características de projeto, tais como juntas ou prendedores, que possam afetar a capacidade da forração de conter fogo, com segurança.	(b) para o atendimento ao parágrafo (a) desta seção o termo "painel de forração" inclui quaisquer características de projeto, tais como juntas ou prendedores, que possam afetar a capacidade da forração de conter fogo, com segurança.	Mantido o texto original.
(c) para aviões trazidos a registro no RAB em, ou após, 20 de março de 2001 cada compartimento Classe D, de qualquer volume, deve atender aos padrões de 25.857(c) e 25.858 do RBHA 25 para os compartimentos da Classe C, a menos que a operação seja uma operação exclusivamente de carga, quando, então, cada compartimento da Classe D deve atender aos requisitos de 25.857(e) para compartimentos Classe E.	(c) para aviões trazidos a registro no RAB em, ou após, 20 de março de 2001 cada compartimento Classe D, de qualquer volume, deve atender aos padrões de 25.857(c) e 25.858 do RBAC 25 para os compartimentos da Classe C, a menos que a operação seja uma operação exclusivamente de carga, quando, então, cada compartimento da Classe D deve atender aos requisitos de 25.857(e) para compartimentos Classe E.	Mantido o texto original.
(d) para os aviões registrados no Brasil antes de 20 de março de 2001, os requisitos do parágrafo (c) desta seção, a menos que de outra maneira autorizado pelo DAC, deverão ser atendidos até 20 de março de 2005.	(d) para os aviões registrados no Brasil antes de 20 de março de 2001, os requisitos do parágrafo (c) desta seção, a menos que de outra maneira autorizado pela ANAC, deverão ser atendidos até 20 de março de 2005.	Mantido o texto original.
(e) <i>relatórios de conversões e reconfigurações ("retrofits")</i> .	(e) <i>relatórios de conversões e reconfigurações ("retrofits")</i> .	Mantido o texto original.
(1) até o momento em que todos os compartimentos Classe D em aeronaves operadas segundo este regulamento tenham sido convertidos ou reconfigurados com um sistema de detecção e supressão apropriado, cada detentor de certificado deve apresentar ao DAC relatórios periódicos, por escrito, que contenham as informações especificadas abaixo:	(1) até o momento em que todos os compartimentos Classe D em aeronaves operadas segundo este regulamento tenham sido convertidos ou reconfigurados com um sistema de detecção e supressão apropriado, cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC relatórios periódicos, por escrito, que contenham as informações especificadas abaixo:	Mantido o texto original.
(i) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual todos os compartimentos Classe D tenham sido convertidos para compartimentos Classe C ou Classe E.	(i) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual todos os compartimentos Classe D tenham sido convertidos para compartimentos Classe C ou Classe E.	Mantido o texto original.
(ii) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual todos os compartimentos Classe D tenham sido reconfigurados para atender aos requisitos de detecção e supressão da Classe C ou os requisitos de detecção de fogo da Classe E; e	(ii) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual todos os compartimentos Classe D tenham sido reconfigurados para atender aos requisitos de detecção e supressão da Classe C ou os requisitos de detecção de fogo da Classe E; e	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(iii) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual exista pelo menos um compartimento Classe D que não tenha sido convertido ou reconfigurado.	(iii) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual exista pelo menos um compartimento Classe D que não tenha sido convertido ou reconfigurado.	Mantido o texto original.
(2) o primeiro relatório deve ser apresentado ao DAC pelo detentor de certificado em 01 de julho de 2001 e, após esta data, a cada intervalo de 3 meses.	(2) o primeiro relatório deve ser apresentado à ANAC pelo detentor de certificado em 01 de julho de 2001 e, após esta data, a cada intervalo de 3 meses.	Mantido o texto original.
121.315 - PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO DA CABINE DOS PILOTOS	121.315 - PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO DA CABINE DE COMANDO	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(a) Cada detentor de certificado deve prover um procedimento aprovado de verificação da cabine dos pilotos para cada tipo de avião por ela operado.	(a) Cada detentor de certificado deve prover um procedimento aprovado de verificação da cabine de comando para cada tipo de avião por ela operado.	Mantido o texto original.
(b) O procedimento aprovado deve incluir cada item que os tripulantes de voo necessitem verificar para garantir a segurança antes da partida dos motores, na decolagem e pouso e em emergências dos motores e sistemas. Os procedimentos devem ser projetados de modo a evitar que os tripulantes de voo precisem confiar em suas memórias para verificar cada item.	(b) O procedimento aprovado deve incluir cada item que os tripulantes de voo necessitem verificar para garantir a segurança antes da partida dos motores, na decolagem e pouso e em emergências dos motores e sistemas. Os procedimentos devem ser projetados de modo a evitar que os tripulantes de voo precisem confiar em suas memórias para verificar cada item.	Mantido o texto original.
(c) Os procedimentos aprovados devem ser facilmente utilizáveis na cabine de cada avião, de leitura obrigatória e os tripulantes de voo devem segui-los quando operando o avião.	(c) Os procedimentos aprovados devem ser facilmente utilizáveis na cabine de cada avião, de leitura obrigatória e os tripulantes de voo devem segui-los quando operando o avião.	Mantido o texto original.
121.316 - TANQUES DE COMBUSTÍVEL	121.316 - TANQUES DE COMBUSTÍVEL	Mantido o texto original
Cada avião categoria transporte com motores a turbina e sendo operado após 30 de outubro de 1991 deve cumprir os requisitos do parágrafo 25.963(e) efetivado em 30 de outubro de 1989.	Cada avião categoria transporte com motores a turbina e sendo operado após 30 de outubro de 1991 deve cumprir os requisitos do parágrafo 25.963(e) efetivado em 30 de outubro de 1989.	Mantido o texto original.
121.317 – REQUISITOS DAS INFORMAÇÕES AOS PASSAGEIROS. PROIBIÇÃO DO FUMO E REQUISITOS ADICIONAIS DE CINTOS DE SEGURANÇA	121.317 – REQUISITOS DAS INFORMAÇÕES AOS PASSAGEIROS. PROIBIÇÃO DO FUMO E REQUISITOS ADICIONAIS DE CINTOS DE SEGURANÇA	Mantido o texto original.
(a) Exceto como previsto no parágrafo (l) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião, a menos que ele seja equipado com os avisos aos passageiros previstos nos RBHA 25, seção 25.791. Exceto como previsto no parágrafo (l) desta seção, os avisos devem ser construídos de modo a que os tripulantes possam acendê-los e apagá-los. Os avisos, quando escritos, devem ser em português, sendo aceitável repeti-los em inglês.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (l) desta seção, ninguém pode operar um avião, a menos que ele seja equipado com os avisos aos passageiros previstos na seção 25.791 do RBAC 25. Exceto como previsto no parágrafo (l) desta seção, os avisos devem ser construídos de modo a que os tripulantes possam acendê-los e apagá-los. Os avisos, quando escritos, devem ser em português, sendo aceitável repeti-los em inglês.	Mantido o texto original.
(b) Exceto como previsto no parágrafo (l) desta seção, os avisos "Use Cintos" (ou similar) devem ser acesos durante cada movimentação na superfície, em cada decolagem e cada pouso e a qualquer tempo quando considerado necessário pelo piloto em comando.	(b) Exceto como previsto no parágrafo (l) desta seção, os avisos "atar cintos" (ou similar) devem ser acesos durante cada movimentação na superfície, em cada decolagem e cada pouso e a qualquer tempo quando considerado necessário pelo piloto em comando.	Alinhamento de tradução.
(c) [Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em um segmento de voo no qual seja proibido fumar a menos que os avisos "não fume" (ou similar) estejam acesos durante todo o segmento de voo ou que placas com o aviso "não fume" (ou similar), atendendo aos requisitos da seção 25.1541 do RBHA 25, sejam exibidas durante todo o segmento de voo. Se forem usados avisos luminosos e placas os avisos devem permanecer acesos todo o segmento de voo. É proibido fumar em todos os segmentos de voo em operações transportando passageiros, qualquer que seja o tempo de voo no segmento.]	(c) É proibido fumar em todos os segmentos de voo em operações transportando passageiros, qualquer que seja o tempo de voo no segmento. Se forem usados avisos luminosos e placas os mesmos devem permanecer acesos todo o segmento de voo.	Alterado para adequação com a lei antit fumo.
(d) Nenhuma pessoa pode operar um avião transportando passageiros segundo este regulamento, a menos que ele possua pelo menos um letreiro ou placar com a frase "Mantenha cintos colocados enquanto sentado" (ou equivalente) que seja visível de cada assento para passageiros. Tal letreiro ou placar não precisa atender ao previsto no parágrafo (a) desta seção.	(d) Ninguém pode operar um avião transportando passageiros segundo este regulamento, a menos que ele possua pelo menos um letreiro ou placar com a frase "Mantenha cintos atados enquanto sentado" (ou equivalente) que seja visível de cada assento para passageiros. Tal letreiro ou placar não precisa atender ao previsto no parágrafo (a) desta seção.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(e) [Nenhuma pessoa pode operar um avião a menos que seja instalado em cada lavatório um aviso ou letreiro com os seguintes dizeres (ou equivalente): "É proibido impedir, ou tentar impedir, o funcionamento do detector de fumaça deste lavatório". Esses avisos ou letreiros não precisam atender aos requisitos do parágrafo (a) desta seção.]	(e) Ninguém pode operar um avião a menos que seja instalado em cada lavatório um aviso ou letreiro com os seguintes dizeres (ou equivalente): "É proibido impedir, ou tentar impedir, o funcionamento do detector de fumaça deste lavatório". Esses avisos ou letreiros não precisam atender aos requisitos do parágrafo (a) desta seção.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(f) Exceto como previsto no parágrafo 121.139 (f) deste regulamento, cada passageiro que deva ocupar um assento ou leito de acordo com o parágrafo 121.311(b) deve colocar e ajustar o seu cinto de segurança enquanto os avisos "Use Cintos" estiverem acesos.	(f) Exceto como previsto no parágrafo 121.139 (f) deste regulamento, cada passageiro que deva ocupar um assento ou leito de acordo com o parágrafo 121.311(b) deve colocar e ajustar o seu cinto de segurança enquanto os avisos "atar cintos" estiverem acesos.	Mantido o texto original.
(g) Nenhuma pessoa pode fumar a bordo de um avião enquanto qualquer aviso "não fume" estiver aceso. Entretanto, exceto durante permanências na superfície, pousos e decolagens, ou durante qualquer operação na qual seja proibido fumar por acordo internacional, o piloto em comando pode autorizar fumar na cabine de pilotagem, se ela for fisicamente separada de qualquer compartimento de passageiros.	(g) Reservado.	Texto alterado conforme a lei antit fumo.
(h) Nenhuma pessoa pode fumar em qualquer lavatório de um avião.	(h) É proibido fumar em qualquer lavatório de um avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(i) Nenhuma pessoa pode obstruir, desarmar ou destruir qualquer detector de fumaça instalado em qualquer lavatório de um avião.	(i) Ninguém pode obstruir, desarmar ou destruir qualquer detector de fumaça instalado em qualquer lavatório de um avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(j) Em qualquer segmento de voo de operações regulares os avisos "Não fume" devem permanecer acesos desde o embarque até o desembarque dos passageiros.	(j) Em qualquer segmento de voo de operações regulares os avisos "não fume" devem permanecer acesos desde o embarque até o desembarque dos passageiros.	Mantido o texto original.
(k) Cada passageiro deve obedecer às instruções previstas pelos tripulantes quanto aos assuntos dos parágrafos (f), (g), (h) e (i) desta seção.	(k) Cada passageiro deve obedecer às instruções previstas pelos tripulantes quanto aos assuntos dos parágrafos (f), (g), (h) e (i) desta seção.	Mantido o texto original.
(l) Um detentor de certificado pode operar um avião não incluído na categoria transporte, de tipo homologado depois de 31 de dezembro de 1964 e que tenha sido fabricado antes de 20 de dezembro de 1997, se ele for equipado com pelo menos uma placa, que seja legível para cada pessoa sentada na cabine de passageiros, informando "Use Cintos" e se durante qualquer movimento na superfície, em cada decolagem, em cada pouso e sempre que for considerado necessário pelo piloto em comando, um dos tripulantes instruir verbalmente os passageiros para colocar e ajustar seus cintos de segurança.]	(l) Um detentor de certificado pode operar um avião não incluído na categoria transporte, de tipo certificado depois de 31 de dezembro de 1964 e que tenha sido fabricado antes de 20 de dezembro de 1997, se ele for equipado com pelo menos uma placa, que seja legível para cada pessoa sentada na cabine de passageiros, informando "atar cintos" e se durante qualquer movimento na superfície, em cada decolagem, em cada pouso e sempre que for considerado necessário pelo piloto em comando, um dos tripulantes instruir verbalmente os passageiros para colocar e ajustar seus cintos de segurança.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.318 - SISTEMA DE AVISOS AOS PASSAGEIROS	121.318 - SISTEMA DE AVISOS AOS PASSAGEIROS	Mantido o texto original.
Nenhuma pessoa pode operar um avião com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião seja equipado com um sistema sonoro de aviso aos passageiros, que:	Ninguém pode operar um avião com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião seja equipado com um sistema sonoro de aviso aos passageiros, que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(a) seja capaz de operar independente do sistema de interfone dos tripulantes requerido por 121.319(a), exceto quanto a microfones, fones, interruptores e dispositivos de sinalização.	(a) seja capaz de operar independente do sistema de interfone dos tripulantes requerido por 121.319(a), exceto quanto a microfones, fones, interruptores e dispositivos de sinalização.	Mantido o texto original.
(b) seja aprovado conforme a seção 21.305 do RBHA 21.	(b) seja aprovado conforme a seção 21.305 do RBAC 21.	O texto foi alterado de RBHA para RBAC.
(c) seja acessível para ligação e uso imediato de cada uma de duas posições de tripulante na cabine dos pilotos.	(c) seja acessível para ligação e uso imediato de cada uma de duas posições de tripulante na cabine de comando.	Mantido o texto original.
(d) para cada saída de emergência ao nível do assoalho requerida que possua, adjacente a si, um assento de comissário de voo, exista um microfone, prontamente acessível ao comissário enquanto sentado, exceto que um microfone pode atender a mais de uma saída desde que a proximidade de tais saídas permita comunicação verbal direta entre os comissários sentados em seus postos.	(d) para cada saída de emergência ao nível do assoalho requerida que possua, adjacente a si, um assento de comissário de voo, exista um microfone, prontamente acessível ao comissário enquanto sentado, exceto que um microfone pode atender a mais de uma saída desde que a proximidade de tais saídas permita comunicação verbal direta entre os comissários sentados em seus postos.	Mantido o texto original.
(e) seja ligado por um comissário em qualquer das posições do compartimento dos passageiros de onde isso seja possível e entre em operação, tudo no período de 10 segundos.	(e) seja ligado por um comissário em qualquer das posições da cabine de passageiros de onde isso seja possível e entre em operação, tudo no período de 10 segundos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(f) suas transmissões sejam audíveis de todos os assentos de passageiros, lavatórios e postos de trabalho dos comissários.	(f) suas transmissões sejam audíveis de todos os assentos de passageiros, lavatórios e postos de trabalho dos comissários.	Mantido o texto original.
(g) para aviões categoria transporte construídos em, ou após, 27 de novembro de 1990, atenda aos requisitos da seção 25.1423 do RBHA 25.	(g) para aviões categoria transporte construídos em, ou após, 27 de novembro de 1990, atenda aos requisitos da seção 25.1423 do RBAC 25.	Mantido o texto original.
121.319 - SISTEMA DE INTERFONE DOS TRIPULANTES	121.319 - SISTEMA DE INTERFONE DOS TRIPULANTES	Mantido o texto original.
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião seja equipado com um sistema de interfone para os tripulantes, que:	(a) Ninguém pode operar um avião com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião seja equipado com um sistema de interfone para os tripulantes, que:	Alinhamento de tradução.
(1) reservado.	(1) reservado.	Mantido o texto original.
(2) seja capaz de operar independentemente do sistema de aviso aos passageiros requerido por 121.318 (a), exceto quanto a fones, microfones, interruptores de seleção e dispositivos de sinalização; e	(2) seja capaz de operar independentemente do sistema de aviso aos passageiros requerido por 121.318 (a), exceto quanto a fones, microfones, interruptores de seleção e dispositivos de sinalização; e	Mantido o texto original.
(3) atenda aos requisitos do parágrafo (b) desta seção.	(3) atenda aos requisitos do parágrafo (b) desta seção.	Mantido o texto original.
(b) O sistema de interfone para os tripulantes requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser aprovado de acordo com o RBHA (FAR Part) 21, seção 21.305 e atender aos seguintes requisitos:	(b) O sistema de interfone para os tripulantes requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser aprovado de acordo com a seção 21.305 do RBAC 21 e atender aos seguintes requisitos:	O texto foi alterado de RBHA para RBAC.
(1) Deve prover comunicação bilateral de voz entre o compartimento do piloto e:	(1) Deve prover comunicação bilateral de voz entre a cabine do piloto e:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(i) cada compartimento de passageiros; e	(i) cada área da cabine de passageiros; e	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(ii) cada "galley" localizada fora do nível do compartimento de passageiros.	(ii) cada "galley" localizada fora do nível da cabine de passageiros.	Mantido o texto original.
(2) deve ser acessível para ligação e uso imediato de cada uma de duas posições na cabine dos pilotos.	(2) deve ser acessível para ligação e uso imediato de cada uma de duas posições na cabine de comando.	Mantido o texto original.
(3) deve ser acessível para ligação e uso imediato de pelo menos uma posição normal de comissário em cada compartimento de passageiros.	(3) deve ser acessível para ligação e uso imediato de pelo menos uma posição normal de comissário em cada área da cabine de passageiros.	Mantido o texto original.
(4) deve poder ser ligado por um comissário em qualquer das posições do compartimento dos passageiros de onde isso seja possível e entrar em operação tudo no período de 10 segundos.	(4) deve poder ser ligado por um comissário em qualquer das posições das cabines de passageiros de onde isso seja possível e entrar em operação tudo no período de 10 segundos.	Mantido o texto original.
(5) para grandes aviões turbojato:	(5) para grandes aviões propelidos a jato:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(i) deve ser acessível para ligação e uso em um número suficiente de posições de comissário, de tal modo que todas as saídas de emergência ao nível do assoalho (ou acesso para tais saídas quando elas estiverem entre duas "galleys"), em cada compartimento de passageiros, sejam visíveis de uma ou mais das posições equipadas com o sistema.	(i) deve ser acessível para ligação e uso em um número suficiente de posições de comissário, de tal modo que todas as saídas de emergência ao nível do assoalho (ou acesso para tais saídas quando elas estiverem entre duas "galleys"), em cada área da cabine de passageiros, sejam visíveis de uma ou mais das posições equipadas com o sistema.	Mantido o texto original.
(ii) deve existir um sistema de chamada, incorporando sinais sonoros ou luminosos, para uso dos tripulantes da cabine dos pilotos alertando os comissários e para uso desses últimos alertando os pilotos.	(ii) deve existir um sistema de chamada, incorporando sinais sonoros ou luminosos, de duas vias, para uso dos tripulantes da cabine de comando e dos comissários.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iii) o sistema de chamada requerido pelo parágrafo (b)(5)(ii) desta seção deve permitir que a pessoa que recebe uma chamada possa distinguir uma chamada normal de uma chamada de emergência.	(iii) o sistema de chamada requerido pelo parágrafo (b)(5)(ii) desta seção deve permitir que a pessoa que recebe uma chamada possa distinguir uma chamada normal de uma chamada de emergência.	Mantido o texto original.
(iv) quando o avião estiver no solo ele deve possuir meios de comunicação bilateral de voz entre o pessoal de terra e, pelo menos, duas posições de tripulante na cabine dos pilotos. A posição do sistema de interfone para uso do pessoal de terra deve ser localizada de modo a permitir que o pessoal usando essa posição possa fazê-lo sem ser visível do interior do avião, quando tal situação for necessária.	(iv) quando o avião estiver no solo ele deve possuir meios de comunicação bilateral de voz entre o pessoal de terra e, pelo menos, duas posições de tripulante na cabine de comando. A posição do sistema de interfone para uso do pessoal de terra deve ser localizada de modo a permitir, quando tal situação for necessária, que o pessoal usando essa posição possa fazê-lo sem ser visível do interior do avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.321 – RESERVADO	121.321 – RESERVADO	Mantido o texto original.
121.323 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS PARA OPERAÇÃO NOTURNA	121.323 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS PARA OPERAÇÃO NOTURNA	Mantido o texto original.
Nenhuma pessoa pode operar um avião à noite segundo este regulamento, a menos que ele seja equipado com os seguintes instrumentos e equipamentos, em adição àqueles requeridos por 121.305 até 121.321:	Ninguém pode operar um avião à noite, segundo este regulamento, a menos que ele seja equipado com os seguintes instrumentos e equipamentos, em adição àqueles requeridos por 121.305 até 121.321 e 121.803:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(a) luzes de navegação.	(a) luzes de navegação.	Mantido o texto original.
(b) luz anticolisão.	(b) luz anticolisão.	Mantido o texto original.
(c) dois faróis de pouso, exceto que apenas um farol é requerido para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964	(c) dois faróis de pouso, exceto que apenas um farol é requerido para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964.	O texto foi alterado de homologado para certificado.
(d) luzes de instrumentos provendo suficiente iluminação para tornar cada instrumento, interruptor ou dispositivo similar requerido facilmente legível e instaladas de modo a evitar que raios luminosos diretos atinjam os olhos dos tripulantes de vôo ou que provoquem reflexos luminosos indesejáveis dentro da cabine. Deve haver um meio de controlar a intensidade da iluminação, a menos que seja demonstrado que a intensidade fixa é satisfatória em todas as condições.	(d) luzes de instrumentos provendo suficiente iluminação para tornar cada instrumento, interruptor ou dispositivo similar requerido facilmente legível e instaladas de modo a evitar que raios luminosos diretos atinjam os olhos dos tripulantes de voo ou que provoquem reflexos luminosos indesejáveis dentro da cabine. Deve haver um meio de controlar a intensidade da iluminação, a menos que seja demonstrado que a intensidade fixa é satisfatória em todas as condições.	Mantido o texto original.
(e) um sistema de indicação de velocidade no ar com tubo de pitot aquecido ou com um meio equivalente de evitar mau funcionamento por gelo.	(e) um sistema de indicação de velocidade no ar com tubo de pitot aquecido ou com um meio equivalente de evitar mau funcionamento por gelo.	Mantido o texto original.
(f) um altímetro barométrico sensível (não são aceitáveis instrumentos tipo "drum pointer altimeter").	(f) um altímetro barométrico sensível (não são aceitáveis instrumentos tipo "drum pointer altimeter").	Mantido o texto original.
121.325 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS PARA OPERAÇÕES IFR	121.325 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS PARA OPERAÇÕES IFR	Mantido o texto original.
Nenhuma pessoa pode operar um avião em vôo IFR segundo este regulamento, a menos que esse avião seja equipado com os seguintes instrumentos e equipamentos, em adição aos requeridos por 121.305 até 121.321:	Ninguém pode operar um avião em voo IFR segundo este regulamento, a menos que esse avião seja equipado com os seguintes instrumentos e equipamentos, em adição aos requeridos por 121.305 até 121.321 e 121.803:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(a) um sistema de indicação de velocidade no ar com tubo de pitot aquecido ou com um meio equivalente de evitar mau funcionamento por gelo.	(a) um sistema de indicação de velocidade no ar com tubo de pitot aquecido ou com um meio equivalente de evitar mau funcionamento por gelo.	Mantido o texto original.
(b) um altímetro barométrico sensível (não são aceitáveis instrumentos tipo "drum pointer altimeter").	(b) um altímetro barométrico sensível (não são aceitáveis instrumentos tipo "drum pointer altimeter").	Mantido o texto original.
(c) luzes de instrumentos provendo suficiente iluminação para tornar cada instrumento, interruptor ou dispositivo similar requerido facilmente legível e instaladas de modo a evitar que raios luminosos diretos atinjam os olhos dos tripulantes de vôo ou que provoquem reflexos luminosos indesejáveis dentro da cabine. Deve haver um meio de controlar a intensidade de iluminação, a menos que seja demonstrado que a intensidade fixa é satisfatória em todas as condições.	(c) luzes de instrumentos provendo suficiente iluminação para tornar cada instrumento, interruptor ou dispositivo similar requerido facilmente legível e instaladas de modo a evitar que raios luminosos diretos atinjam os olhos dos tripulantes de voo ou que provoquem reflexos luminosos indesejáveis dentro da cabine. Deve haver um meio de controlar a intensidade de iluminação, a menos que seja demonstrado que a intensidade fixa é satisfatória em todas as condições.	Mantido o texto original.
121.327 - OXIGÊNIO SUPLEMENTAR: AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS	121.327 - OXIGÊNIO SUPLEMENTAR: AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS	Mantido o texto original.
[(a) <i>Geral</i> . Exceto quando oxigênio suplementar for provido de acordo com a seção 121.331, nenhuma pessoa pode operar um avião a menos que oxigênio suplementar seja fornecido e usado como estabelecido nos parágrafos (b) e (c) desta seção. A quantidade de oxigênio suplementar requerida para uma particular operação é determinada com base na altitude e duração do vôo, consistentemente com os procedimentos operacionais estabelecidos para cada operação e rota.	(a) <i>Geral</i> . Exceto quando oxigênio suplementar for provido de acordo com a seção 121.331, ninguém pode operar um avião a menos que oxigênio suplementar seja fornecido e usado como estabelecido nos parágrafos (b) e (c) desta seção. A quantidade de oxigênio suplementar requerida para uma particular operação é determinada com base na altitude e duração do voo, de forma consistente com os procedimentos operacionais estabelecidos para cada operação e rota.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) <i>Tripulantes</i> .	(b) <i>Tripulantes</i> .	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) em altitudes pressão de cabine acima de 10.000 pés até 12.000 pés inclusive, oxigênio deve ser provido e utilizado por todos os tripulantes de vôo em serviço na cabine de comando e deve ser provido para os outros tripulantes durante as partes do vôo nas referidas altitudes com duração superior a 30 minutos.	(1) em altitudes pressão de cabine acima de 10.000 pés até 12.000 pés inclusive, oxigênio deve ser provido e utilizado por todos os tripulantes de voo em serviço na cabine de comando e deve ser provido para os outros tripulantes durante as partes do voo nas referidas altitudes com duração superior a 30 minutos.	Mantido o texto original.
(2) em altitudes pressão de cabine acima de 12.000 pés, oxigênio deve ser provido e utilizado por todos os tripulantes de vôo em serviço na cabine de comando e deve ser provido para os outros tripulantes durante todo o tempo de vôo em tais altitudes.	(2) em altitudes pressão de cabine acima de 12.000 pés, oxigênio deve ser provido e utilizado por todos os tripulantes de voo em serviço na cabine de comando e aos demais tripulantes durante todo o tempo de voo em tais altitudes.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) quando for requerido que um tripulante de vôo utilize oxigênio, ele deve utilizá-lo continuamente, exceto quando for necessário remover a máscara de oxigênio ou outro dispositivo utilizado em conexão com suas tarefas normais. Tripulantes de reserva, que vão entrar em serviço na cabine dos pilotos antes do término do vôo, devem receber uma quantidade de oxigênio igual aos demais tripulantes em serviço que não os da cabine dos pilotos. Se o tripulante de reserva não mais entrar de serviço na cabine dos pilotos até o término do vôo, ele é considerado passageiro no que diz respeito ao fornecimento de oxigênio suplementar.	(3) quando for requerido que um tripulante de voo utilize oxigênio, ele deve utilizá-lo continuamente, exceto quando for necessário remover a máscara de oxigênio ou outro dispositivo utilizado em conexão com suas tarefas normais. Tripulantes de reserva, que vão entrar em serviço na cabine de comando antes do término do voo, devem receber uma quantidade de oxigênio igual aos demais tripulantes em serviço que não os da cabine de comando. O tripulante de reserva que não entrar de serviço na cabine de comando até o término do voo deve ser considerado como passageiro no que diz respeito ao fornecimento de oxigênio suplementar.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) <i>Passageiros</i> - Cada detentor de certificado deve prover suprimento de oxigênio para passageiros de acordo com o seguinte:	(c) <i>Passageiros</i> – Cada detentor de certificado deve prover suprimento de oxigênio para passageiros de acordo com o seguinte:	Mantido o texto original.
(1) para vôos com altitude pressão de cabine acima de 8.000 pés até 14.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 10% dos passageiros durante 30 minutos.	(1) para voos com altitude pressão de cabine acima de 8.000 pés até 14.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 10% dos passageiros durante 30 minutos.	Mantido o texto original.
(2) para vôos com altitude pressão de cabine acima de 14.000 pés até 15.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 30% dos passageiros durante toda a duração do vôo nessas altitudes.	(2) para voos com altitude pressão de cabine acima de 14.000 pés até 15.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 30% dos passageiros durante toda a duração do voo nessas altitudes.	Mantido o texto original.
(3) para vôos com altitude pressão de cabine superior a 15.000 pés, oxigênio suficiente para cada passageiro a bordo durante toda a duração do vôo nessas altitudes.	(3) para voos com altitude pressão de cabine superior a 15.000 pés, oxigênio suficiente para cada passageiro a bordo durante toda a duração do voo nessas altitudes.	Mantido o texto original.
(d) Para fins desta subparte, "altitude pressão de cabine" significa a altitude pressão correspondente à pressão no interior do avião e "altitude de vôo" significa a altitude acima do nível médio do mar em que o avião está sendo operado. Para aviões sem cabines pressurizadas os termos "altitude pressão de cabine" e "altitude de vôo" são equivalentes.]	(d) Para fins desta subparte, "altitude pressão de cabine" significa a altitude pressão correspondente à pressão no interior do avião e "altitude de voo" significa a altitude acima do nível médio do mar em que o avião está sendo operado. Para aviões sem cabines pressurizadas os termos "altitude pressão de cabine" e "altitude de voo" são equivalentes.	Mantido o texto original.
121.329 - OXIGÊNIO SUPLEMENTAR PARA SUBSISTÊNCIA. AVIÕES COM MOTORES A TURBINA	121.329 - OXIGÊNIO SUPLEMENTAR PARA SUBSISTÊNCIA. AVIÕES COM MOTORES A TURBINA	Mantido o texto original.
(a) <i>Geral</i> . Quando operando um avião com motores a turbina, cada detentor de certificado deve equipar esse avião com oxigênio de subsistência e respectivo equipamento de distribuição conforme estabelecido nesta seção:	(a) <i>Geral</i> . Cada detentor de certificado, operando um avião com motores a turbina, deve equipar esse avião com oxigênio de subsistência e respectivo equipamento de distribuição conforme estabelecido nesta seção:	Mantido o texto original.
(1) a quantidade de oxigênio fornecida deve ser, pelo menos, a quantidade necessária para atender aos parágrafos (b) e (c) desta seção.	(1) a quantidade de oxigênio fornecida deve ser, pelo menos, a quantidade necessária para atender aos parágrafos (b) e (c) desta seção.	Mantido o texto original.
(2) as quantidades de oxigênio de subsistência e para primeiros socorros requeridas para uma particular operação a fim de atender as regras deste regulamento devem ser determinadas com base na altitude pressão da cabine e na duração do vôo, consistentes com os procedimentos operacionais estabelecidos para cada operação e para cada rota.	(2) as quantidades de oxigênio de subsistência e para primeiros socorros requeridas para uma particular operação a fim de atender as regras deste regulamento devem ser determinadas com base na altitude pressão da cabine e na duração do voo, consistentes com os procedimentos operacionais estabelecidos para cada operação e para cada rota.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) os requisitos para aviões com cabines pressurizadas são determinados com base na altitude pressão da cabine e na hipótese de que uma falha na pressurização da cabine poderá ocorrer na altitude ou ponto do vôo que seja mais crítico sob o ponto de vista da necessidade de oxigênio e que, após a falha, o avião descerá de acordo com o procedimento de emergência estabelecido no Manual de Vôo aprovado, sem exceder suas limitações operacionais, para uma altitude de vôo que permita completar com sucesso o vôo.	(3) os requisitos para aviões com cabines pressurizadas são determinados com base na altitude pressão da cabine e na hipótese de que uma falha na pressurização da cabine poderá ocorrer na altitude ou ponto do voo que seja mais crítico sob o ponto de vista da necessidade de oxigênio e que, após a falha, o avião descerá de acordo com o procedimento de emergência estabelecido no AFM, sem exceder suas limitações operacionais, para uma altitude que permita completar com sucesso o voo.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(4) seguindo-se à falha, a altitude pressão de cabine é considerada como idêntica à altitude de vôo, a menos que seja demonstrado que nenhuma falha provável de equipamento do sistema de pressurização resultará em altitude pressão de cabine igual à altitude de vôo. Nessas circunstâncias, a máxima altitude pressão de cabine atingível poderá ser usada como base para homologação, ou para determinação do suprimento de oxigênio, ou para ambos.	(4) seguindo-se à falha, a altitude pressão de cabine é considerada como idêntica à altitude de voo, a menos que seja demonstrado que nenhuma falha provável de equipamento do sistema de pressurização resultará em altitude pressão de cabine igual à altitude de voo. Nessas circunstâncias, a máxima altitude pressão de cabine atingível poderá ser usada como base para certificação, ou para determinação do suprimento de oxigênio, ou para ambos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) <i>Tripulantes</i> - Cada detentor de certificado deve prover suprimento de oxigênio para os tripulantes de acordo com o seguinte:	(b) <i>Tripulantes</i> – Cada detentor de certificado deve prover suprimento de oxigênio para os tripulantes de acordo com o seguinte:	Mantido o texto original.
(1) em altitudes pressão de cabine acima de 10.000 pés até 12.000 pés inclusive, deve ser fornecido e usado oxigênio por todos os membros da tripulação em serviço na cabine dos pilotos; para os demais membros da tripulação deve ser fornecido oxigênio durante a parte do vôo em que a permanência nessas altitudes seja superior a 30 minutos.	(1) em altitudes pressão de cabine acima de 10.000 pés até 12.000 pés inclusive, deve ser fornecido e usado oxigênio por todos os membros da tripulação em serviço na cabine de comando; para os demais membros da tripulação deve ser fornecido oxigênio durante a parte do voo em que a permanência nessas altitudes seja superior a 30 minutos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) em altitudes pressão de cabine acima de 12.000 pés, o oxigênio deve ser fornecido e ser usado por todos os membros da tripulação em serviço na cabine dos pilotos e deve ser fornecido a todos os demais tripulantes durante todo o tempo de permanência nessas altitudes.	(2) em altitudes pressão de cabine acima de 12.000 pés, o oxigênio deve ser fornecido e usado por todos os membros da tripulação em serviço na cabine de comando e aos demais tripulantes durante todo o tempo de permanência nessas altitudes.	Mantido o texto original.
(3) quando for requerido que um tripulante de vôo use oxigênio ele deve usá-lo continuamente, exceto quando for necessário remover a máscara ou outro sistema de fornecimento em função do cumprimento de suas obrigações regulares. Tripulantes de reserva, que vão entrar em serviço na cabine dos pilotos antes do término do vôo, devem receber uma quantidade de oxigênio igual aos demais tripulantes em serviço que não os da cabine dos pilotos. Se o tripulante de reserva não mais entrar de serviço na cabine dos pilotos até o término do vôo, ele é considerado passageiro no que diz respeito ao fornecimento de oxigênio suplementar.	(3) quando for requerido que um tripulante de voo use oxigênio, ele deve usá-lo continuamente, exceto quando for necessário remover a máscara ou outro sistema de fornecimento em função do cumprimento de suas obrigações regulares. Tripulantes de reserva que vão entrar em serviço na cabine de comando antes do término do voo devem receber uma quantidade de oxigênio igual aos demais tripulantes em serviço que não os da cabine dos pilotos. O tripulante de reserva que entrar de serviço na cabine de comando até o término do voo é considerado como passageiro no que diz respeito ao fornecimento de oxigênio suplementar.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) <i>Passageiros</i> - Cada detentor de certificado deve prover suprimento de oxigênio para passageiros de acordo com o seguinte:	(c) <i>Passageiros</i> – Cada detentor de certificado deve prover suprimento de oxigênio para passageiros de acordo com o seguinte:	Mantido o texto original.
(1) para vôos com altitude pressão de cabine acima de 10.000 pés até 14.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 10% dos passageiros durante a parte do vôo em que a permanência nessas altitudes ultrapassar 30 minutos.	(1) para voos com altitude pressão de cabine acima de 10.000 pés até 14.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 10% dos passageiros durante a parte do voo em que a permanência nessas altitudes ultrapassar 30 minutos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) para vôos com altitude pressão de cabine acima de 14.000 pés até 15.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 30% dos passageiros durante toda a duração do vôo nessas altitudes.	(2) para voos com altitude pressão de cabine acima de 14.000 pés até 15.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 30% dos passageiros durante toda a duração do voo nessas altitudes.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) para vôos com altitude pressão de cabine superior a 15.000 pés, oxigênio suficiente para cada passageiro a bordo durante toda a duração do vôo nessas altitudes.	(3) para voos com altitude pressão de cabine superior a 15.000 pés, oxigênio suficiente para cada passageiro a bordo durante toda a duração do voo nessas altitudes.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.331 – REQUISITOS DE OXIGÊNIO SUPLEMENTAR PARA AVIÕES COM CABINE PRESSURIZADA. AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS	121.331 – REQUISITOS DE OXIGÊNIO SUPLEMENTAR PARA AVIÕES COM CABINE PRESSURIZADA. AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS	Mantido o texto original.
[(a) Quando operando um avião pressurizado com motores convencionais, cada detentor de certificado deve equipar o avião para atender aos requisitos dos parágrafos de (b) até (d) desta seção no evento de uma falha de pressurização.	(a) Cada detentor de certificado, operando um avião pressurizado com motores convencionais, deve equipar o avião para atender aos requisitos dos parágrafos de (b) até (d) desta seção no evento de uma falha de pressurização.	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) <i>Para tripulantes.</i> Quando operando em altitudes de vôo acima de 10.000 pés, o detentor de certificado deve prover oxigênio para cada tripulante suficiente para todo o vôo em tais altitudes e não menos que um suprimento de 2 horas para cada tripulante de vôo em serviço na cabine de comando. O suprimento requerido para duas horas é aquela quantidade de oxigênio necessária para uma descida com razão constante desde a altitude máxima de operação aprovada para o avião até 10.000 pés em 10 minutos e seguido por 110 minutos a 10.000 pés. O oxigênio requerido pela seção 121.337 pode ser considerado na determinação do suprimento suplementar para respiração requerido pelos tripulantes de vôo em serviço na cabine de comando no evento de uma falha na <u>pressurização da cabine</u>	(b) <i>Para tripulantes.</i> Em operações em altitudes acima de 10.000 pés, o detentor de certificado deve prover oxigênio para cada tripulante suficiente para todo o voo em tais altitudes e não menos que um suprimento de 2 horas para cada tripulante de voo em serviço na cabine de comando. O suprimento requerido para duas horas é aquela quantidade de oxigênio necessária para uma descida com razão constante desde a altitude máxima de operação aprovada para o avião até 10.000 pés em 10 minutos e seguido por 110 minutos a 10.000 pés. O oxigênio requerido pela seção 121.337 pode ser considerado na determinação do suprimento suplementar para respiração requerido pelos tripulantes de voo em serviço na cabine de comando no evento de uma falha na <u>pressurização da cabine</u>	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) <i>Para passageiros.</i> Quando operando em altitudes de vôo acima de 8.000 pés, o detentor de certificado deve prover oxigênio como se segue:	(c) <i>Para passageiros.</i> Em operações em altitudes acima de 8.000 pés, o detentor de certificado deve prover oxigênio como se segue:	Mantido o texto original.
(1) quando o avião não é voado em altitudes acima do nível de vôo 250 (FL250), oxigênio suficiente para 30 minutos para 10% dos passageiros se em qualquer ponto ao longo da rota a ser voada o avião puder descer com segurança para uma altitude de vôo de 14.000 pés, ou menos, dentro de 4 minutos.	(1) em altitudes abaixo do nível de voo 250 (FL250), oxigênio suficiente para 30 minutos para 10% dos passageiros se em qualquer ponto ao longo da rota a ser voada o avião puder descer com segurança para uma altitude de 14.000 pés, ou menos, dentro de 4 minutos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) se o avião puder descer para uma altitude de vôo de 14.000 pés, ou menos, dentro de 4 minutos, o seguinte suprimento de oxigênio deve ser provido:	(2) se o avião puder descer para uma altitude de voo de 14.000 pés, ou menos, dentro de 4 minutos, o seguinte suprimento de oxigênio deve ser provido:	Mantido o texto original.
(i) para aquela parte do vôo que tenha duração superior a 4 minutos em altitudes acima de 15.000 pés, o suprimento de oxigênio requerido por 121.327(c)(3).	(i) para a parte do voo que tenha duração superior a 4 minutos em altitudes acima de 15.000 pés, o suprimento de oxigênio requerido por 121.327(c)(3).	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(ii) para aquela parte do vôo em altitudes de vôo acima de 14.000 pés até 15.000 pés inclusive, o suprimento de oxigênio requerido por 121.327(c)(2).	(ii) para parte do voo em altitudes entre de 14.000 pés e 15.000 pés inclusive, o suprimento de oxigênio requerido por 121.327(c)(2).	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iii) para vôos em altitudes de vôo acima de 8.000 pés até 14.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 30 minutos para 10% dos passageiros.	(iii) para voos em altitudes entre 8.000 pés e 14.000 pés inclusive, oxigênio suficiente para 30 minutos para 10% dos passageiros.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) quando um avião é voado a uma altitude de vôo acima do nível de vôo 250 (FL250), oxigênio suficiente para 30 minutos para 10% dos passageiros durante todo o vôo (incluindo descida de emergência) acima de 8.000 pés até 14.000 pés inclusive e para atender a 121.327(c)(2) e (3) para vôo acima de 14.000 pés	(3) Em altitudes acima do nível de voo 250 (FL250), oxigênio suficiente para 30 minutos para 10% dos passageiros durante todo o voo (incluindo descida de emergência) acima de 8.000 pés até 14.000 pés inclusive e para atender a 121.327(c)(2) e (3) para voo acima de 14.000 pés	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(d) Para os propósitos desta seção é assumido que a falha da pressurização ocorre em um momento do vôo que é crítico sobre o ponto de vista da necessidade de oxigênio e que após a falha o avião irá descer, sem exceder suas limitações operacionais normais, para altitudes de vôo que permita vôo seguro no que diz respeito à separação do terreno.]	(d) Para os propósitos desta seção, assume-se que a falha da pressurização ocorre em um momento crítico do voo sobre o ponto de vista da necessidade de oxigênio e que após a falha o avião irá descer, sem exceder suas limitações operacionais normais, para altitudes que permitam um voo seguro no que diz respeito à separação do terreno.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.333 - OXIGÊNIO SUPLEMENTAR PARA DESCIDAS DE EMERGÊNCIA E PARA PRIMEIROS SOCORROS. AVIÕES PRESSURIZADOS COM MOTORES A TURBINA	121.333 - OXIGÊNIO SUPLEMENTAR PARA DESCIDAS DE EMERGÊNCIA E PARA PRIMEIROS SOCORROS. AVIÕES PRESSURIZADOS COM MOTORES A TURBINA	Mantido o texto original.
(a) <i>Geral.</i> Quando operando um avião pressurizado com motores a turbina, a detentor de certificado deve fornecer oxigênio e respectivos dispositivos de distribuição, de modo a atender aos requisitos dos parágrafos de (b) até (e) desta seção no evento de uma falha de pressurização.	(a) <i>Geral.</i> Em operações com aviões pressurizados com motores a turbina, o detentor de certificado deve fornecer oxigênio e respectivos dispositivos de distribuição, de modo a atender aos requisitos dos parágrafos de (b) até (e) desta seção no evento de uma falha de pressurização.	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) <i>Tripulantes</i> . Quando operando em altitudes de vôo acima de 10.000 pés, o detentor de certificado deve fornecer oxigênio suficiente para cumprir 121.329, mas não menos que um suprimento para 2 horas para cada tripulante em serviço na cabine dos pilotos. O suprimento requerido para 2 horas é aquela quantidade de oxigênio necessária durante uma descida do avião desde sua altitude máxima de operação homologada até 10.000 pés, com razão de descida constante durante 10 minutos, seguida de 110 minutos de vôo a 10.000 pés. O oxigênio requerido por 121.337, no evento de uma falha de pressurização, pode ser incluído na determinação da quantidade requerida para tripulantes de vôo em serviço na cabine de pilotos.	(b) <i>Tripulantes</i> . Em operações em altitudes acima de 10.000 pés, o detentor de certificado deve fornecer oxigênio suficiente para cumprir 121.329, mas não menos que um suprimento para 2 horas para cada tripulante em serviço na cabine de comando. O suprimento requerido para 2 horas é aquela quantidade de oxigênio necessária durante uma descida do avião desde sua altitude máxima de operação certificada até 10.000 pés, com razão de descida constante durante 10 minutos, seguida de 110 minutos de voo a 10.000 pés. O oxigênio requerido por 121.337, no evento de uma falha de pressurização, pode ser incluído na determinação da quantidade requerida para tripulantes de voo em serviço na cabine de comando.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) <i>Uso de máscara de oxigênio por tripulantes de vôo.</i>	(c) <i>Uso de máscara de oxigênio por tripulantes de voo.</i>	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) quando operando em altitudes de vôo acima do nível de vôo 250, cada tripulante de vôo em serviço na cabine de pilotos deve possuir uma máscara de oxigênio projetada de modo a permitir colocação rápida sobre o rosto e que, ao ser colocada, firme-se e ajuste-se ao rosto passando a suprir oxigênio sob demanda; o projeto da máscara deve permitir também que, ao ser colocada no rosto, não impeça a imediata intercomunicação no avião. Quando não estiver sendo usada, em altitudes acima do nível de vôo 250, a máscara deve ser mantida pronta para uso e localizada dentro do alcance imediato do tripulante em seu posto normal de trabalho.	(1) Em operações em altitudes acima do nível de voo 250, cada tripulante de voo em serviço na cabine de pilotos deve possuir uma máscara de oxigênio projetada de modo a permitir colocação rápida sobre o rosto e que, ao ser colocada, firme-se e ajuste-se ao rosto passando a suprir oxigênio sob demanda; o projeto da máscara deve permitir também que, ao ser colocada no rosto, não impeça a imediata intercomunicação no avião. A máscara deve ser mantida pronta para uso e localizada dentro do alcance imediato do tripulante em seu posto normal de trabalho, quando não estiver sendo usada.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) [quando operando em altitudes de vôo acima do nível de vôo 250, um piloto nos controles do avião deve colocar e usar uma máscara de oxigênio devidamente ajustada e fornecendo oxigênio de acordo com o seguinte:	(2) Em operações em altitudes acima do nível de voo 250, um piloto nos controles do avião deve colocar e usar uma máscara de oxigênio devidamente ajustada e fornecendo oxigênio de acordo com o seguinte:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(i) um piloto não precisa colocar e usar a máscara de oxigênio enquanto voando nos, ou abaixo dos, seguintes níveis de vôo, se os demais tripulantes de vôo em serviço na cabine de pilotos dispuserem de máscaras individuais, de colocação rápida e o detentor de certificado demonstrar que elas podem ser retiradas de seus receptáculos e colocadas na face entrando em funcionamento imediato, devidamente seguras e ajustadas, em 5 segundos e usando apenas uma das mãos:	(i) se os tripulantes de voo em serviço na cabine de pilotos dispuserem de máscaras individuais de colocação rápida e o detentor de certificado demonstrar que elas podem ser retiradas de seus receptáculos e colocadas na face entrando em funcionamento imediato, devidamente seguras e ajustadas, em 5 segundos e usando apenas uma das mãos, um piloto não precisa colocar e usar a máscara de oxigênio em voos abaixo dos seguintes níveis de voo, inclusive	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(A) para aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante ou uma capacidade de carga paga superior a 7.500 libras, no, ou abaixo do, FL 410.	(A) para aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante ou uma capacidade de carga paga superior a 7.500 libras, abaixo do FL 410 inclusive.	Mantido o texto original.
(B) para aviões tendo uma configuração para passageiros com menos de 31 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante ou uma capacidade de carga paga de 7.500 libras ou menos, no, ou abaixo do, FL 350.	(B) para aviões tendo uma configuração para passageiros com menos de 31 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante ou uma capacidade de carga paga de 7.500 libras ou menos, abaixo do FL 350 inclusive.	Mantido o texto original.
(ii) sempre que uma máscara de oxigênio de colocação rápida tiver que ser usada de acordo com essa seção, o detentor de certificado deve demonstrar que a máscara pode ser colocada sem perturbar os óculos do tripulante e sem retardá-lo na execução das suas obrigações em emergências. Uma vez colocada, a máscara não pode impedir a intercomunicação imediata entre o tripulante e os demais tripulantes do avião através de todo o sistema de intercomunicação do avião.]	(ii) sempre que uma máscara de oxigênio de colocação rápida tiver que ser usada de acordo com essa seção, o detentor de certificado deve demonstrar que a máscara pode ser colocada sem perturbar os óculos do tripulante e sem retardá-lo na execução das suas obrigações em emergências. Uma vez colocada, a máscara não pode impedir a intercomunicação imediata entre o tripulante e os demais tripulantes do avião através de todo o sistema de intercomunicação do avião.	Mantido o texto original.
(3) não obstante o parágrafo (c)(2) desta seção, se por qualquer razão e a qualquer tempo for necessário que um piloto deixe seu posto nos controles do avião quando operando em altitudes acima do nível de vôo 350 (FL350), o piloto remanescente nos controles deve colocar e usar sua máscara de oxigênio até o retorno do outro piloto.	(3) não obstante o parágrafo (c)(2) desta seção, se por qualquer razão e a qualquer tempo for necessário que um piloto deixe seu posto nos controles do avião em operações acima do nível de voo 350 (FL350), o piloto remanescente nos controles deve colocar e usar sua máscara de oxigênio até o retorno do outro piloto.	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(4) antes da decolagem cada tripulante de vô deve verificar pessoalmente seu equipamento de oxigênio para assegurar-se que a máscara de oxigênio está funcionando, ajusta-se apropriadamente, está conectada aos terminais do dispositivo de distribuição de oxigênio e que a quantidade e pressão do oxigênio são adequadas para uso.	(4) antes da decolagem, cada tripulante de voo deve verificar pessoalmente seu equipamento de oxigênio para assegurar-se que a máscara de oxigênio está funcionando, ajusta-se apropriadamente, está conectada aos terminais do dispositivo de distribuição de oxigênio e que a quantidade e pressão do oxigênio são adequadas para uso.	Mantido o texto original.
(d) Uso de equipamento portátil de oxigênio por comissários. Cada comissário enquanto voando em altitudes acima do nível de vô 250 deve portar equipamento portátil de oxigênio com suprimento para, pelo menos, 15 minutos, a menos que seja demonstrado que existem suficientes equipamentos portáteis de oxigênio com máscaras distribuídos ao longo da cabine de passageiros ou que existam máscaras e tomadas de oxigênio sobressalentes ao longo da cabine, que assegurem uma imediata disponibilidade de oxigênio a cada comissário, independente de sua posição ao ocorrer uma despressurização da cabine	(d) Uso de equipamento portátil de oxigênio por comissários. Cada comissário em operações acima do nível de voo 250, deve portar equipamento portátil de oxigênio com suprimento para, pelo menos, 15 minutos, a menos que seja demonstrado que existem suficientes equipamentos portáteis de oxigênio com máscaras distribuídos ao longo da cabine de passageiros ou que existam máscaras e tomadas de oxigênio sobressalentes ao longo da cabine, que assegurem uma imediata disponibilidade de oxigênio a cada comissário, independente de sua posição ao ocorrer uma despressurização da cabine	Mantido o texto original.
(e) <u>Ocupantes de cabine de passageiros</u> - Quando um avião estiver sendo operado em altitudes de vô acima de 10.000 pés, o seguinte suprimento de oxigênio para uso dos ocupantes da cabine dos passageiros deve ser provido:	(e) <u>Ocupantes de cabine de passageiros</u> – Em operações em altitudes acima de 10.000 pés, o seguinte suprimento de oxigênio, para uso dos ocupantes da cabine dos passageiros, deve ser provido:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) quando um avião de tipo homologado para operar em altitudes de vô até o nível de vô 250, inclusive, puder descer com segurança, em qualquer ponto da rota a ser voada, para uma altitude de vô de 14.000 pés ou menos dentro de 4 minutos, deve haver oxigênio para, pelo menos, 10% dos ocupantes da cabine de passageiros, com fornecimento na razão estabelecida por este regulamento, durante um período de 30 minutos.	(1) um avião de tipo certificado para operar em altitudes até o nível de voo 250, inclusive, sendo capaz de descer com segurança, em qualquer ponto da rota a ser voada, para uma altitude de vô de 14.000 pés ou menos dentro de 4 minutos, deve haver oxigênio para, pelo menos, 10% dos ocupantes da cabine de passageiros, com fornecimento na razão estabelecida por este regulamento, durante um período de 30 minutos.	Alterações de forma fins correção do texto.
(2) quando um avião for operado em altitudes até e inclusive o nível de vô 250 e não puder descer com segurança para uma altitude de vô de 14.000 pés em 4 minutos ou quando o avião for operado em altitudes acima do nível de vô 250, deve haver oxigênio disponível para não menos que 10% dos ocupantes, fornecido na razão estabelecida por este regulamento, durante todo o tempo de vô em que a altitude pressão da cabine, após ocorrer despressurização, permanecer acima de 10.000 pés até 14.000 pés inclusive. O oxigênio deve ser suficiente, também, para cumprir o previsto nos parágrafos 121.329(c)(2) e (3) deste regulamento, como aplicável. Entretanto, em nenhum caso, o suprimento de oxigênio pode ser menor que o necessário para atender 10 minutos de fornecimento para todos os ocupantes da cabine de passageiros.	(2) em operações abaixo do nível de voo 250, inclusive, em que não se pode descer com segurança para uma altitude de 14.000 pés em 4 minutos e em operações acima do nível de voo 250, deve haver oxigênio disponível para não menos que 10% dos ocupantes, fornecido na razão estabelecida por este regulamento, durante todo o tempo de voo em que a altitude pressão da cabine, após ocorrer despressurização, permanecer acima de 10.000 pés até 14.000 pés inclusive. O oxigênio deve ser suficiente, também, para cumprir o previsto nos parágrafos 121.329(c)(2) e (3) deste regulamento, como aplicável. Entretanto, em nenhum caso, o suprimento de oxigênio pode ser menor que o necessário para atender 10 minutos de fornecimento para todos os ocupantes da cabine de passageiros.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) para permitir atendimento de primeiros socorros a ocupantes que por motivos fisiológicos possam necessitar de oxigênio puro após descidas de altitudes pressão de cabine superiores ao nível 250, deve ser provido um suprimento de oxigênio de acordo com o RBHA 25, parágrafo 25.1443(d), suficiente para fornecimento durante todo o tempo de vô em altitudes pressão de cabine acima de 8.000 pés, após a falha de pressurização, a 2% dos ocupantes (mínimo de 1 pessoa). Para que os comissários possam aplicar esse oxigênio o detentor de certificado deve prover um número apropriado de unidades de distribuição, em nenhum caso menor que 2.	(3) para permitir atendimento de primeiros socorros a ocupantes que por motivos fisiológicos possam necessitar de oxigênio puro após descidas de altitudes pressão de cabine superiores ao nível 250, deve ser provido um suprimento de oxigênio de acordo com o parágrafo 25.1443(d) do RBAC 25, suficiente para fornecimento durante todo o tempo de voo em altitudes pressão de cabine acima de 8.000 pés, após a falha de pressurização, a 2% dos ocupantes (mínimo de 1 pessoa). Para que os comissários possam aplicar esse oxigênio o detentor de certificado deve prover um número apropriado de unidades de distribuição, em nenhum caso menor que 2.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(f) <u>Instruções aos passageiros</u> - Antes de qualquer vô a ser conduzido acima do nível de vô 250, um tripulante deve instruir os passageiros sobre a necessidade de usar oxigênio no evento de uma despressurização da cabine, mostrar-lhes a localização das unidades de distribuição de oxigênio e demonstrar como usar as mesmas.	(f) <u>Instruções aos passageiros</u> – Antes de qualquer voo a ser conduzido acima do nível de voo 250, um tripulante deve instruir os passageiros sobre a necessidade de usar oxigênio no evento de uma despressurização da cabine, mostrar-lhes a localização das unidades de distribuição de oxigênio e demonstrar como usar as mesmas.	Mantido o texto original.
121.335 - PADRÃO DOS EQUIPAMENTOS DE OXIGÊNIO	121.335 - PADRÃO DOS EQUIPAMENTOS DE OXIGÊNIO	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[(a) <i>Aviões com motores convencionais.</i> O aparelho de oxigênio, as razões mínimas de fluxo de oxigênio e as quantidades de oxigênio para atender a 121.327 devem atender aos padrões estabelecidos pela autoridade homologadora, sendo de aceitação geral os padrões fixados pela seção 46.651 do "Civil Air Regulations", efetivo em 20 de julho de 1950, nos Estados Unidos; entretanto, se o detentor de certificado demonstrar que total conformidade com tais padrões é impraticável, o DAC pode autorizar modificações nos mesmos desde que seja provido um nível equivalente de segurança.	(a) <i>Aviões com motores convencionais.</i> O aparelho de oxigênio, as razões mínimas de fluxo de oxigênio e as quantidades de oxigênio para atender a 121.327 devem atender aos padrões estabelecidos pela autoridade certificadora, sendo de aceitação geral os padrões fixados pela seção 46.651 do "Civil Air Regulations", efetivo em 20 de julho de 1950, nos Estados Unidos; entretanto, se o detentor de certificado demonstrar que total conformidade com tais padrões é impraticável, a ANAC pode autorizar modificações nos mesmos desde que seja provido um nível equivalente de segurança.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(b) <i>Aviões com motores a turbina.</i> O aparelho de oxigênio, as razões mínimas de fluxo de oxigênio e as quantidades de oxigênio para cumprir 121.329 e 121.333 devem atender aos padrões estabelecidos pela autoridade homologadora, sendo de aceitação geral os padrões fixados pela seção 46.651 do "Civil Air Regulations", efetivo em 1 de setembro de 1958, nos Estados Unidos; entretanto, se o detentor de certificado demonstrar que total conformidade com tais padrões é impraticável, o DAC pode autorizar modificações nos mesmos desde que seja provido um nível equivalente de segurança.	(b) <i>Aviões com motores a turbina.</i> O aparelho de oxigênio, as razões mínimas de fluxo de oxigênio e as quantidades de oxigênio para cumprir 121.329 e 121.333 devem atender aos padrões estabelecidos pela autoridade certificadora, sendo de aceitação geral os padrões fixados pela seção 46.651 do "Civil Air Regulations", efetivo em 1º de setembro de 1958, nos Estados Unidos; entretanto, se o detentor de certificado demonstrar que total conformidade com tais padrões é impraticável, a ANAC pode autorizar modificações nos mesmos desde que seja provido um nível equivalente de segurança.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
121.337 - EQUIPAMENTO PROTETOR DE RESPIRAÇÃO (PBE – PROTECTIVE BREATHING EQUIPMENT)	121.337 - EQUIPAMENTO PROTETOR DE RESPIRAÇÃO (PBE – PROTECTIVE BREATHING EQUIPMENT)	Mantido o texto original.
(a) O detentor de certificado deve fornecer equipamento protetor de respiração (PBE) aprovado atendendo aos requisitos de equipamento, gás respirável e comunicações contidos no parágrafo (b) desta seção.	(a) O detentor de certificado deve fornecer equipamento protetor de respiração (PBE) aprovado atendendo aos requisitos de equipamento, gás respirável e comunicações contidos no parágrafo (b) desta seção.	Mantido o texto original.
(b) <i>Aviões com cabine pressurizada ou não pressurizada.</i> Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte, a menos que sejam providos equipamentos protetores de respiração, atendendo aos requisitos desta seção, como se segue:	(b) <i>Aviões com cabine pressurizada ou não pressurizada.</i> Ninguém pode operar um avião categoria transporte, a menos que sejam providos equipamentos protetores de respiração, atendendo aos requisitos desta seção, como se segue:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) <i>geral.</i> O equipamento deve proteger os tripulantes de vôo em serviço na cabine dos pilotos dos efeitos de fumaça, dióxido de carbono ou outros gases nocivos, ou de deficiência de oxigênio causada por motivos outros que não despressurização de cabine. Deve, ainda, proteger os tripulantes dos efeitos acima quando os mesmos estiverem combatendo incêndios a bordo do avião.	(1) <i>geral.</i> O equipamento deve proteger os tripulantes de vôo em serviço na cabine de comando dos efeitos de fumaça, dióxido de carbono ou outros gases nocivos, ou de deficiência de oxigênio causada por motivos outros que não despressurização de cabine. Deve, ainda, proteger os tripulantes dos efeitos acima quando os mesmos estiverem combatendo incêndios a bordo do avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) o equipamento deve ser inspecionado regularmente de acordo com normas e períodos de inspeção estabelecidos pelo fabricante do equipamento, de modo a assegurar suas condições de contínua disponibilidade e imediata capacidade de cumprir seus propósitos no caso de uma emergência. Os períodos de inspeção podem ser modificados, desde que o detentor de certificado demonstre que tal modificação proverá um nível de segurança equivalente.	(2) o equipamento deve ser inspecionado regularmente de acordo com normas e períodos de inspeção estabelecidos pelo fabricante do equipamento, de modo a assegurar suas condições de contínua disponibilidade e imediata capacidade de cumprir seus propósitos no caso de uma emergência. Os períodos de inspeção podem ser modificados, desde que o detentor de certificado demonstre que tal modificação proverá um nível de segurança equivalente.	Mantido o texto original.
(3) a parte do equipamento que protege os olhos não pode prejudicar a visão do usuário em uma extensão que o impeça de executar suas obrigações na tripulação e deve permitir o uso de óculos por parte do tripulante sem prejudicar sua visão e sem perda da proteção requerida pelo parágrafo (b)(1) desta seção.	(3) a parte do equipamento que protege os olhos não pode prejudicar a visão do usuário em uma extensão que o impeça de executar suas obrigações como tripulante e deve permitir o uso de óculos sem prejudicar sua visão e sem perda da proteção requerida pelo parágrafo (b)(1) desta seção.	Mantido o texto original.
(4) o equipamento, enquanto em uso, deve permitir que os tripulantes de vôo utilizem o equipamento rádio do avião e se comuniquem uns com os outros, em seus postos normais de trabalho, através do sistema de interfone. O equipamento deve permitir, ainda, o uso do sistema de intercomunicação entre pelo menos dois postos da cabine de vôo e pelo menos um posto de comissário de vôo em cada compartimento de passageiros.	(4) o equipamento, enquanto em uso, deve permitir que os tripulantes de vôo utilizem o equipamento rádio do avião e se comuniquem uns com os outros, em seus postos normais de trabalho, através do sistema de interfone. O equipamento deve permitir, ainda, o uso do sistema de intercomunicação entre pelo menos dois postos da cabine de vôo e pelo menos um posto de comissário em cada área da cabine de passageiros.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(5) o equipamento, enquanto em uso, deve permitir que qualquer tripulante use o sistema de interfone do avião, a partir de qualquer posto de comissário de bordo referido no parágrafo (b)(4) desta seção.	(5) o equipamento, enquanto em uso, deve permitir que qualquer tripulante use o sistema de interfone do avião, a partir de qualquer posto de comissário de bordo referido no parágrafo (b)(4) desta seção.	Mantido o texto original.
(6) o equipamento pode, também, ser usado para atender aos requisitos de oxigênio suplementar, desde que ele cumpra os padrões para equipamentos de oxigênio da seção 121.335 deste regulamento.	(6) o equipamento pode, também, ser usado para atender aos requisitos de oxigênio suplementar, desde que ele cumpra os padrões para equipamentos de oxigênio da seção 121.335 deste regulamento.	Mantido o texto original.
(7) os requisitos de duração do fornecimento de gás respirável e do sistema de suprimento do equipamento protetor da respiração são os abaixo:	(7) os requisitos de duração do fornecimento de gás respirável e do sistema de suprimento do equipamento protetor da respiração são os abaixo:	Mantido o texto original.
(i) o equipamento deve suprir gás respirável durante 15 minutos, a uma altitude pressão de 8.000 pés, para:	(i) o equipamento deve suprir gás respirável durante 15 minutos, a uma altitude pressão de 8.000 pés, para:	Mantido o texto original.
(A) tripulantes de voo em serviço na cabine dos pilotos; e	(A) tripulantes de voo em serviço na cabine de comando; e	Alterações de forma, fins, correção do texto.
(B) tripulantes combatendo incêndio a bordo.	(B) tripulantes combatendo incêndio a bordo.	Mantido o texto original.
(ii) o sistema de gás respirável deve ser seguro em sua construção, em seu método de operação e em seus possíveis efeitos sobre outros componentes.	(ii) o sistema de gás respirável deve ser seguro em sua construção, em seu método de operação e em seus possíveis efeitos sobre outros componentes.	Mantido o texto original.
(iii) para sistemas de gás respirável, outros que não geradores químicos de oxigênio, deve haver um meio que permita ao tripulante determinar prontamente, durante o pré-voo do equipamento descrito no parágrafo (c) desta seção, se o sistema de gás está totalmente reabastecido	(iii) para sistemas de gás respirável, outros que não geradores químicos de oxigênio, deve haver um meio que permita ao tripulante determinar prontamente, durante o pré-voo do equipamento descrito no parágrafo (c) desta seção, se o sistema de gás está totalmente reabastecido	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iv) o sistema de suprimento de cada gerador químico de oxigênio deve atender aos requisitos dos parágrafos 25.1450(b) e (c) do RBHA 25.	(iv) o sistema de suprimento de cada gerador químico de oxigênio deve atender aos requisitos dos parágrafos 25.1450(b) e (c) do RBAC 25.	Mantido o texto original.
(8) <i>proteção contra fumaça e vapores.</i> Equipamento protetor de respiração, com reservatório de gás respirável fixo ou portátil, atendendo aos requisitos desta seção, deve ser convenientemente localizado na cabine dos pilotos e deve ser facilmente acessível para uso imediato do posto de trabalho de cada um dos tripulantes de voo requeridos.	(8) <i>proteção contra fumaça e vapores.</i> Equipamento protetor de respiração, com reservatório de gás respirável fixo ou portátil, atendendo aos requisitos desta seção, deve ser convenientemente localizado na cabine de comando e deve ser facilmente acessível para uso imediato do posto de trabalho de cada um dos tripulantes de voo requeridos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(9) <i>combate a incêndio.</i> Exceto para aviões não incluídos na categoria transporte, de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964, equipamento protetor de respiração, com reservatório de gás respirável portátil, atendendo aos requisitos desta seção, deve estar convenientemente localizado e facilmente acessível para uso imediato de tripulantes combatendo incêndios, como se segue:	(9) <i>combate a incêndio.</i> Exceto para aviões não incluídos na categoria transporte, de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, equipamento protetor de respiração, com reservatório de gás respirável portátil, atendendo aos requisitos desta seção, deve estar convenientemente localizado e facilmente acessível para uso imediato de tripulantes combatendo incêndios, como se segue:	Mantido o requisito. Substituído o termo homologado por certificado.
(i) um equipamento para cada extintor de incêndio portátil posicionado para ser usado em uma "galley" localizada em um compartimento que não seja um compartimento de passageiros, de carga ou de tripulação.	(i) um PBE para cada extintor de incêndio portátil posicionado para ser usado em uma "galley" localizada em um local que não seja a cabine de passageiros e da tripulação ou compartimento de carga.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(ii) um equipamento na cabine de comando; entretanto, pode ser autorizada uma outra localização desse equipamento se circunstâncias especiais tornarem tal localização impraticável e a alteração proposta puder prover um nível de segurança equivalente.	(ii) um PBE na cabine de comando; entretanto, pode ser autorizada uma outra localização se circunstâncias especiais tornarem tal localização impraticável e a alteração proposta puder prover um nível de segurança equivalente.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iii) em cada compartimento de passageiros, um equipamento localizado dentro da distância de 90 cm (3 pés) de cada extintor de incêndio portátil requerido pela seção 121.309 deste regulamento. Entretanto, o DAC pode autorizar desvios desse requisito, permitindo localizar um equipamento a mais de 90 cm (3 pés) de um extintor de incêndio portátil requerido, se circunstâncias especiais tornarem tal localização impraticável e a localização proposta puder prover um nível de segurança equivalente.]	(iii) em cada área da cabine de passageiros, um PBE localizado dentro da distância de 90 cm (3 pés) de cada extintor de incêndio portátil requerido pela seção 121.309 deste regulamento. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios desse requisito, permitindo localizar um equipamento a mais de 90 cm (3 pés) de um extintor de incêndio portátil requerido, se circunstâncias especiais tornarem tal localização impraticável e a localização proposta puder prover um nível de segurança equivalente.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) <i>Pré-voo do equipamento</i>	(c) <i>Pré-voo do equipamento</i>	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) antes de cada vôo cada item do equipamento protetor de respiração, de cada posto de trabalho dos tripulantes de vôo, deve ser verificado pelo tripulante que irá usar o equipamento, visando assegurar que:	(1) antes de cada voo, cada item do PBE, de cada posto de trabalho dos tripulantes de voo, deve ser verificado pelo respectivo tripulante, visando assegurar que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(i) para sistemas que não os de geração química de oxigênio, o equipamento está funcionando, ajusta-se ao rosto adequadamente (a menos que seja do tipo de ajuste universal), está conectado aos terminais de suprimento e a quantidade e a pressão do gás respirável são adequadas para o uso; e	(i) para sistemas que não os de geração química de oxigênio, o equipamento está funcionando, ajusta-se ao rosto adequadamente (a menos que seja do tipo de ajuste universal), está conectado aos terminais de suprimento e a quantidade e a pressão do gás respirável são adequadas para o uso; e	Mantido o texto original.
(ii) para geradores químicos de oxigênio, o equipamento está funcionando e ajusta-se ao rosto adequadamente (a menos que seja do tipo de ajuste universal).	(ii) para geradores químicos de oxigênio, o equipamento está funcionando e ajusta-se ao rosto adequadamente (a menos que seja do tipo de ajuste universal).	Mantido o texto original.
(2) cada item de equipamento protetor de respiração localizado em locais que não a cabine de vôo deve ser verificado por um tripulante para tanto designado, visando assegurar que cada um está apropriadamente guardado e em funcionamento e, para sistemas que não os de geração química de oxigênio, o depósito de gás respirável está totalmente cheio. Cada detentor de certificado deve designar, em seu manual, pelo menos um tripulante para executar tais verificações antes da primeira decolagem de cada dia.	(2) cada item de equipamento PEB localizado em locais que não a cabine de voo deve ser verificado por um tripulante para tanto designado, visando assegurar que cada um está apropriadamente guardado e em funcionamento e, para sistemas que não os de geração química de oxigênio, o depósito de gás respirável está totalmente cheio. Cada detentor de certificado deve designar, em seu manual, pelo menos um tripulante para executar tais verificações antes da primeira decolagem de cada dia.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(d) [Cancelado.]		O texto foi retirado por ser desnecessário.
121.339 - EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA OPERAÇÕES SOBRE GRANDES EXTENSÕES DE ÁGUA	121.339 - EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA OPERAÇÕES SOBRE GRANDES EXTENSÕES DE ÁGUA	Mantido o texto original.
(a) Exceto quando o DAC, por alteração das especificações operativas do detentor de certificado, requerer o transporte a bordo de apenas alguns dos itens específicos listados abaixo para operações sobre grandes extensões de água ou, por requerimento do detentor de certificado, o DAC permitir desvios para uma particular operação sobre grandes extensões de água, nenhum detentor de certificado pode operar um avião nas referidas operações sem que o avião tenha o seguinte equipamento a bordo:	(a) Exceto quando a ANAC, por alteração das especificações operativas do detentor de certificado, requerer o transporte a bordo de apenas alguns dos itens específicos listados abaixo para operações sobre grandes extensões de água ou, por requerimento do detentor de certificado, a ANAC permitir desvios para uma particular operação sobre grandes extensões de água, nenhum detentor de certificado pode operar um avião nas referidas operações sem que o avião tenha o seguinte equipamento a bordo:	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(1) um colete salva-vidas equipado com uma lâmpada localizadora aprovada, para cada ocupante do avião.	(1) um colete salva-vidas equipado com uma lâmpada localizadora aprovada, para cada ocupante do avião.	Mantido o texto original.
(2) um número de botes salva-vidas (cada um equipado com uma lâmpada localizadora aprovada) com capacidade nominal de flutuação e de assentos suficiente para acomodar todos os ocupantes do avião. A menos que sejam providos botes em excesso com capacidade suficiente, deve haver capacidade nominal de flutuação e de assentos suficiente para acomodar todos os ocupantes do avião no evento da perda do bote de maior capacidade existente a bordo do avião.	(2) botes salva-vidas (cada um equipado com uma lâmpada localizadora aprovada) com capacidade nominal de flutuação e de assentos suficientes para acomodar todos os ocupantes do avião. A menos que sejam providos botes em excesso com capacidade suficiente, deve haver capacidade nominal de flutuação e de assentos suficiente para acomodar todos os ocupantes do avião no evento da perda do bote de maior capacidade existente a bordo do avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) pelo menos um sinalizador pirotécnico para cada bote.	(3) pelo menos um sinalizador pirotécnico para cada bote.	Mantido o texto original.
(4) um rádio transmissor localizador de emergência (TLE), de tipo aprovado para sobrevivência. As baterias do transmissor devem ser trocadas (ou recarregadas, se for o caso) quando o rádio tiver acumulado uma hora de funcionamento e também quando 50% de sua vida útil (ou 50% da vida útil da carga, se for recarregável), como estabelecido pelo fabricante da bateria, tiver expirado. A nova data de expiração deve ser legivelmente marcada no exterior do transmissor. O requisito de vida útil deste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas por permanência em estoque (como as baterias ativadas por água).	(4) um rádio transmissor localizador de emergência (ELT), de tipo aprovado para sobrevivência. As baterias do transmissor devem ser trocadas (ou recarregadas, se for o caso) quando o rádio tiver acumulado uma hora de funcionamento e também quando 50% de sua vida útil (ou 50% da vida útil da carga, se for recarregável), como estabelecido pelo fabricante da bateria, tiver expirado. A nova data de expiração deve ser legivelmente marcada no exterior do transmissor. O requisito de vida útil deste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas por permanência em estoque (como as baterias ativadas por água).	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) Os botes, coletes e equipamentos-rádio de sobrevivência requeridos devem ser facilmente acessíveis no evento de uma amargem, sem tempo apreciável para procedimentos preparatórios. Os equipamentos devem ser instalados, e claramente marcados, em locais aprovados.	(b) Os botes, coletes e equipamentos-rádio de sobrevivência requeridos devem ser facilmente acessíveis no evento de uma amargem, sem tempo apreciável para procedimentos preparatórios. Os equipamentos devem ser instalados, e claramente marcados, em locais aprovados.	Mantido do texto original.
(c) Um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, deve estar colocado dentro de cada bote requerido, como previsto no apêndice C.	(c) Um conjunto de sobrevivência, apropriadamente equipado para a rota a ser voada, deve estar colocado dentro de cada bote requerido, como previsto no apêndice C.	Mantido do texto original.
[(d) Para os objetivos desta seção, sobrevôo de grandes extensões de água significa o sobrevôo de um ponto a mais de 370 km (200 milhas marítimas) da terra firme mais próxima.]		O texto foi removido por ser equivalente nas definições do item 121.7.
121.340 - MEIOS DE FLUTUAÇÃO REQUERIDOS	121.340 - MEIOS DE FLUTUAÇÃO REQUERIDOS	Mantido o texto original.
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião em qualquer operação sobre água, a menos que ele seja equipado com coletes salva-vidas, de acordo com 121.339(a)(1), ou com outro dispositivo de flutuação aprovado, para cada um de seus ocupantes. Esses dispositivos devem ficar ao alcance de cada ocupante sentado e devem ser facilmente retiráveis para fora do avião.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode operar um avião em qualquer operação sobre água, a menos que ele seja equipado com coletes salva-vidas, de acordo com 121.339(a)(1), ou com outro dispositivo de flutuação aprovado, para cada um de seus ocupantes. Esses dispositivos devem ficar ao alcance de cada ocupante sentado e devem ser facilmente removidos para fora do avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Por solicitação do detentor de certificado, o DAC pode aprovar a operação de um avião sobre água sem os coletes salva-vidas ou os dispositivos de flutuação requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, desde que o detentor de certificado demonstre que a extensão de água sobre a qual o avião vai operar não é de tamanho e profundidade que requeiram tais equipamentos para sobrevivência dos ocupantes no caso de um pouso n'água.	(b) Por solicitação do detentor de certificado, a ANAC pode aprovar a operação de um avião sobre água sem os coletes salva-vidas ou os dispositivos de flutuação requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, desde que o detentor de certificado demonstre que a extensão de água sobre a qual o avião vai operar não é de tamanho e profundidade que requeiram tais equipamentos para sobrevivência dos ocupantes no caso de uma amargem.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC. Clarificação do texto.
121.341 - EQUIPAMENTO PARA OPERAÇÃO EM CONDIÇÕES DE GELO	121.341 - EQUIPAMENTO PARA OPERAÇÃO EM CONDIÇÕES DE GELO	Mantido o texto original.
(a) Exceto como permitido no parágrafo (c)(2) desta seção, a menos que o avião tenha sido homologado de acordo com os requisitos da categoria transporte relativos à proteção contra gelo, ou a menos que o avião seja um avião não incluído na categoria transporte, de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964, que possua provisões de proteção contra gelo atendendo à seção 34 do apêndice A do RBHA 135, nenhuma pessoa pode operar um avião em condições de formação de gelo sem que ele esteja equipado com dispositivos para prevenir a formação ou para remoção de gelo dos pára-brisas, asas, empenagens, hélices e outras partes onde formação de gelo possa afetar adversamente a segurança do avião.	(a) Exceto como permitido no parágrafo (c)(2) desta seção, a menos que o avião tenha sido certificado de acordo com os requisitos da categoria transporte relativos à proteção contra gelo, ou a menos que o avião seja um avião não incluído na categoria transporte, de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, que possua provisões de proteção contra gelo atendendo à seção 34 do apêndice A do RBAC 135, ninguém pode operar um avião em condições de formação de gelo sem que ele esteja equipado com dispositivos para prevenir a formação ou para remoção de gelo dos pára-brisas, asas, empenagens, hélices e outras partes onde formação de gelo possa afetar adversamente a segurança do avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião em condições de formação de gelo, à noite, a menos que ele disponha de meios para iluminar ou determinar por outros meios a formação de gelo nas partes mais críticas da asa sob esse ponto de vista. A iluminação a ser usada não pode causar ofuscamento ou reflexos que prejudiquem a execução das obrigações da tripulação.	(b) Ninguém pode operar um avião em condições de formação de gelo, à noite, a menos que se disponha de meios para iluminar ou determinar por outros meios a formação de gelo nas partes mais críticas da asa sob esse ponto de vista. A iluminação a ser usada não pode causar ofuscamento ou reflexos que prejudiquem a execução das obrigações da tripulação.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
[(c) <i>Aviões não incluídos na categoria transporte de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964.</i> Exceto para um avião que possua provisões de proteção contra gelo atendendo à seção 34 do apêndice A do RBHA 135 ou para aqueles de tipo homologado na categoria transporte, nenhuma pessoa pode operar:	(c) <i>Aviões não incluídos na categoria transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964.</i> Exceto para um avião que possua provisões de proteção contra gelo atendendo à seção 34 do apêndice A do RBAC 135 ou para aqueles de tipo certificado na categoria transporte, ninguém pode operar:	Mantido o texto original.
(1) IFR em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo;	(1) IFR em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo;	Mantido o texto original.
(2) VFR em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo, a menos que o avião possua, em funcionamento, equipamento de degelo / antigelo protegendo cada hélice, pára-brisas, asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de instrumento indicador de velocidade, altitude, razão de subida e atitude de vôo; ou	(2) VFR em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo, a menos que o avião possua, em funcionamento, equipamento de degelo / antigelo protegendo cada hélice, pára-brisas, asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de instrumento indicador de velocidade, altitude, razão de subida e atitude de vôo; ou	Mantido o texto original.
(3) em condições conhecidas ou previstas de formação severa de gelo	(3) em condições conhecidas ou previstas de formação severa de gelo	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(d) Se boletins meteorológicos atualizados, ou informações confiáveis obtidas em “briefing” pelo piloto em comando, indicarem que as condições previstas de formação de gelo que poderiam impedir o vôo não mais serão encontradas devido a mudanças nas condições meteorológicas ocorridas após o horário da previsão, as restrições do parágrafo (c) desta seção, baseadas nas condições de previsão, não se aplicam.]	(d) Se boletins meteorológicos atualizados, ou informações confiáveis obtidas em “briefing” pelo piloto em comando, indicarem que as condições previstas de formação de gelo que poderiam impedir o voo não mais serão encontradas devido a mudanças nas condições meteorológicas ocorridas após o horário da previsão, as restrições do parágrafo (c) desta seção, baseadas nas condições de previsão, não se aplicam.	Mantido o texto original.
121.342 - SISTEMA DE INDICAÇÃO DO AQUECIMENTO DO PITOT	121.342 - SISTEMA DE INDICAÇÃO DO AQUECIMENTO DO PITOT	Mantido o texto original.
[Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte ou, após 20 de dezembro de 2007, um avião não incluído na categoria transporte de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964, que seja equipado com um sistema de instrumentos de vôo com tubo de pitot aquecido, a menos que ele seja também equipado com um sistema de indicação de funcionamento do referido aquecimento que atenda ao disposto no RBHA 25, seção 25.1326 efetiva em 12 de abril de 1978.]	Ninguém pode operar um avião categoria transporte ou, após 20 de dezembro de 2007, um avião não incluído na categoria transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, que seja equipado com um sistema de instrumentos de voo com tubo de pitot aquecido, a menos que ele seja também equipado com um sistema de indicação de funcionamento do referido aquecimento que atenda ao disposto na seção 25.1326 do RBAC 25, efetiva em 12 de abril de 1978.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.343 - GRAVADOR DE DADOS DE VÔO	121.343 - GRAVADOR DE DADOS DE VOO	Mantido o texto original.
(a) Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c), (d), (e) e (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um grande avião de tipo homologado para operar acima de 25.000 pés de altitude ou que possua motores a turbina, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovados, que gravem dados a partir dos quais as seguintes informações possam ser determinadas dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice B deste regulamento:	(a) Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c), (d), (e) e (f) desta seção, ninguém pode operar um grande avião de tipo certificado para operar acima de 25.000 pés de altitude ou que possua motores a turbina, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados, que gravem dados a partir dos quais as seguintes informações possam ser determinadas dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice B deste regulamento:	Mantido o texto original.
(1) tempo;	(1) tempo;	Mantido o texto original.
(2) altitude;	(2) altitude;	Mantido o texto original.
(3) velocidade;	(3) velocidade;	Mantido o texto original.
(4) aceleração vertical;	(4) aceleração vertical;	Mantido o texto original.
(5) proa; e	(5) proa; e	Mantido o texto original.
(6) momento de cada transmissão-rádio entre avião e controle de tráfego aéreo.	(6) momento de cada transmissão-rádio entre avião e controle de tráfego aéreo.	Mantido o texto original.
(b) Nenhuma pessoa pode operar um grande avião, de tipo homologado até 30 de setembro de 1969, inclusive, para operações acima de 25.000 pés de altitude, ou um avião com motores a turbina de tipo homologado antes da mesma data, a menos que ele seja equipado, antes de 26 de maio de 1989, com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. As seguintes informações devem poder ser determinadas dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice B deste regulamento:	(b) Ninguém pode operar um grande avião, de tipo certificado até 30 de setembro de 1969, inclusive, para operações acima de 25.000 pés de altitude, ou um avião com motores a turbina de tipo certificado antes da mesma data, a menos que ele seja equipado, antes de 26 de maio de 1989, com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. As seguintes informações devem poder ser determinadas dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice B deste regulamento:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) tempo;	(1) tempo;	Mantido o texto original.
(2) altitude;	(2) altitude;	Mantido o texto original.
(3) velocidade;	(3) velocidade;	Mantido o texto original.
(4) aceleração vertical;	(4) aceleração vertical;	Mantido o texto original.
(5) proa; e	(5) proa; e	Mantido o texto original.
(6) momento de cada transmissão-rádio entre avião e controle de tráfego aéreo.	(6) momento de cada transmissão-rádio entre avião e controle de tráfego aéreo.	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Nenhuma pessoa pode operar um avião especificado no parágrafo (b) desta seção, a menos que seja equipado antes de 26 de maio de 1994 com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. As seguintes informações devem poder ser determinadas dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice B deste regulamento:	(c) Ninguém pode operar um avião especificado no parágrafo (b) desta seção, a menos que seja equipado antes de 26 de maio de 1994 com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. As seguintes informações devem poder ser determinadas dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice B deste regulamento:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) tempo;	(1) tempo;	Mantido o texto original.
(2) altitude;	(2) altitude;	Mantido o texto original.
(3) velocidade;	(3) velocidade;	Mantido o texto original.
(4) aceleração vertical;	(4) aceleração vertical;	Mantido o texto original.
(5) proa;	(5) proa;	Mantido o texto original.
(6) momento de cada transmissão-rádio entre avião e controle de tráfego aéreo;	(6) momento de cada transmissão-rádio entre avião e controle de tráfego aéreo;	Mantido o texto original.
(7) atitude de arfagem;	(7) atitude de arfagem;	Mantido o texto original.
(8) atitude de rolamento;	(8) atitude de rolamento;	Mantido o texto original.
(9) aceleração longitudinal;	(9) aceleração longitudinal;	Mantido o texto original.
(10) posição da coluna de comando ou da superfície de controle de arfagem; e	(10) posição da coluna de comando ou da superfície de controle de arfagem; e	Mantido o texto original.
(11) empuxo de cada motor.	(11) empuxo de cada motor.	Mantido o texto original.
(d) Nenhuma pessoa pode operar um avião especificado no parágrafo (b) desta seção que tenha sido construído após 26 de maio de 1989, assim como um avião especificado no parágrafo (a) desta seção de tipo homologado após 30 de setembro de 1969, a menos que esse avião seja equipado com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. As seguintes informações devem poder ser determinadas dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice B deste regulamento:	(d) Ninguém pode operar um avião especificado no parágrafo (b) desta seção que tenha sido construído após 26 de maio de 1989, assim como um avião especificado no parágrafo (a) desta seção de tipo certificado após 30 de setembro de 1969, a menos que esse avião seja equipado com um ou mais gravadores de dados de vôo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. As seguintes informações devem poder ser determinadas dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice B deste regulamento:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) tempo;	(1) tempo;	Mantido o texto original.
(2) altitude;	(2) altitude;	Mantido o texto original.
(3) velocidade;	(3) velocidade;	Mantido o texto original.
(4) aceleração vertical;	(4) aceleração vertical;	Mantido o texto original.
(5) proa;	(5) proa;	Mantido o texto original.
(6) momento de cada transmissão-rádio entre avião e controle de tráfego aéreo;	(6) momento de cada transmissão-rádio entre avião e controle de tráfego aéreo;	Mantido o texto original.
(7) atitude de arfagem;	(7) atitude de arfagem;	Mantido o texto original.
(8) atitude de rolamento;	(8) atitude de rolamento;	Mantido o texto original.
(9) aceleração longitudinal;	(9) aceleração longitudinal;	Mantido o texto original.
(10) posição do compensador de profundidade;	(10) posição do compensador de profundidade;	Mantido o texto original.
(11) posição da coluna de comando ou da superfície de controle de arfagem;	(11) posição da coluna de comando ou da superfície de controle de arfagem;	Mantido o texto original.
(12) posição do volante ou da superfície de controle de rolamento;	(12) posição do volante ou da superfície de controle de rolamento;	Mantido o texto original.
(13) posição do pedal ou da superfície de controle de guinada;	(13) posição do pedal ou da superfície de controle de guinada;	Mantido o texto original.
(14) empuxo de cada motor;	(14) empuxo de cada motor;	Mantido o texto original.
(15) posição de cada reversor de empuxo;	(15) posição de cada reversor de empuxo;	Mantido o texto original.
(16) posição do flape de bordo de fuga ou do controle do mesmo na cabine; e	(16) posição do flape de bordo de fuga ou do controle do mesmo na cabine; e	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(17) posição do flape de bordo de ataque ou do controle do mesmo na cabine.	(17) posição do flape de bordo de ataque ou do controle do mesmo na cabine.	Mantido o texto original.
Para os propósitos desta seção, a data de fabricação de um avião é a data na qual os registros de inspeção de fabricação mostram que o avião foi considerado terminado e conforme com o projeto de tipo aprovado.	Para os propósitos desta seção, a data de fabricação de um avião é a data na qual os registros de inspeção de fabricação mostram que o avião foi considerado terminado e conforme com o projeto de tipo aprovado.	Mantido o texto original.
(e) Após 11 de outubro de 1991, nenhuma pessoa pode operar um grande avião equipado com uma barra de dados digitais e uma unidade digital para aquisição de dados de voo ARINC 717 (DFDAU), ou equivalente, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Qualquer parâmetro especificado no apêndice B deste regulamento e que esteja disponível na barra de dados digitais deve ser gravado dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de amostragem especificados.	(e) Ninguém pode operar um grande avião equipado com uma barra de dados digitais e uma unidade digital para aquisição de dados de voo ARINC 717 (DFDAU), ou equivalente, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Qualquer parâmetro especificado no apêndice B deste regulamento e que esteja disponível na barra de dados digitais deve ser gravado dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de amostragem especificados.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(f) Após 11 de outubro de 1991, nenhuma pessoa pode operar um avião especificado no parágrafo (b) desta seção que tenha sido construído após essa mesma data, ou um avião especificado no parágrafo (a) desta seção de tipo homologado após 30 de setembro de 1969 e fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros especificados no apêndice B deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de amostragem especificados.	(f) Ninguém pode operar um avião especificado no parágrafo (b) desta seção que tenha sido construído após essa mesma data, ou um avião especificado no parágrafo (a) desta seção de tipo certificado após 30 de setembro de 1969 e fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros especificados no apêndice B deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de amostragem especificados.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(g) Sempre que um gravador requerido por esta seção estiver instalado, ele deve ser operado continuamente pelo menos desde o instante em que o avião começa a corrida de decolagem até o instante em que ele completa a corrida de pouso em um aeródromo.	(g) Sempre que um gravador requerido por esta seção estiver instalado, ele deve ser operado continuamente pelo menos desde o instante em que o avião começa a corrida de decolagem até o instante em que ele completa a corrida de pouso em um aeródromo.	Mantido o texto original.
(h) Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção e exceto para gravações apagadas como autorizado por este parágrafo, cada detentor de certificado deve conservar as gravações estabelecidas nos parágrafos (a), (b), (c) ou (d) desta seção, como apropriado, até que o avião tenha sido operado por pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado em 121.359(a). Um total de 1 hora de gravação pode ser apagado com o propósito de testar o gravador de voo ou o sistema do gravador. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos existentes no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.	(h) Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção e exceto para gravações apagadas como autorizado por este parágrafo, cada detentor de certificado deve conservar as gravações estabelecidas nos parágrafos (a), (b), (c) ou (d) desta seção, como apropriado, por pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado em 121.359(a). Um total de 1 hora de gravação pode ser apagado com o propósito de testar o gravador de voo ou o sistema do gravador. Dados deletados de acordo com este parágrafo devem ser os mais antigos existentes no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.	Mantido o texto original.
(i) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata notificação pelo operador e que resulte no término do voo, a detentor de certificado deve remover a gravação do avião e conservar os dados gravados requeridos pelos parágrafos (a), (b), (c) ou (d) desta seção, como apropriado, por um período de 60 dias, a não ser que um período maior lhe seja determinado pelo DAC.	(i) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata notificação pelo operador e que resulte no término do voo, o detentor de certificado deve remover a gravação do avião e conservar os dados gravados requeridos pelos parágrafos (a), (b), (c) ou (d) desta seção, como apropriado, por um período de 60 dias, a não ser que um período maior lhe seja determinado pela ANAC.	Mantido o requisito original. Substituído o termo DAC por ANAC. Clarificação do texto.
(j) Cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos do RBHA 25, seção 25.1459 efetiva em 31 de agosto de 1977. A correlação requerida pelo parágrafo 25.1459(c) precisa ser estabelecida apenas em 1 avião de qualquer grupo de aviões:	(j) Cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos da seção 25.1459 do RBAC 25, efetiva em 31 de agosto de 1977. A correlação requerida pelo parágrafo 25.1459(c) precisa ser estabelecida apenas em 1 avião de qualquer grupo de aviões:	Alterações de forma, fins, correção do texto.
(1) que sejam do mesmo tipo;	(1) que sejam do mesmo tipo;	Mantido o texto original.
(2) nos quais o modelo do gravador de voo e sua instalação são idênticos;	(2) nos quais o modelo do gravador de voo e sua instalação são idênticos;	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(3) nos quais não haja diferença no projeto de tipo com respeito à instalação dos instrumentos do primeiro piloto associados com o gravador de voo. A mais recente calibração dos sensores, incluindo a gravação a partir da qual esta calibração foi derivada devem ser conservadas pelo detentor de certificado.	(3) nos quais não haja diferença no projeto de tipo com respeito à instalação dos instrumentos do primeiro piloto associados com o gravador de voo. A mais recente calibração dos sensores, incluindo a gravação a partir da qual esta calibração foi derivada devem ser conservadas pelo detentor de certificado.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(k) Cada gravador de voo requerido por esta seção, gravando os dados especificados nos parágrafos (a), (b), (c) ou (d) desta seção, como apropriado, deve possuir um dispositivo aprovado para ajudar sua localização quando submerso.	(k) Cada gravador de voo requerido por esta seção, gravando os dados especificados nos parágrafos (a), (b), (c) ou (d) desta seção, como apropriado, deve possuir um dispositivo aprovado para ajudar sua localização quando submerso.	Mantido o texto original.
121.344 – GRAVADORES DIGITAIS DE DADOS DE VÔO PARA AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE	121.344 – GRAVADORES DIGITAIS DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE	Mantido o texto original.
(a) Exceto como previsto no parágrafo (l) desta seção, nenhuma pessoa pode operar segundo este regulamento um avião categoria transporte com motores a turbina a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e um método para, prontamente, recuperar os dados conservados na gravação. Os parâmetros operacionais que devem ser gravados pelos gravadores digitais de dados de voo são os abaixo. A frase “quando a fonte de informação estiver instalada” seguindo um parâmetro indica que não é requerida uma modificação no equipamento instalado só para gravar esse parâmetro.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (l) desta seção, ninguém pode operar segundo este regulamento um avião categoria transporte com motores a turbina a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e um método para, prontamente, recuperar os dados conservados na gravação. Os parâmetros operacionais que devem ser gravados pelos gravadores digitais de dados de voo são os abaixo. A frase “quando a fonte de informação estiver instalada” seguindo um parâmetro indica que não é requerida uma modificação no equipamento instalado só para gravar esse parâmetro.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) tempo;	(1) tempo;	Mantido o texto original.
(2) altitude;	(2) altitude;	Mantido o texto original.
(3) velocidade;	(3) velocidade;	Mantido o texto original.
(4) proa – referência primária da tripulação (se selecionável, gravar discreto: verdadeira ou magnética);	(4) proa – referência primária da tripulação (se selecionável, gravar discreto: verdadeira ou magnética);	Mantido o texto original.
(5) aceleração normal (vertical);	(5) aceleração normal (vertical);	Mantido o texto original.
(6) atitude de arfagem;	(6) atitude de arfagem;	Mantido o texto original.
(7) atitude de rolamento;	(7) atitude de rolamento;	Mantido o texto original.
(8) acionamento manual do rádio transmissor ou referência da sincronização CVR/DFDR	(8) acionamento manual do rádio transmissor ou referência da sincronização CVR/DFDR	Mantido o texto original.
(9) empuxo/potência de cada motor – referência primária da tripulação;	(9) empuxo/potência de cada motor – referência primária da tripulação;	Mantido o texto original.
(10) situação de engajamento do piloto automático	(10) situação de engajamento do piloto automático	Mantido o texto original.
(11) aceleração longitudinal;	(11) aceleração longitudinal;	Mantido o texto original.
(12) acionamento do controle de arfagem;	(12) acionamento do controle de arfagem;	Mantido o texto original.
(13) acionamento do controle de rolamento;	(13) acionamento do controle de rolamento;	Mantido o texto original.
(14) acionamento do pedal de direção;	(14) acionamento do pedal de direção;	Mantido o texto original.
(15) posição da superfície primária de controle de arfagem;	(15) posição da superfície primária de controle de arfagem;	Mantido o texto original.
(16) posição da superfície primária de controle lateral;	(16) posição da superfície primária de controle lateral;	Mantido o texto original.
(17) posição da superfície primária de controle de guinada;	(17) posição da superfície primária de controle de guinada;	Mantido o texto original.
(18) aceleração lateral;	(18) aceleração lateral;	Mantido o texto original.
(19) posição da superfície do compensador de profundidade ou os parâmetros do parágrafo (a)(82) desta seção se gravados correntemente;	(19) posição da superfície do compensador de profundidade ou os parâmetros do parágrafo (a)(82) desta seção se gravados correntemente;	Mantido o texto original.
(20) posição do flape de bordo de fuga ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(85) desta seção);	(20) posição do flape de bordo de fuga ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(85) desta seção);	Mantido o texto original.
(21) posição do flape de bordo de ataque ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(86) desta seção);	(21) posição do flape de bordo de ataque ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(86) desta seção);	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(22) posição de cada reversor de empuxo (ou equivalente para aviões com hélices);	(22) posição de cada reversor de empuxo (ou equivalente para aviões com hélices);	Mantido o texto original.
(23) seleção do “spoiler” de solo ou do freio aerodinâmico (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(87) desta seção);	(23) seleção do “spoiler” de solo ou do freio aerodinâmico (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(87) desta seção);	Mantido o texto original.
(24) temperatura total do ar ou temperatura do ar externo;	(24) temperatura total do ar ou temperatura do ar externo;	Mantido o texto original.
(25) modos e situação de engajamento do Sistema Automático de Controle de Voo (AFCS), incluindo “autothrottle”;	(25) modos e situação de engajamento do Sistema Automático de Controle de Voo (AFCS), incluindo “autothrottle”;	Mantido o texto original.
(26) altitude rádio (quando a fonte de informação estiver instalada);	(26) altitude rádio (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(27) desvio do “localizer”, azimute do MLS;	(27) desvio do “localizer”, azimute do MLS;	Mantido o texto original.
(28) desvio do “glideslope”, elevação do MLS;	(28) desvio do “glideslope”, elevação do MLS;	Mantido o texto original.
(29) passagem pelo “marker beacon”;	(29) passagem pelo “marker beacon”;	Mantido o texto original.
(30) alarme geral (“master warning”);	(30) alarme geral (“master warning”);	Mantido o texto original.
(31) sensor ar/solo (sistema primário do avião: trem de pouso principal ou bequilha);	(31) sensor ar/solo (sistema primário do avião: trem de pouso principal ou bequilha);	Mantido o texto original.
(32) ângulo de ataque (quando a fonte de informação estiver instalada);	(32) ângulo de ataque (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(33) baixa pressão hidráulica (cada sistema);	(33) baixa pressão hidráulica (cada sistema);	Mantido o texto original.
(34) velocidade no solo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(34) velocidade no solo (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(35) sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS);	(35) sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS);	Mantido o texto original.
(36) posição do trem de pouso ou do comando do mesmo na cabine de comando;	(36) posição do trem de pouso ou do comando do mesmo na cabine de comando;	Mantido o texto original.
(37) ângulo de deriva (quando a fonte de informação estiver instalada);	(37) ângulo de deriva (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(38) direção e velocidade do vento (quando a fonte de informação estiver instalada);	(38) direção e velocidade do vento (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(39) latitude e longitude (quando a fonte de informação estiver instalada);	(39) latitude e longitude (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(40) “stick shaker/pusher” (quando a fonte de informação estiver instalada);	(40) “stick shaker/pusher” (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(41) tesoura de vento - windshear (quando a fonte de informação estiver instalada);	(41) tesoura de vento – windshear (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(42) posição das manetes;	(42) posição das manetes;	Mantido o texto original.
(43) parâmetros adicionais dos motores (como designados no apêndice M deste regulamento);	(43) parâmetros adicionais dos motores (como designados no apêndice M deste regulamento);	Mantido o texto original.
(44) sistema embarcado de prevenção de colisões – ACAS;	(44) sistema embarcado de prevenção de colisões – ACAS;	Mantido o texto original.
(45) distâncias DME 1 e 2;	(45) distâncias DME 1 e 2;	Mantido o texto original.
(46) frequências selecionadas em Nav 1 e Nav 2;	(46) frequências selecionadas em Nav 1 e Nav 2;	Mantido o texto original.
(47) ajuste do altímetro selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(47) ajuste do altímetro selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(48) altitude selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(48) altitude selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(49) velocidade selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(49) velocidade selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(50) n° Mach selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(50) n° Mach selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(51) velocidade vertical selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(51) velocidade vertical selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(52) proa selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(52) proa selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(53) trajetória de voo selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(53) trajetória de voo selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(54) altura de decisão –DH- selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(54) altura de decisão –DH- selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(55) formato de apresentação do EFIS (quando a fonte de informação estiver instalada);	(55) formato de apresentação do EFIS (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(56) formato de apresentação do dispositivo de alertas múltiplos (quando a fonte de informação estiver instalada);	(56) formato de apresentação do dispositivo de alertas múltiplos (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(57) comando do empuxo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(57) comando do empuxo (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(58) empuxo desejado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(58) empuxo desejado (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(59) quantidade de combustível no tanque de compensação (quando a fonte de informação estiver instalada);	(59) quantidade de combustível no tanque de compensação (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(60) sistema primário para referência de navegação;	(60) sistema primário para referência de navegação;	Mantido o texto original.
(61) gelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(61) gelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(62) alarme de vibração de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(62) alarme de vibração de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(63) alarme de sobre temperatura de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(63) alarme de sobre temperatura de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(64) alarme de baixa pressão de óleo de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(64) alarme de baixa pressão de óleo de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(65) alarme de sobre rotação de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(65) alarme de sobre rotação de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(66) posição da superfície do compensador de direção;	(66) posição da superfície do compensador de direção;	Mantido o texto original.
(67) posição da superfície do compensador de rolamento;	(67) posição da superfície do compensador de rolamento;	Mantido o texto original.
(68) pressão do freio (sistema selecionado);	(68) pressão do freio (sistema selecionado);	Mantido o texto original.
(69) aplicação do pedal do freio (direito e esquerdo);	(69) aplicação do pedal do freio (direito e esquerdo);	Mantido o texto original.
(70) ângulo de glissada ou de derrapagem (quando a fonte de informação estiver instalada);	(70) ângulo de glissada ou de derrapagem (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(71) posição da válvula de sangria do motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(71) posição da válvula de sangria do motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(72) seleção de sistema antigelo ou de degelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(72) seleção de sistema antigelo ou de degelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(73) centro de gravidade computado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(73) centro de gravidade computado (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(74) estado da barra elétrica AC;	(74) estado da barra elétrica AC;	Mantido o texto original.
(75) estado da barra elétrica DC;	(75) estado da barra elétrica DC;	Mantido o texto original.
(76) posição da válvula de sangria do APU (quando a fonte de informação estiver instalada);	(76) posição da válvula de sangria do APU (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(77) pressão hidráulica (cada sistema);	(77) pressão hidráulica (cada sistema);	Mantido o texto original.
(78) perda de pressão na cabine;	(78) perda de pressão na cabine;	Mantido o texto original.
(79) falha do computador;	(79) falha do computador;	Mantido o texto original.
(80) apresentador (display) "Heads-up" (quando a fonte de informação estiver instalada);	(80) apresentador (display) "Heads-up" (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(81) apresentador (display) "para-visual" (quando a fonte de informação estiver instalada);	(81) apresentador (display) "para-visual" (quando a fonte de informação estiver instalada);	Mantido o texto original.
(82) posição do comando do compensador de arfagem na cabine;	(82) posição do comando do compensador de arfagem na cabine;	Mantido o texto original.
(83) posição do comando do compensador de rolamento na cabine;	(83) posição do comando do compensador de rolamento na cabine;	Mantido o texto original.
(84) posição do comando do compensador de direção na cabine;	(84) posição do comando do compensador de direção na cabine;	Mantido o texto original.
(85) posição dos flapes de bordo de fuga e de seu controle na cabine;	(85) posição dos flapes de bordo de fuga e de seu controle na cabine;	Mantido o texto original.
(86) posição dos flapes de bordo de ataque e de seu controle na cabine;	(86) posição dos flapes de bordo de ataque e de seu controle na cabine;	Mantido o texto original.
(87) posição do "spoiler" de solo e seleção do freio aerodinâmico;	(87) posição do "spoiler" de solo e seleção do freio aerodinâmico;	Mantido o texto original.
(88) todas as forças de comando dos controles de voo da cabine (volante, coluna e pedais);	(88) todas as forças de comando dos controles de voo da cabine (volante, coluna e pedais);	Mantido o texto original.
	(89) estado do Yaw damper;	Sugerido pela SAR - ANAC
	(90) comando do Yaw damper;	
	(91) estado da válvula Standby Rudder	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
<p>(b) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados em ou antes de 11 de outubro de 1991, em 20 de agosto de 2005:</p>	<p>(b) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991, em 20 de agosto de 2005:</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(1) em aviões não equipados até 16 de julho de 1996 com uma unidade de aquisição de dados de voo (FDAU), os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(18) desta seção devem ser registrados dentro das faixas e precisões especificadas no apêndice B deste regulamento, e:</p>	<p>(1) em aviões não equipados até 16 de julho de 1996 com uma unidade de aquisição de dados de voo (FDAU), os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(18) desta seção devem ser registrados dentro das faixas e precisões especificadas no apêndice B deste regulamento, e:</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(i) em aviões com mais de dois motores, o parâmetro descrito no parágrafo (a)(18) não é requerido, a menos que o gravador existente tenha capacidade suficiente para registrá-lo;</p>	<p>(i) em aviões com mais de dois motores, o parâmetro descrito no parágrafo (a)(18) não é requerido, a menos que o gravador existente tenha capacidade suficiente para registrá-lo;</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(ii) os parâmetros listados nos parágrafos (a)(12) até (a)(17) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte;</p>	<p>(ii) os parâmetros listados nos parágrafos (a)(12) até (a)(17) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte;</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(2) em aviões equipados até 16 de julho de 1996 com uma unidade de aquisição de dados de voo (FDAU), os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(22) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(17) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte.</p>	<p>(2) em aviões equipados até 16 de julho de 1996 com uma unidade de aquisição de dados de voo (FDAU), os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(22) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(17) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte.</p>	<p>Ajuste de redação, sem alteração de mérito</p>
<p>(3) os gravadores de dados de voo aprovados requeridos por esta seção devem ser instalados tão cedo quanto praticável, mas não mais tarde do que na próxima grande inspeção de manutenção a ser realizada entre 18 de agosto de 2003 e 20 de agosto de 2005. É considerada como uma grande inspeção de manutenção qualquer programação que mantenha o avião fora de serviço por 4 dias ou mais e que inclua o acesso a grandes componentes estruturais.</p>	<p>(3) os gravadores de dados de voo aprovados requeridos por esta seção devem ser instalados tão cedo quanto praticável, mas não mais tarde do que na próxima grande inspeção de manutenção a ser realizada entre 18 de agosto de 2003 e 20 de agosto de 2005. É considerada como uma grande inspeção de manutenção qualquer programação que mantenha o avião fora de serviço por 4 dias ou mais e que inclua o acesso a grandes componentes estruturais.</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(c) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados em ou antes de 11 de outubro de 1991:</p>	<p>(c) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991:</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(1) que estiverem equipados em 16 de julho de 1996 com uma ou mais barras digital de dados e com uma unidade de aquisição digital de dados de voo (DFDAU) ARINC 717 ou equivalente, os parâmetros especificados nos parágrafos (a)(1) até (a)(22) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(14) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte.</p>	<p>(1) que estiverem equipados em 16 de julho de 1996 com uma ou mais barras digital de dados e com uma unidade de aquisição digital de dados de voo (DFDAU) ARINC 717 ou equivalente, os parâmetros especificados nos parágrafos (a)(1) até (a)(22) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(14) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte.</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005.</p>	<p>(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005.</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(3) que estiverem sujeitos a 121.343(e) deste regulamento, todas as condições de 121.343(e) devem continuar a serem atendidas até ser obtida conformidade com o parágrafo (c)(1) desta seção.</p>	<p>(3) que estiverem sujeitos a 121.343(e) deste regulamento, todas as condições de 121.343(e) devem continuar a serem atendidas até ser obtida conformidade com o parágrafo (c)(1) desta seção.</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(d) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 11 de outubro de 1991:</p>	<p>(d) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 11 de outubro de 1991:</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>(1) os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(34) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(14) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte.</p>	<p>(1) os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(34) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(14) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte.</p>	<p>Mantido o texto original.</p>

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005.	(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005.	Mantido o texto original.
(e) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 18 de agosto de 2000:	(e) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 18 de agosto de 2000:	Mantido o texto original.
(1) os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(57) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento.	(1) os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(57) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento.	Mantido o texto original.
(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento.	(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento.	Mantido o texto original.
(f) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 19 de agosto de 2002, os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(88) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento.	(f) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 19 de agosto de 2002, os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(88) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento.	Mantido o texto original.
(g) Sempre que um gravador de dados de vôo requerido por esta seção estiver instalado, ele deve ser operado continuamente desde o momento em que o avião inicia a corrida de decolagem até completar a rolagem de pouso.	(g) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deve ser operado continuamente desde o momento em que o avião inicia a corrida de decolagem até completar a rolagem de pouso.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(h) Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção e exceto para gravações apagadas como autorizado por este parágrafo, cada detentor de certificado deve conservar as gravações estabelecidas nesta seção, como apropriado, até que o avião tenha sido operado por pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado em 121.359(a). Um total de 1 hora de gravação pode ser apagada com o propósito de testar o gravador de vôo ou o sistema do gravador. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos existentes no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.	(h) Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção e exceto para gravações apagadas como autorizado por este parágrafo, cada detentor de certificado deve conservar as gravações estabelecidas nesta seção, como apropriado, por pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado em 121.359(a). Um total de 1 hora de gravação pode ser apagada com o propósito de testar o gravador de voo ou o sistema do gravador. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos existentes no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.	Mantido o texto original.
(i) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata notificação pelo operador e que resulte no término do vôo, o detentor de certificado deve remover a gravação do avião e conservar os dados gravados requeridos por esta seção, como apropriado, por um período de 60 dias, a não ser que um período maior lhe seja determinado pelo DAC.	(i) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata notificação pelo operador e que resulte no término do voo, o detentor de certificado deve remover a gravação do avião e conservar os dados gravados requeridos por esta seção, como apropriado, por um período de 60 dias, a não ser que um período maior lhe seja determinado pela ANAC.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(j) Cada gravador de vôo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos do RBHA 25, seção 25.1459(a), (b), (d) e (e). Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados pelo gravador de dados de vôo e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve conter um número suficiente de pontos de modo a permitir uma conversão precisa dos valores gravados em unidades de engenharia ou estados discretos, sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados de velocidade e altitude que sejam parte integral do sistema de gravação de dados de vôo, uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:	(j) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos dos parágrafos 25.1459(a), (b), (d) e (e) do RBAC 25. Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados pelo gravador de dados de voo e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve conter um número suficiente de pontos de modo a permitir uma conversão precisa dos valores gravados em unidades de engenharia ou estados discretos, sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados de velocidade e altitude que sejam parte integral do sistema de gravação de dados de voo, uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) que sejam do mesmo tipo;	(1) que sejam do mesmo tipo;	Mantido o texto original.
(2) nos quais o modelo do gravador de vôo e sua instalação são idênticos;	(2) nos quais o modelo do gravador de voo e sua instalação são idênticos;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(3) nos quais não haja diferença no projeto de tipo com respeito à instalação dos sensores associados com o sistema do gravador de dados de vôo. Documentação suficiente para converter dados gravados em unidades de engenharia ou valores discretos especificados no apêndice aplicável deve ser conservada pelo detentor de certificado.	(3) nos quais não haja diferença no projeto de tipo com respeito à instalação dos sensores associados com o sistema do gravador de dados de voo. Documentação suficiente para converter dados gravados em unidades de engenharia ou valores discretos especificados no apêndice aplicável deve ser conservada pelo detentor de certificado.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(k) Cada gravador de vôo requerido por esta seção deve possuir um dispositivo aprovado para ajudar sua localização quando submerso.	(k) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve possuir um dispositivo aprovado para ajudar sua localização quando submerso.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(l) Os seguintes aviões que tenham sido fabricados antes de 18 de agosto de 1997 não precisam atender a esta seção mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis de 121.343 deste regulamento, como apropriado:	(l) Os seguintes aviões que tenham sido fabricados antes de 18 de agosto de 1997 não precisam atender a esta seção mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis de 121.343 deste regulamento, como apropriado:	Mantido o texto original.
(1) aviões que atendam aos requisitos de nível de ruído do capítulo 2 do RBHA 36 (Anexo 16 da OACI) e que estejam sujeitos ao RBHA 91.805(b), até 01 de janeiro de 2005. Em ou após 01 de janeiro de 2005, qualquer avião capítulo 2 autorizado a operar pelo RBHA 91 deve estar conforme com os requisitos aplicáveis para gravador de dados de vôo desta seção para o avião envolvido.	(1) aviões que atendam aos requisitos de nível de ruído do capítulo 2 do RBAC 36 (Anexo 16 da OACI) e que estejam sujeitos ao parágrafo 91.805(b) do RBAC 91, até 01 de janeiro de 2005. Em ou após 01 de janeiro de 2005, qualquer avião Estágio 2 autorizado a operar pelo RBAC 91 deve estar conforme com os requisitos aplicáveis para gravador de dados de voo desta seção para o avião envolvido.	Mantido o texto original.
(2) [British Aerospace 1-11, General Dynamics Convair 580, General Dynamics Convair 600, General Dynamics Convair 640, deHavilland Aircraft Company Ltd. DHC-7, Fairchild Industries FH 227, Fokker F-27 (exceto Mark 50), F-28 Mark 1000 e Mark 4000, Gulfstream Aerospace G-159, Jetstream 4100 series, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-A, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-B, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-E, Lockheed Aircraft Corporation Eletra L-188, Lockheed Martin Model 382 (L-100) Hercules, Maryland Air Industries Inc. F27, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd YS-11, Short Bros. Limited SD3-30 e Short Bros. Limited SD3-60.]	(2) British Aerospace 1-11, General Dynamics Convair 580, General Dynamics Convair 600, General Dynamics Convair 640, deHavilland Aircraft Company Ltd. DHC-7, Fairchild Industries FH 227, Fokker F-27 (exceto Mark 50), F-28 Mark 1000 e Mark 4000, Gulfstream Aerospace G-159, Jetstream 4100 series, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-A, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-B, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-E, Lockheed Aircraft Corporation Eletra L-188, Lockheed Martin Model 382 (L-100) Hercules, Maryland Air Industries Inc. F27, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd YS-11, Short Bros. Limited SD3-30 e Short Bros. Limited SD3-60.	Mantido o texto original.
	(m) Toda a aeronave manufaturada após 07 de abril de 2010 sujeita aos requisitos desta seção deverá possuir um gravador digital de dados de voo instalado que:	FAR 121.344 (m) ADOTADO
	(1) atenda o prescrito em no RBAC 25.1459(a)(3), (a)(7) e (a)(8);	
	(2) conserve as 25 horas de gravação requeridas pelo parágrafo (h) desta seção com um gravador que atenda os padrões estabelecidos pelo TSO-C124a, ou versão mais recente.	
121.345 - EQUIPAMENTO-RÁDIO	121.345 - EQUIPAMENTO-RÁDIO	Mantido o texto original.
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, a menos que ela seja equipada com os equipamentos-rádio requeridos para a espécie de operação sendo executada	(a) Ninguém pode operar uma aeronave, a menos que ela seja equipada com os equipamentos-rádio requeridos para a espécie de operação sendo executada	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Quando dois equipamentos-rádio (completos e separados) forem requeridos por 121.347 e 121.349, cada sistema deve possuir uma instalação independente de antena. Entretanto, quando for usada uma antena rigidamente suportada ou outros tipos de idêntica confiabilidade não há necessidade de duplicação.	(b) Quando dois equipamentos-rádio (completos e separados) forem requeridos por 121.347 e 121.349, cada sistema deve possuir uma instalação independente de antena. Entretanto, quando for usada uma antena rigidamente suportada ou outros tipos de idêntica confiabilidade não há necessidade de duplicação.	Mantido o texto original.
(c) [Equipamentos de ATC transponder instalados dentro dos períodos de tempo indicados abaixo devem atender aos requisitos ambientais das seguintes OTP (TSO):	(c) Equipamentos de ATC transponder instalados dentro dos períodos de tempo indicados abaixo devem atender aos requisitos ambientais das seguintes OTP (TSO):	Mantido o texto original.
(1) até 01 janeiro de 1992 :	(1) até 01 janeiro de 1992 :	Mantido o texto original.
(i) qualquer classe de OTP (TSO)-C47b ou C47c, como apropriado, desde que o equipamento tenha sido fabricado antes de 01 janeiro de 1990; ou	(i) qualquer classe de OTP (TSO)-C47b ou C47c, como apropriado, desde que o equipamento tenha sido fabricado antes de 01 janeiro de 1990; ou	Mantido o texto original.
(ii) a classe apropriada da OTP (TSO)- C112 (Mode S).	(ii) a classe apropriada da OTP (TSO)- C112 (Mode S).	Mantido o texto original.
(2) após 01 de janeiro de 1992 : A classe apropriada da OTP (TSO)-C112 (Mode S). Para os propósitos deste parágrafo (c)(2), "instalação" não inclui:	(2) após 01 de janeiro de 1992 : A classe apropriada da OTP (TSO)-C112 (Mode S). Para os propósitos deste parágrafo (c)(2), "instalação" não inclui:	Mantido o texto original.
(i) instalação temporária de equipamento substituto OTP (TSO)-C47b ou C47c, como apropriado, durante manutenção do equipamento apropriado;	(i) instalação temporária de equipamento substituto OTP (TSO)-C47b ou C47c, como apropriado, durante manutenção do equipamento apropriado;	Mantido o texto original.
(ii) reinstalação do equipamento apropriado após remoção temporária para manutenção; ou	(ii) reinstalação do equipamento apropriado após remoção temporária para manutenção; ou	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(iii) para operação de frota, instalação do equipamento em uma aeronave da frota após remoção desse equipamento de outra aeronave, da mesma frota, para manutenção.]	(iii) para operação de frota, instalação do equipamento em uma aeronave da frota após remoção desse equipamento de outra aeronave, da mesma frota, para manutenção.	Mantido o texto original.
121.347 – EQUIPAMENTO-RÁDIO REQUERIDO PARA OPERAÇÕES VFR EM ROTAS ONDE A NAVEGAÇÃO POR CONTATO É AUTORIZADA	121.347 – EQUIPAMENTO-RÁDIO REQUERIDO PARA OPERAÇÕES VFR EM ROTAS ONDE A NAVEGAÇÃO POR CONTATO É AUTORIZADA	Mantido o texto original.
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião fazendo navegação VFR diurna, em rotas onde a navegação por contato é autorizada, a menos que o avião esteja equipado com equipamento rádio necessário, sob condições normais de operação, para atender totalmente ao seguinte:	(a) Ninguém pode operar um avião em uma navegação VFR diurna, em rotas onde a navegação por contato é autorizada, a menos que o avião esteja equipado com equipamento rádio necessário, sob condições normais de operação, para atender totalmente ao seguinte:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) comunicar-se com pelo menos uma estação de solo apropriada em qualquer ponto da rota.	(1) comunicar-se com pelo menos uma estação de solo apropriada em qualquer ponto da rota.	Mantido o texto original.
(2) comunicar-se com estações ATC de qualquer ponto dentro dos limites laterais de espaços aéreos Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo para o qual se pretende voar.	(2) comunicar-se com estações ATC de qualquer ponto dentro dos limites laterais de espaços aéreos Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo para o qual se pretende voar.	Mantido o texto original.
(3) receber informações meteorológicas em qualquer ponto da rota por qualquer um de dois sistemas independentes. Um dos equipamentos providos para atender a este subparágrafo pode ser utilizado, também, para atender aos parágrafos (a)(1) e (a)(2) desta seção.	(3) receber informações meteorológicas em qualquer ponto da rota por qualquer um de dois sistemas independentes. Um dos equipamentos providos para atender a este subparágrafo pode ser utilizado, também, para atender aos parágrafos (a)(1) e (a)(2) desta seção.	Mantido o texto original.
(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião fazendo navegação VFR noturna, em rotas onde a navegação noturna por contato é autorizada, a menos que o avião esteja equipado com equipamento rádio necessário, sob condições normais de operação, para atender completamente às funções especificadas no parágrafo (a) desta seção e para receber sinais de rádio-navegação aplicáveis à rota a ser voada, exceto que não são requeridos receptores de marker beacom ou ILS.]	(b) Ninguém pode operar um avião em uma navegação VFR noturna, em rotas onde a navegação noturna por contato é autorizada, a menos que o avião esteja equipado com equipamento rádio necessário, sob condições normais de operação, para atender completamente às funções especificadas no parágrafo (a) desta seção e para receber sinais de rádio-navegação aplicáveis à rota a ser voada, exceto que não são requeridos receptores de marker beacom ou ILS.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.349 – EQUIPAMENTO RÁDIO REQUERIDO PARA OPERAÇÕES IFR	121.349 – REQUISITOS GERAIS PARA EQUIPAMENTO DE NAVEGAÇÃO E COMUNICAÇÕES	O requisito foi ajustado para os requisitos atuais de Comunicação, Navegação e Vigilância.
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião em vôo IFR, a menos que ele seja equipado com o equipamento rádio necessário, sob condições normais de operação, para atender totalmente as funções especificadas em 121.347(a) e para receber, satisfatoriamente, por qualquer um de dois sistemas independentes de rádio navegação os sinais provenientes de todas as estações ATC primárias de navegação em rota e de aproximação a serem utilizadas. Entretanto, é requerido apenas um receptor marker beacom provendo sinais visuais e sonoros e um receptor ILS. Equipamento provido para receber sinais em rota pode ser utilizado para receber sinais de aproximação, desde que seja capaz de receber ambos os sinais.		Texto substituído pelo FAR 121.349.
(b) No caso de operação em rotas nas quais a navegação é baseada em equipamentos de detecção automática de direção (ADF), apenas um receptor ADF precisa ser instalado se o avião for equipado com dois receptores VOR, os auxílios VOR à navegação forem convenientemente localizados e o avião estiver reabastecido de modo a permitir, no caso de falha do ADF, o prosseguimento seguro do vôo para um aeródromo adequado por meio dos auxílios VOR e a execução completa de uma aproximação por instrumentos com o restante do seu sistema de rádios.		Texto substituído pelo FAR 121.349.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Sempre que receptores de navegação VOR forem requeridos pelo parágrafo (a) ou (b) desta seção, pelo menos uma unidade de equipamento medidor de distâncias aprovado (DME), capaz de receber e fornecer informações de distância a partir de instalações VOR, deve ser instalado em cada avião operando segundo este regulamento.		Texto substituído pelo FAR 121.349.
(d) Se o equipamento medidor de distâncias (DME) tornar-se inoperante em rota, o piloto deve notificar tal falha ao ATC tão logo ela ocorra.		Texto substituído pelo FAR 121.349.
	(a). Ninguém pode conduzir operações em condições VFR em rotas onde não seja possível a navegação por contato ou em condições IFR a menos que:	ALTERAÇÃO SUGERIDA PELA SAR - ANAC
	(1) os auxílios à navegação necessários ao avião ao longo da rota (por exemplo rotas ATS, de partidas e de chegadas, e procedimentos de aproximação por instrumentos, incluindo procedimentos de aproximação perdida, se uma rota de aproximação perdida estiver especificada no procedimento) estejam disponíveis e sejam adequadas para uso pelo sistema de navegação do avião requerido por esta seção;	
	(2) o avião usado nessas operações esteja equipado com pelo menos:	
	(i) exceto como previsto na letra (c) desta seção, dois sistemas aprovados de navegação independentes e adequados para navegação na rota a ser voada dentro do grau de precisão requerido pelo ATC;	
	(ii) um receptor de marker beacon que forneça sinais visuais e aurais; e	
	(iii) um receptor ILS; e	
	(3) qualquer sistema RNAV usado para atender aos requisitos de equipamento de navegação desta seção esteja autorizado nas Especificações Operativas do detentor de certificado.	
	(b) Requisitos para Equipamentos de Comunicação. Ninguém pode operar um avião em condições VFR em rotas que não possam ser navegadas por contato e ninguém pode operar um avião em condições IFR, a menos que seja equipada com:	
	(1) pelo menos dois sistemas de comunicação independentes necessários para atender totalmente às condições especificadas no parágrafo 121.347(a) sob condições normais de operação; e	
	(2) pelo menos um sistema de comunicação requerido pela alínea (b)(1) desta seção tenha capacidade de comunicação bilateral.	
	(c) Uso de um único sistema de navegação independente para operações sob condições VFR em rotas que não possam ser navegadas por contato ou sob condições IFR. Não obstante o requisito da sub-alínea (a)(2)(i) desta seção, o avião pode estar equipado com um sistema único independente de navegação adequado à rota a ser voada dentro do grau de precisão requerido pelo ATC, se:	
	(1) possa ser mostrado que o avião está equipado com pelo menos um outro sistema independente de navegação adequado, no caso de perda da capacidade do sistema único independente de navegação permitido por este parágrafo em qualquer ponto ao longo da rota, para seguir com segurança até um aeroporto adequado e completar uma aproximação por instrumento; e	
	(2) o avião tenha combustível suficiente para prosseguir o voo com segurança até um aeroporto adequado pelo uso do sistema de navegação remanescente, e completar uma aproximação e pouso por instrumento.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p align="center">Página 50</p> <p>(d) Uso de Equipamento de Navegação VOR. Se for usado equipamento de navegação VOR para cumprir com o parágrafo (a) ou (c) desta seção, ninguém pode operar um avião a menos que este seja equipado com pelo menos um DME aprovado ou um sistema RNAV adequado.</p>	
	<p>(e) Requisitos Adicionais de Equipamento de Sistema de Comunicação para operadores abrangidos pelo parágrafo 121.2 deste regulamento. Em adição dos requisitos do parágrafo (b) desta seção, ninguém pode operar um avião que tenha uma configuração de 10 a 30 assentos de passageiros, excluindo qualquer assento de tripulante, e uma capacidade de carga paga de 7500 libras ou menos, em condições IFR ou sobre grandes extensões de água a menos que esteja equipado com pelo menos:</p>	
	(1) dois microfones;	
	(2) dois fones de ouvido ou um fone de ouvido e um alto-falante	
121.351 - EQUIPAMENTO-RÁDIO PARA OPERAÇÃO SOBRE GRANDES EXTENSÕES DE ÁGUA E PARA CERTAS OUTRAS OPERAÇÕES	121.351 - EQUIPAMENTO-RÁDIO PARA OPERAÇÃO SOBRE GRANDES EXTENSÕES DE ÁGUA E PARA OUTRAS OPERAÇÕES	Mantido o texto original.
[(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode conduzir uma operação sobre grandes extensões de água a menos que o avião seja equipado com o equipamento de radio-comunicações necessário para atender 121.349, um sistema independente que atenda a 121.347(a)(1) e dois sistemas de navegação de longo alcance quando equipamentos de VOR ou ADF não forem utilizáveis ao longo de uma porção da rota.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, ninguém pode conduzir uma operação sobre grandes extensões de água a menos que o avião seja equipado com o equipamento de radio-comunicações necessário para atender 121.349, um sistema independente que atenda a 121.347(a)(1) e dois sistemas de navegação de longo alcance quando equipamentos de VOR ou ADF não forem utilizáveis ao longo de uma porção da rota.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Se o DAC considerar que os equipamentos especificados no parágrafo (a) desta seção são necessários para operações de busca e salvamento face ao terreno a ser sobrevoado, nenhum detentor de certificado pode conduzir operações sobre áreas remotas ou desabitadas sem tais equipamentos.	(b) Se a ANAC considerar que os equipamentos especificados no parágrafo (a) desta seção são necessários para operações de busca e salvamento face ao terreno a ser sobrevoado, nenhum detentor de certificado pode conduzir operações sobre áreas remotas ou desabitadas sem tais equipamentos.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(c) Não obstante os requisitos do parágrafo (a) desta seção, a utilização de um único sistema de navegação de longo alcance (LRNS) e de um único sistema de comunicações de longo alcance (LRCS) pode ser autorizada pelo DAC e aprovada nas especificações operativas do detentor de certificado para certas rotas e certas áreas geográficas. Os seguintes fatores operacionais estão entre as considerações a serem feitas para tal aprovação:	(c) Não obstante os requisitos do parágrafo (a) desta seção, a utilização de um único sistema de navegação de longo alcance (LRNS) e de um único sistema de comunicações de longo alcance (LRCS) pode ser autorizada pela ANAC e aprovada nas especificações operativas do detentor de certificado para certas rotas e certas áreas geográficas. Os seguintes fatores operacionais estão entre as considerações a serem feitas para tal aprovação:	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(1) a habilidade das tripulações para determinar, confiavelmente, a posição do avião dentro do grau de precisão requerido pelo ATC;	(1) a habilidade das tripulações para determinar, confiavelmente, a posição do avião dentro do grau de precisão requerido pelo ATC;	Mantido o texto.
(2) o comprimento da rota sendo voada e o nível de desempenho de navegação requerido para a rota ("Required Navigation Performance" – RNP); e	(2) o comprimento da rota sendo voada e o nível de desempenho de navegação requerido para a rota ("Required Navigation Performance" – RNP); e	Mantido o texto.
(3) a duração dos trechos com ausência de contato-rádio VHF.	(3) a duração dos trechos com ausência de contato-rádio VHF.	Mantido o texto.
(d) Para os objetivos desta seção, sobrevôo de grandes extensões de água significa o sobrevôo de um ponto a mais de 370 km (200 milhas marítimas) da terra firme mais próxima.]	(d) Para os objetivos desta seção, sobrevoo de grandes extensões de água significa o sobrevoo de um ponto a mais de 370 km (200 milhas marítimas) da terra firme mais próxima.	Mantido o texto.
121.353 - EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA OPERAÇÃO SOBRE TERRENO DESABITADO; OPERAÇÕES SUPLEMENTARES, DE BANDEIRA E ALGUMAS OPERAÇÕES DOMÉSTICAS	121.353 - EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA OPERAÇÃO SOBRE TERRENO DESABITADO; OPERAÇÕES SUPLEMENTARES, DE BANDEIRA E ALGUMAS OPERAÇÕES DOMÉSTICAS	Mantido o texto original.
A menos que o avião tenha a bordo o equipamento abaixo listado, nenhuma pessoa pode conduzir uma operação de bandeira, suplementar ou doméstica sobre qualquer área em que, a critério do DAC e conforme fixado nas especificações operativas do detentor de certificado, tais equipamentos sejam necessários para busca e salvamento em caso de acidente:	A menos que o avião tenha a bordo o equipamento abaixo listado, ninguém pode conduzir uma operação de bandeira, suplementar ou doméstica sobre qualquer área em que, a critério da ANAC e conforme fixado nas especificações operativas do detentor de certificado, tais equipamentos sejam necessários para busca e salvamento em caso de acidente:	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(a) dispositivo pirotécnico de sinalização apropriado.	(a) dispositivo pirotécnico de sinalização apropriado.	Mantido o texto.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) Cancelado		Texto removido visando atualização.
(c) Um conjunto de sobrevivência, contendo os itens requeridos pelo apêndice C deste RBHA e adequado à rota a ser voada, para cada 50 passageiros, exceto se o operador demonstrar que, para rotas específicas, um número menor de conjuntos é suficiente.	(b) Um conjunto de sobrevivência, contendo os itens requeridos pelo apêndice C deste RBHA e adequado à rota a ser voada, para cada 50 passageiros, exceto se o operador demonstrar que, para rotas específicas, um número menor de conjuntos é suficiente.	Mantido o texto.
121.354 – SISTEMA DE PERCEPÇÃO E ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO	121.354 – SISTEMA DE PERCEPÇÃO E ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO	mantido o texto original.
(a) <i>Aviões fabricados após 29 de março de 2002.</i> Nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema.	(a) <i>Aviões fabricados após 29 de março de 2002.</i> Ninguém pode operar um avião com motores a turbina a menos que este seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema.	Mantido o texto.
(b) <i>Aviões fabricados em ou antes de 29 de março de 2002.</i> Após 31 de dezembro de 2005 nenhuma pessoa pode utilizar um avião com motores a turbina em operações internacionais, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também, um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema. Para operações exclusivamente dentro do Brasil o prazo acima estende-se até 31 de dezembro de 2009	(b) <i>Aviões fabricados em ou antes de 29 de março de 2002.</i> Após 31 de dezembro de 2005 ninguém pode utilizar um avião com motores a turbina em operações internacionais, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também, um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema. Para operações exclusivamente dentro do Brasil o prazo acima estende-se até 31 de dezembro de 2009	Mantido o texto.
(c) <i>Manual de Voo Aprovado.</i> O Manual de Voo Aprovado (AFM) deve conter procedimentos apropriados para:	(c) <i>Manual de Voo do Aprovado.</i> O Manual de Voo Aprovado (AFM) deve conter procedimentos apropriados para:	Mantido o texto.
(1) a utilização do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo; e	(1) a utilização do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo; e	Mantido o texto.
(2) reação apropriada da tripulação de voo em resposta aos alertas visuais e sonoros do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo.	(2) procedimentos apropriados para a tripulação de voo em resposta aos alertas visuais e sonoros do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo.	Mantido o texto.
121.355 - EQUIPAMENTO PARA OPERAÇÕES NAS QUAIS MEIOS ESPECIALIZADOS DE NAVEGAÇÃO SÃO UTILIZADOS	121.355 - EQUIPAMENTO PARA OPERAÇÕES NAS QUAIS MEIOS ESPECIALIZADOS DE NAVEGAÇÃO SÃO UTILIZADOS	Mantido o texto original.
[(a) Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação:	(a) Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação:	Mantido o texto.
(1) fora do território brasileiro usando radar Doppler ou sistema de navegação inercial (INS), a menos que tais sistemas tenham sido aprovados de acordo com o apêndice G deste regulamento; ou	(1) fora do território brasileiro usando radar Doppler ou sistema de navegação inercial (INS), a menos que tais sistemas tenham sido aprovados de acordo com o apêndice G deste regulamento; ou	Mantido o texto.
(2) dentro do território brasileiro usando radar Doppler, sistema de navegação inercial (INS) ou qualquer outro meio especial de navegação, a menos que ele demonstre que um sistema adequado de navegação é provido para a navegação especializada autorizada para a particular operação.	(2) dentro do território brasileiro usando o previsto no parágrafo anterior ou um sistema de navegação especializado que seja autorizado para aquela operação em particular.	Clarificação do texto.
(b) Não obstante a parágrafo (a) desta seção, radar Doppler e sistema de navegação inercial, programas de treinamento, programas de manutenção, material relevante para o manual de operações e para a lista de equipamentos mínimos (MEL) preparados em concordância com ele, mas aprovados antes de 29 de abril de 1972, não precisam ser aprovados como requerido por aquele parágrafo.]	(b) Não obstante a parágrafo (a) desta seção, radar Doppler e sistema de navegação inercial, programas de treinamento, programas de manutenção, material relevante para o manual de operações e para a lista de equipamentos mínimos (MEL) preparados em concordância com o mesmo, mas com aprovação anterior a 29 de abril de 1972, não precisam ser aprovados como requerido por aquele parágrafo.	Mantido o texto.
121.356 – SISTEMA EMBARCADO DE PREVENÇÃO DE COLISÕES (ACAS)	121.356 – SISTEMA EMBARCADO DE PREVENÇÃO DE COLISÕES (ACAS)	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[(a) A menos que de outro modo autorizado pelo DAC, cada detentor de certificado operando grandes aviões com motores a turbina que tenham uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, (peso máximo de decolagem aprovado acima de 15.000 kg) deve equipar seus aviões com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II tipo 7.0) até 28 de janeiro de 2005.	(a) A menos que de outro modo autorizado pela ANAC, cada detentor de certificado operando grandes aviões com motores a turbina que tenham uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, (peso máximo de decolagem aprovado acima de 15.000 kg) equipados com um apropriado transponder modo S que atenda o disposto no TSO C-112, ou versão posterior, deve equipar seus aviões com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II tipo 7.0, ou versão posterior) até 28 de janeiro de 2005.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(b) A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, a partir de 28 de janeiro de 2006 nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina, que possua uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, (peso máximo de decolagem aprovado acima de 5.700 kg) a menos que ele seja equipado com sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II tipo 7.0).	(b) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, a partir de até 28 de janeiro de 2006, ninguém pode operar um avião com motores a turbina, que possua uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, (peso máximo de decolagem aprovado acima de 5.700 kg) a menos que ele seja equipado com sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II tipo 7.0, ou versão posterior).	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(c) Os manuais apropriados requeridos por 121.131 devem conter as seguintes informações sobre o sistema ACAS II, como requerido por esta seção:	(c) Os manuais apropriados requeridos por 121.131 devem conter as seguintes informações sobre o sistema ACAS II, como requerido por esta seção:	Mantido o texto.
(1) procedimentos adequados e ações apropriadas da tripulação para a operação do equipamento, incluindo a informação de que, no evento de um alarme de colisão emitido pelo sistema ACAS II, o piloto em comando deve obedecer, exclusivamente, às orientações emanadas do próprio sistema.	(1) procedimentos adequados e ações apropriadas da tripulação para a operação do equipamento, incluindo a informação de que, no evento de um alarme de colisão emitido pelo sistema ACAS II, o piloto em comando deve obedecer, exclusivamente, às orientações emanadas do próprio sistema.	Mantido o texto.
(2) uma descrição de todas as fontes de informação que devem estar operativas para que o equipamento ACAS opere adequadamente.	(2) uma descrição de todas as fontes de informação que devem estar operativas para que o equipamento ACAS opere adequadamente.	Mantido o texto.
(d) Nenhuma pessoa pode operar um avião equipado com um ACAS em espaço aéreo RVSM, a menos que seu equipamento seja do tipo ACAS II (TCAS II, tipo 7.0).]	(d) Ninguém pode operar um avião equipado com um ACAS em espaço aéreo RVSM, a menos que seu equipamento seja do tipo ACAS II (TCAS II, tipo 7.0, ou versão posterior).	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.357 - REQUISITOS PARA RADAR METEOROLÓGICO DE BORDO	121.357 - REQUISITOS PARA RADAR METEOROLÓGICO DE BORDO	Mantido o texto original.
[(a) Nenhuma pessoa pode operar qualquer avião categoria transporte (exceto aviões tipo C-46) ou um avião não incluído na categoria transporte de tipo homologado após 31 de dezembro de 1964, a menos que um equipamento de radar meteorológico aprovado tenha sido instalado no avião.	(a) Ninguém pode operar qualquer avião categoria transporte (exceto aviões tipo C-46) ou um avião não incluído na categoria transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, a menos que um equipamento de radar meteorológico aprovado tenha sido instalado no avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Reservado	(b) reservado.	Mantido o texto original.
(c) Cada pessoa operando um avião no qual seja requerido um radar meteorológico instalado, quando voando esse avião segundo este regulamento, deve atender ao seguinte:	(c) Cada pessoa operando um avião no qual seja requerido um radar meteorológico instalado, quando voando esse avião segundo este regulamento, deve atender ao seguinte:	Mantido o texto.
(1) <i>despacho</i> . Nenhuma pessoa pode despachar um avião (ou iniciar o vôo de um avião no caso de detentor de certificado que não usa um sistema de despacho) em vôo VFR noturno ou IFR se as informações ou previsões meteorológicas conhecidas indicarem que trovoadas ou outros fenômenos meteorológicos potencialmente perigosos, capazes de serem detectados por um radar meteorológico de bordo, 121. podem ser esperados ao longo da rota a ser voada, a menos que o radar meteorológico do avião esteja em condições operativas satisfatórias.	(1) <i>despacho</i> . Ninguém pode despachar um avião (ou iniciar o voo de um avião no caso de detentor de certificado que não usa um sistema de despacho) em voo VFR noturno ou IFR se as informações ou previsões meteorológicas conhecidas indicarem que trovoadas ou outros fenômenos meteorológicos potencialmente perigosos, capazes de serem detectados por um radar meteorológico de bordo, 121. podem ser esperados ao longo da rota a ser voada, a menos que o radar meteorológico do avião esteja em condições operativas satisfatórias.	Mantido o texto.
(2) se o radar meteorológico tornar-se inoperante em rota, o avião deve passar a ser operado de acordo com as instruções e procedimentos aprovados para tal eventualidade.	(2) se o radar meteorológico tornar-se inoperante em rota, o avião deve passar a ser operado de acordo com as instruções e procedimentos aprovados para tal eventualidade.	Mantido o texto.
(d) Esta seção não se aplica a vôos de treinamento, ensaio ou traslado.	(d) Esta seção não se aplica a voos de treinamento, ensaio ou traslado.	Mantido o texto.
(e) Não obstante qualquer outra provisão deste regulamento, não é requerida uma fonte alternativa de energia elétrica específica para o radar meteorológico.]	(e) Não obstante qualquer outra provisão deste regulamento, não é requerida uma fonte alternativa de energia elétrica específica para o radar meteorológico.	Mantido o texto.
121.358 - REQUISITOS PARA SISTEMA DE DETECÇÃO DE TESOURAS DE VENTO ("WINDSHEAR") EM BAIXA ALTITUDE	121.358 - REQUISITOS PARA SISTEMA DE DETECÇÃO DE TESOURAS DE VENTO ("WINDSHEAR") EM BAIXA ALTITUDE	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) <i>Aviões fabricados após 30 de novembro de 1993</i> . Nenhuma pessoa pode operar um avião com motores turbojato fabricado após 30 de novembro de 1993 a menos que ele possua a bordo um sistema aprovado de alarme e orientação de vôo contra tesouras de vento, ou um sistema aprovado de detecção e evasão de tesouras de vento, ou uma combinação aprovada destes sistemas.	(a) <i>Aviões fabricados após 30 de novembro de 1993</i> . Ninguém pode operar um avião com motores a jato fabricado após 30 de novembro de 1993 a menos que ele possua a bordo um sistema aprovado de alarme e orientação de voo contra tesouras de vento, ou um sistema aprovado de detecção e evasão de tesouras de vento, ou uma combinação aprovada destes sistemas.	Mantido o texto.
(b) <i>Aviões fabricados antes de 01 de dezembro de 1993</i> . Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, após 30 de novembro de 1993, nenhuma pessoa pode operar um avião com motores turbojato fabricado antes de 01 de dezembro de 1993 a menos que um dos seguintes requisitos seja cumprido, como aplicável:	(b) <i>Aviões fabricados antes de 01 de dezembro de 1993</i> . Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, após 30 de novembro de 1993, ninguém pode operar um avião com motores a jato fabricado antes de 01 de dezembro de 1993 a menos que um dos seguintes requisitos seja cumprido, como aplicável:	Mantido o texto.
(1) as marcas/modelos/séries listadas abaixo devem possuir a bordo um sistema aprovado de alarme e orientação de vôo contra tesouras de vento, ou um sistema aprovado de detecção e evasão de tesouras de vento, ou uma combinação aprovada destes sistemas:	(1) as marcas/modelos/séries listadas abaixo devem possuir a bordo um sistema aprovado de alarme e orientação de voo contra tesouras de vento, ou um sistema aprovado de detecção e evasão de tesouras de vento, ou uma combinação aprovada destes sistemas:	Mantido o texto.
(i) A - 300 - 600;	(i) A - 300 - 600;	Mantido o texto.
(ii) A - 310 - todas as séries;	(ii) A - 310 - todas as séries;	Mantido o texto.
(iii) A - 320 - todas as séries;	(iii) A - 320 - todas as séries;	Mantido o texto.
(iv) B - 737 - séries 300, 400 e 500;	(iv) B - 737 - séries 300, 400 e 500;	Mantido o texto.
(v) B - 747 - 400;	(v) B - 747 - 400;	Mantido o texto.
(vi) B - 757 - todas as séries;	(vi) B - 757 - todas as séries;	Mantido o texto.
(vii) B - 767 - todas as séries;	(vii) B - 767 - todas as séries;	Mantido o texto.
(viii) F - 100 - todas as séries;	(viii) F - 100 - todas as séries;	Mantido o texto.
(ix) MD - 11 - todas as séries; e	(ix) MD - 11 - todas as séries; e	Mantido o texto.
(x) MD - 80 - séries equipadas com EFIS e sistema digital de orientação de vôo Honeywell-970.	(x) MD - 80 - séries equipadas com EFIS e sistema digital de orientação de voo Honeywell-970.	Mantido o texto.
(2) todos os demais aviões com motores turbojato não listados acima devem possuir a bordo, no mínimo, um sistema aprovado de alarme contra tesouras de ventos. Estes aviões podem também possuir a bordo um sistema aprovado de detecção e evasão de tesouras de vento, ou uma combinação aprovada destes sistemas.	(2) todos os demais aviões com motores a jato não listados acima devem possuir a bordo, no mínimo, um sistema aprovado de alarme contra tesouras de ventos. Estes aviões podem também possuir a bordo um sistema aprovado de detecção e evasão de tesouras de vento, ou uma combinação aprovada destes sistemas.	Mantido o texto.
(c) <i>Alteração do prazo para cumprimento</i> . Um detentor de certificado pode obter extensão do prazo estabelecido pelo parágrafo (b) desta seção se o DAC aprovar um programa de atualização da frota proposta pelo detentor de certificado. Para obter aprovação de um programa de atualização de sua frota, e demonstrar que está cumprindo as etapas propostas no referido programa, um detentor de certificado deve:	RETIRADO	RETIRADO: PRAZO SUPERADO
(1) submeter ao DAC, até 1º de junho de 1992, o programa e o requerimento para sua aprovação.		
(2) demonstrar que pelo menos 50% dos aviões de sua frota sujeitos às provisões desta seção e existentes à época de apresentação do requerimento estarão equipados como requerido até 2 de janeiro de 1993; que pelo menos mais 25% desses aviões serão devidamente equipados até 2 de janeiro de 1994; e que todos os demais aviões estarão de acordo com esta seção até 4 de janeiro de 1995.		
(3) demonstrar o cumprimento do programa aprovado através de relatórios periódicos. O relatório inicial deve ser submetido até 2 de janeiro de 1993 e os demais a cada seis meses subseqüentes.		
(d) <i>Definições</i> . Para os propósitos desta seção:	RETIRADO	

RBHA 121	Página 24 RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) <i>aviões com motores turbojato</i> não inclui aviões turboélice, mas inclui aviões com motores turbofan, propfan e motores de alta diluição.		RETIRADO: DEFINIÇÕES CONSTANTES DO RBAC 01
(2) a data de fabricação de um avião é a data na qual os registros de inspeção de fabricação mostram que o avião foi considerado terminado e conforme com o projeto de tipo aprovado.		
121.359 - GRAVADORES DE VOZ NA CABINE DOS PILOTOS	121.359 - GRAVADORES DE VOZ NA CABINE DE COMANDO	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
[(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um grande avião com motores a turbina ou um grande avião pressurizado com quatro motores convencionais, a menos que um gravador de voz aprovado esteja instalado nesse avião e que seja operado continuamente desde o início da utilização da lista de verificações (antes da partida dos motores com o propósito de voar) até o término da lista de verificações ao fim do voo.	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um grande avião com motores a turbina ou um grande avião pressurizado com quatro motores convencionais, a menos que um gravador de voz aprovado esteja instalado nesse avião e que seja operado continuamente desde o início da utilização da lista de verificações (antes da partida dos motores com o propósito de voar) até o término da lista de verificações ao fim do voo.	Mantido o texto.
(b) Reservado		Mantido o texto.
(c) O gravador de voz da cabine requerido por esta seção deve atender aos seguintes padrões:	(b) O gravador de voz da cabine requerido por esta seção deve atender aos seguintes padrões:	Mantido o texto.
(1) os requisitos do RBHA 25 vigente em 31 de agosto de 1977.	(1) os requisitos do RBHA 25 vigente em 31 de agosto de 1977.	Mantido o texto.
(2) após 01 de setembro de 1980, cada caixa de gravador deve:	(2) após 01 de setembro de 1980, cada caixa de gravador deve:	Mantido o texto.
(i) ser de cor amarela ou laranja brilhante;	(i) ser de cor amarela ou laranja brilhante;	Mantido o texto.
(ii) possuir fita reflexiva afixada à sua superfície externa para facilitar sua localização sob água; e	(ii) possuir fita reflexiva afixada à sua superfície externa para facilitar sua localização sob água; e	Mantido o texto.
(iii) possuir um dispositivo aprovado de localização sob água, fixado em sua caixa ou adjacente à mesma, de modo a não ser possível a separação dos dois em um pouso forçado. Se o gravador de voz e o gravador de voo requerido por 121.343 ou 121.344 forem instalados adjacentes um ao outro, de maneira a não se separarem em um acidente, basta um localizador subaquático para os dois.	(iii) possuir um dispositivo aprovado de localização sob água, fixado em sua caixa ou adjacente à mesma, de modo a não ser possível a separação dos dois em um pouso forçado. Se o gravador de voz e o gravador de voo requerido por 121.343 ou 121.344 forem instalados adjacentes um ao outro, de maneira a não se separarem em um acidente, basta um localizador subaquático para os dois.	Mantido o texto.
(d) Nenhuma pessoa pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado que:	(d) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) seja instalado em conformidade com 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g); 25.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g) como aplicável; e	(1) seja instalado em conformidade com 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g); 25.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g) como aplicável; e	Mantido o texto.
(2) seja operado continuamente desde o início da utilização da lista de verificações (antes da partida dos motores com o propósito de voar) até o término da lista de verificações ao fim do voo.	(2) seja operado continuamente desde o início da utilização da lista de verificações (antes da partida dos motores com o propósito de voar) até o término da lista de verificações ao fim do voo.	Mantido o texto.
(e) Nenhuma pessoa pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado que:	(e) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) seja instalado em conformidade com 23.1457 ou 25.1457, como aplicável; e	(1) seja instalado em conformidade com 23.1457 ou 25.1457, como aplicável; e	Mantido o texto.
(2) seja operado continuamente desde o início da utilização da lista de verificações (antes da partida dos motores com o propósito de voar) até o término da lista de verificações ao fim do voo.	(2) seja operado continuamente desde o início da utilização da lista de verificações (antes da partida dos motores com o propósito de voar) até o término da lista de verificações ao fim do voo.	Mantido o texto.
(f) O gravador de voz requerido por esta seção pode dispor de um sistema automático de apagamento de gravações anteriores, desde que as informações gravadas nos últimos 30 minutos de operação sejam conservadas.	(f) O gravador de voz requerido por esta seção pode dispor de um sistema automático de supressão de gravações anteriores, desde que as informações gravadas nos últimos 30 minutos de operação sejam conservadas.	Mantido o texto.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(g) Para aqueles aviões equipados para gravar continuamente sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, os tripulantes de vôo devem utilizar tais microfones sempre que voando abaixo de 18.000 pés de altitude. Nenhuma pessoa pode operar um grande avião com motores a turbina ou um grande avião pressurizado com quatro motores convencionais fabricado após 11 de outubro de 1991 ou no qual um gravador de voz na cabine foi instalado após essa mesma data, a menos que ele seja equipado para gravar ininterruptamente sinais de áudio recebidos de um labiofone ou fone de máscara em conformidade com 25.1457(c)(5).	(g) Para aqueles aviões equipados para gravar continuamente sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, os tripulantes de voo devem utilizar tais microfones sempre que voando abaixo de 18.000 pés de altitude. Ninguém pode operar um grande avião com motores a turbina ou um grande avião pressurizado com quatro motores convencionais fabricado após 11 de outubro de 1991 ou no qual um gravador de voz na cabine foi instalado após essa mesma data, a menos que ele seja equipado para gravar ininterruptamente sinais de áudio recebidos de um labiofone ou fone de máscara em conformidade com 25.1457(c)(5).	Mantido o texto.
(h) No evento de um acidente ou de uma ocorrência requerendo imediata informação ao DAC e que resulte na finalização do vôo, o detentor de certificado deve remover a gravação e conservá-la por, pelo menos, 60 dias, a menos que lhe seja determinado período mais longo. Informações obtidas da gravação podem ser usadas como auxílio na determinação de causas de acidentes de ocorrências em conexão com investigações de acidentes aeronáuticos. O DAC não usa as gravações em processos administrativos ou para fins judiciais.]	(h) No evento de um acidente ou de uma ocorrência requerendo imediata informação à ANAC e que resulte na finalização do voo, o detentor de certificado deve remover a gravação e conservá-la por, pelo menos, 60 dias, a menos que lhe seja determinado período mais longo. Informações obtidas da gravação podem ser usadas como auxílio na determinação de causas de acidentes de ocorrências em conexão com investigações de acidentes aeronáuticos. A ANAC não usa dados das gravações em processos administrativos ou para fins judiciais.	Mantido o texto.
[(i)] A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, nenhuma pessoa pode operar um grande avião que tenha sido fabricado após 01 de janeiro de 2004 a menos que ele possua instalado um gravador de voz na cabine que atenda aos requisitos do parágrafo (c) desta seção e que seja capaz de reter as informações registradas durante pelo menos duas horas de sua operação.	(i) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, ninguém pode operar um grande avião que tenha sido fabricado após 01 de janeiro de 2004 a menos que ele possua instalado um gravador de voz na cabine que atenda aos requisitos do parágrafo (c) desta seção e que seja capaz de reter as informações registradas durante pelo menos duas horas de sua operação.	Mantido o texto.
121.360 - SISTEMA DE ALERTA DE PROXIMIDADE DO SOLO E DE DESVIOS DO "GLIDE-SLOPE"	121.360 - Reservado	Texto suprimido tendo em vista a superação do requisito em 31 de dezembro de 2009.
<p>(a) Após 30 de novembro de 1993, nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a reação, a menos que ele seja equipado com um sistema de alerta de proximidade do solo aprovado que atenda aos padrões de desempenho e ambientais contidos na OTP-C 92 ou OTP-C92b.</p> <p>(b) O Manual de Vôo deve conter as seguintes informações relativas ao sistema de alerta requerido por esta seção:</p> <p>(1) procedimentos apropriados para:</p> <p>(i) o uso do equipamento.</p> <p>(ii) ações adequadas dos tripulantes de vôo com respeito ao equipamento.</p> <p>(iii) desativação do sistema para operações planejadas em condições anormais ou de emergência.</p> <p>(iv) inibição do alarme do "Mode 4" baseado em posições de flape que não a posição normal de configuração de pouso, desde que o sistema incorpore um controle de inibição do "Mode 4".</p> <p>(2) uma descrição de todas as fontes de informações que devem estar operando para que o sistema funcione normalmente.</p> <p>(c) Nenhuma pessoa pode desativar em vôo um sistema de alarme de proximidade do solo requerido por esta seção, a menos que o faça de acordo com os procedimentos contidos no Manual de Vôo.</p> <p>(d) Sempre que um sistema de alarme de proximidade do solo for desativado em vôo por qualquer motivo, esse fato deve ser anotado nos registros de manutenção do avião, incluindo a data e a hora da desativação.</p>		RETIRADO: SUPERADO

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(e) Nenhuma pessoa pode operar um avião turbojato equipado com um sistema requerido pelo parágrafo (e) desta seção, atendendo aos requisitos da OTP-C92b ou aprovado por aquela TSO, usando envelopes de alarme ("warning envelopes") que não 1 ou 3, para os modos de alarme ("warning modes") 1 e 4.		
(f) Esta seção perde sua validade em 31 de dezembro de 2005 para aviões engajados em operações internacionais e em 31 de dezembro de 2009 para os demais aviões.		
SUBPARTE L - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	SUBPARTE L - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	Mantido o texto.
121.361 - APLICABILIDADE	121.361 - APLICABILIDADE	Mantido o texto.
(a) Exceto como previsto pelo parágrafo (b) desta seção, esta subparte estabelece requisitos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos aplicáveis a todos detentores de certificado.	(a) Exceto como previsto pelo parágrafo (b) desta seção, esta subparte estabelece requisitos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos aplicáveis a todos detentores de certificado.	Mantido o texto.
(b) O DAC pode emendar as especificações operativas de um detentor de certificado para permitir desvios das provisões desta subparte que impediriam o retorno ao serviço de componentes de células, motores, equipamentos e peças de reposição por terem sido tais itens submetidos a manutenção, modificação ou inspeção no exterior e, conseqüentemente, por pessoas não qualificadas pelo DAC para tais serviços. Cada detentor de certificado utilizando itens nessas condições deve assegurar-se que todos os trabalhos nos mesmos foram executados conforme as normas de seu manual ou, pelo menos, conforme normas do fabricante do item.	(b) A ANAC pode emendar as especificações operativas de um detentor de certificado para permitir desvios das provisões desta subparte que impediriam o retorno ao serviço de componentes de células, motores, equipamentos e peças de reposição por terem sido tais itens submetidos à manutenção, modificação ou inspeção no exterior e, conseqüentemente, por pessoas não qualificadas pela ANAC para tais serviços. Cada detentor de certificado utilizando itens nessas condições deve assegurar-se que todos os trabalhos nos mesmos foram executados conforme as normas de seu manual ou, pelo menos, conforme normas do fabricante do item.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
121.362 – INSTALAÇÕES E RECURSOS PARA MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	121.362 – INSTALAÇÕES E RECURSOS PARA MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	Mantido o texto.
(a) O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado não pode ser inferior ao conjunto de instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos requerido pelo RBHA 145 para homologar uma oficina aeronáutica aprovada para realizar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos nos mesmos tipos de equipamentos operados pelo detentor de certificado. O escopo desta seção inclui o sistema de inspeção do detentor de certificado, onde aplicável, que não pode ser inferior ao requerido pelo RBHA 145.	(a) O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado não pode ser inferior ao conjunto de instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos requerido pelo RBAC 145 para certificar uma oficina aeronáutica aprovada para realizar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos nos mesmos tipos de equipamentos operados pelo detentor de certificado. O escopo desta seção inclui o sistema de inspeção do detentor de certificado, onde aplicável, que não pode ser inferior ao requerido pelo RBAC 145.	Mantido o texto.
(b) Os detentores de certificados emitidos antes da entrada em vigor desta seção têm 8 meses calendáricos para se adaptar às provisões do parágrafo (a) desta seção.]		RETIRADO: SUPERADO
121.363 - RESPONSABILIDADE PELA AERONAVEGABILIDADE	121.363 - RESPONSABILIDADE PELA AERONAVEGABILIDADE	Mantido o texto.
(a) Cada detentor de certificado é o responsável primário pela:	(a) Cada detentor de certificado é o responsável primário pela:	Mantido o texto.
(1) aeronavegabilidade de seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos e partes dos mesmos; e	(1) aeronavegabilidade de seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos e partes dos mesmos; e	Mantido o texto.
(2) execução da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, de acordo com o seu manual e com as normas dos RBHA.	(2) execução da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC.	Requisito mantido. Substituído o termo RBHA por RBAC.
(b) Um detentor de certificado pode contratar outra pessoa para executar qualquer manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos. Entretanto, isso não desobriga o detentor de certificado da responsabilidade especificada no parágrafo (a) desta seção.	(b) Um detentor de certificado pode contratar outra pessoa para executar qualquer manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos. Entretanto, isso não desobriga o detentor de certificado da responsabilidade especificada no parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto.
121.365 - ORGANIZAÇÃO DA MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	121.365 - ORGANIZAÇÃO DA MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	Mantido o texto.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Cada detentor de certificado ao executar qualquer manutenção (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações ou reparos e cada pessoa por ele contratada para executar quaisquer serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.	(a) Cada detentor de certificado ao executar qualquer manutenção (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações ou reparos e cada pessoa por ele contratada para executar quaisquer serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.	Mantido o texto.
(b) Cada detentor de certificado que execute qualquer inspeção requerida por seu manual de acordo com 121.369 (b)(2) ou (3) (nesta subparte designada como <i>inspeção obrigatória</i>), e cada pessoa por ela contratada para executar tais serviços deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.	(b) Cada detentor de certificado que execute qualquer inspeção requerida por seu manual de acordo com 121.369 (b)(2) ou (3) (nesta subparte designada como <i>inspeção obrigatória</i>), e cada pessoa por ela contratada para executar tais serviços deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.	Mantido o texto.
(c) Cada detentor de certificado deve organizar seus serviços de inspeções obrigatórias e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de modo a separar os serviços de inspeções obrigatórias dos demais serviços. Essa separação deve ser feita abaixo do nível de controle administrativo no qual a responsabilidade geral das funções de inspeções obrigatórias e as outras funções de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos são exercidas.	(c) Cada detentor de certificado deve organizar seus serviços de inspeções obrigatórias e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de modo a separar os serviços de inspeções obrigatórias dos demais serviços. Essa separação deve ser feita abaixo do nível de controle administrativo no qual a responsabilidade geral das funções de inspeções obrigatórias e as outras funções de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos são exercidas.	Mantido o texto.
121.367 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	121.367 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	Mantido o texto.
Cada detentor de certificado deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que:	Cada detentor de certificado deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que:	Mantido o texto.
(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos executadas por ele ou por outras pessoas sejam realizadas de acordo com o estipulado em seu manual;	(a) a manutenção, manutenção preditiva, modificações e reparos executadas por ele ou por outras pessoas sejam realizadas de acordo com o estipulado em seu manual;	Mantido o texto.
(b) exista pessoal habilitado e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada dos serviços; e	(b) exista pessoal habilitado e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada dos serviços; e	Mantido o texto.
(c) cada avião liberado para vôo esteja aeronavegável e tenha sido adequadamente mantido segundo este regulamento.	(c) cada avião liberado para voo esteja aeronavegável e tenha sido adequadamente mantido segundo este regulamento.	Mantido o texto.
121.369 - REQUISITOS DO MANUAL	121.369 - REQUISITOS DO MANUAL	Mantido o texto.
(a) O detentor de certificado deve colocar em seu manual um organograma ou uma descrição da sua organização, como requerido por 121.365, e uma lista de outras pessoas com as quais tem contrato para a execução de qualquer inspeção obrigatória ou manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, incluindo uma descrição geral desses trabalhos.	(a) O detentor de certificado deve colocar em seu manual um organograma ou uma descrição da sua organização, como requerido por RBHA 121.365, e uma lista de outras pessoas com as quais tem contrato para a execução de qualquer inspeção obrigatória ou manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, incluindo uma descrição geral desses trabalhos.	
(b) O manual de cada detentor de certificado deve conter os programas requeridos por 121.367 e que devem ser cumpridos na execução dos trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em todos os aviões do detentor de certificado, inclusive células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, devendo incluir, pelo menos, o seguinte:	(b) O manual de cada detentor de certificado deve conter os programas requeridos por RBHA 121.367, os quais devem ser submetidos à aprovação da ANAC separadamente, e que devem ser cumpridos na execução dos trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em todos os aviões do detentor de certificado, inclusive células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, devendo incluir, pelo menos, o seguinte:	
(1) os métodos para executar manutenção rotineira e não rotineira (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos.	(1) os métodos para executar manutenção rotineira e não rotineira (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos;	
(2) a designação de itens de manutenção ou de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo, pelo menos, aqueles que poderiam resultar em falhas, mau funcionamento e defeitos degradando a segurança de operação do avião se não forem adequadamente executados ou se forem usadas peças ou materiais impróprios.	(2) a designação de itens de manutenção ou de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo, pelo menos, aqueles que poderiam resultar em falhas, mau funcionamento e defeitos degradando a segurança de operação do avião se não forem adequadamente executados ou se forem usadas peças ou materiais impróprios;	
(3) métodos de execução de inspeções obrigatórias e a designação, pelo título ocupacional, da pessoa autorizada a realizar cada inspeção obrigatória.	(3) métodos de execução de inspeções obrigatórias e a designação, pelo título ocupacional, da pessoa autorizada a realizar cada inspeção obrigatória;	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(4) procedimentos para a re-inspeção de trabalhos realizados em consequência de defeitos encontrados em inspeções obrigatórias anteriores.	(4) procedimentos para a re-inspeção de trabalhos realizados em consequência de defeitos encontrados em inspeções obrigatórias anteriores;	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 89, DE 11 DE MAIO DE 2009
(5) procedimentos, padrões e limites necessários à execução de inspeções obrigatórias, à aceitação ou rejeição de itens inspecionados e à inspeção e calibração periódica de ferramentas de precisão, dispositivos de medida e equipamentos de teste.	(5) procedimentos, padrões e limites necessários à execução de inspeções obrigatórias, à aceitação ou rejeição de itens inspecionados e à inspeção e calibração periódica de ferramentas de precisão, dispositivos de medida e equipamentos de teste;	
(6) procedimentos que assegurem que todas as inspeções obrigatórias foram realizadas.	(6) procedimentos que assegurem que todas as inspeções obrigatórias foram realizadas;	
(7) instruções para evitar que qualquer pessoa que tenha realizado um trabalho realize qualquer inspeção obrigatória requerida por esse trabalho.	(7) instruções para evitar que qualquer pessoa que tenha realizado um trabalho realize qualquer inspeção obrigatória requerida por esse trabalho;	
(8) instruções e procedimentos que evitem que uma decisão de um inspetor, relativa a qualquer inspeção obrigatória, seja desconsiderada por uma pessoa que não seja do nível de supervisão da equipe de inspeção envolvida ou do nível de controle administrativo que tem a responsabilidade geral sobre as atividades de inspeção (ou de inspeção e manutenção conforme a organização do detentor de certificado).	(8) instruções e procedimentos que evitem que uma decisão de um inspetor, relativa a qualquer inspeção obrigatória, seja desconsiderada por uma pessoa que não seja do nível de supervisão da equipe de inspeção envolvida ou do nível de controle administrativo que tem a responsabilidade geral sobre as atividades de inspeção (ou de inspeção e manutenção conforme a organização do detentor de certificado);	
(9) procedimentos que assegurem que trabalhos em inspeções obrigatórias ou trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, interrompidos por motivo de troca de equipe de turno de trabalho ou por outro motivo qualquer, sejam adequadamente finalizados antes do avião ser liberado para retorno ao voo.	(9) procedimentos que assegurem que trabalhos em inspeções obrigatórias ou trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, interrompidos por motivo de troca de equipe de turno de trabalho ou por outro motivo qualquer, sejam adequadamente finalizados antes do avião ser liberado para retorno ao voo;	
(c) Cada detentor de certificado deve estabelecer em seu manual um sistema que permita a conservação e a recuperação das informações sobre serviços executados em seus aviões de uma maneira aceitável pelo DAC e que possua:	(10) as tarefas de manutenção e os respectivos intervalos em que serão executadas, considerando-se antecipadamente a utilização da aeronave;	
(1) a descrição (ou referência a dados aceitáveis pelo DAC) dos trabalhos realizados;	(11) o programa de manutenção do operador deve incluir o programa de integridade estrutural continuada da aeronave;	
(2) o nome da pessoa que realizou o trabalho, caso essa pessoa tenha executado o trabalho sob regime de contrato de serviço; e	(12) as descrições do programa de confiabilidade e monitoramento de condição para os sistemas da aeronave, componentes e grupo motopropulsor;	
(3) o nome ou outra identificação positiva da pessoa que aprovou o trabalho.	(13) identificação das tarefas de manutenção mandatórias especificadas no projeto de tipo da aeronave; e	
	(14) o projeto e a aplicação do programa de manutenção deve incorporar os princípios de fatores humanos.	
	(c) Cada detentor de certificado deve estabelecer em seu manual um sistema que permita a conservação e a recuperação das informações sobre serviços executados em seus aviões de uma maneira aceitável pela ANAC e que possua:	
	(1) a descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;	
	(2) o nome da pessoa que realizou o trabalho, caso essa pessoa tenha executado o trabalho sob regime de contrato de serviço; e	
	(3) o nome ou outra identificação positiva da pessoa que aprovou o trabalho.	
121.370 – AVALIAÇÃO DE REPAROS EM FUSELAGENS PRESSURIZADAS.	121.370 – RESERVADO.	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 89, DE 11 DE MAIO DE 2009

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
<p>(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião Airbus Modelo A-300 (excluindo as séries –600), British Aerospace Modelo BAC 1-11, Boeing Modelo 707, 720, 727, 737 ou 747, McDonnell Douglas Modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, Fokker Modelo F28 ou Lockheed Modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para implementação especificado abaixo, ou depois de 25 de maio de 2004, o que ocorrer mais tarde, a menos que tenham sido emitidas especificações operativas com referência a linhas de ação aplicáveis à avaliação de reparos na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao seu programa de manutenção. As linhas de ação para avaliação de reparos devem ser aprovadas pelo CTA/IFI.</p>		
<p>(1) para o Airbus Modelo A300, (excluindo as séries 600) o número de ciclos de voo para implementação é de:</p>		
<p>(i) modelo B2: 36.000 vôos.</p>		
<p>(ii) modelo B4-100 (incluindo Modelo B4-2C): 30.000 vôos acima da linha das janelas e 36.000 vôos abaixo dessa linha.</p>		
<p>(iii) modelo B4-200: 25.000 vôos acima da linha das janelas e 34.000 vôos abaixo dessa linha.</p>		
<p>(2) para todos os modelos da British Aerospace BAC 1-11, o número de ciclos de voo para implementação é de 60.000 vôos.</p>		
<p>(3) para todos os modelos de Boeing 707, o número de ciclos de voo para implementação é de 15.000 vôos.</p>		
<p>(4) para todos os modelos de Boeing 720, o número de ciclos de voo para implementação é de 23.000 vôos.</p>		
<p>(5) para todos os modelos de Boeing 727, o número de ciclos de voo para implementação é de 45.000 vôo.</p>		
<p>(6) para todos os modelos de Boeing 737, o número de ciclos de voo para implementação é de 60.000 vôos.</p>		<p style="text-align: center;">SUBSTITUÍDO POR TEXTO NA SUBPARTE AA</p>
<p>(7) para todos os modelos de Boeing 747, o número de ciclos de voo para implementação é de 15.000 vôos</p>		
<p>(8) para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-8, o número de ciclos de voo para implementação é de 30.000 vôos.</p>		
<p>(9) para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-9/MD-080, o número de ciclos de voo para implementação é de 60.000 vôos.</p>		
<p>(10) para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-10, o número de ciclos de voo para implementação é de 30.000 vôos.</p>		
<p>(11) para todos os modelos de Lockheed L-1011, o número de ciclos de voo para implementação é de 27.000 vôos.</p>		
<p>(12) para o Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000 e 4000, o número de ciclos de voo para implementação é de 60.000 vôos.</p>		

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
<p>(b) Após 01 de dezembro de 2008, nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte com motores a turbina, de tipo homologado após 01 de janeiro de 1958 com configuração máxima para passageiros com mais de 30 assentos e/ou com capacidade máxima de carga paga de 7500 libras ou mais, a menos que instruções para manutenção e inspeção do sistema de tanques de combustível sejam incorporadas ao seu programa de inspeções. Tais instruções devem ser voltadas para a configuração real do sistema de tanques de combustível de cada avião afetado e devem ser aprovadas pelo CTA/IFI. Os operadores devem apresentar seus requerimentos ao DAC que pode acrescentar comentários antes de enviá-los para o CTA/IFI. Após a aprovação das instruções, as mesmas só podem ser revisadas com aprovação do CTA/IFI. Os operadores devem apresentar seus requerimentos para revisões ao DAC que pode acrescentar comentários antes de enviá-los para o CTA/IFI.</p>	<p>Página 100</p>	
121.371 - PESSOAL PARA INSPEÇÕES OBRIGATÓRIAS	121.371 - PESSOAL PARA INSPEÇÕES OBRIGATÓRIAS	Mantido o texto.
<p>(a) Nenhuma pessoa pode usar qualquer pessoa para executar inspeções obrigatórias, a menos que a pessoa executando a inspeção seja adequadamente habilitada e apropriadamente treinada, qualificada e autorizada a fazê-lo.</p>	<p>(a) Ninguém pode usar uma outra pessoa para executar inspeções obrigatórias, a menos que, esta pessoa seja adequadamente habilitada e apropriadamente treinada, qualificada e autorizada a fazê-lo.</p>	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
<p>(b) Nenhuma pessoa pode permitir que qualquer pessoa execute uma inspeção obrigatória, a menos que essa pessoa, ao executar a inspeção, esteja sob supervisão e controle de uma equipe de inspeção obrigatória.</p>	<p>(b) Ninguém pode permitir que uma outra pessoa execute uma inspeção obrigatória, a menos que, esta pessoa ao executar a inspeção, esteja sob supervisão e controle de uma equipe de inspeção obrigatória.</p>	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
<p>(c) Nenhuma pessoa pode executar uma inspeção obrigatória caso ela tenha executado qualquer item do trabalho a ser inspecionado.</p>	<p>(c) Ninguém pode executar uma inspeção obrigatória se a mesma houver executado qualquer item do trabalho a ser inspecionado.</p>	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
<p>(d) Cada detentor de certificado deve manter ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas habilitadas que foram treinadas, qualificadas e autorizadas a executar tais inspeções. Cada pessoa deve ser identificada por nome, título ocupacional, nº do certificado ou do registro emitido pelo DAC e pelas inspeções que está autorizada a fazer. O detentor de certificado (ou as pessoas por ela contratadas para executar inspeções obrigatórias) deve fornecer instruções escritas a cada uma dessas pessoas, descrevendo a extensão de sua autoridade e responsabilidade e de suas limitações nas inspeções. Essa lista deve ficar à disposição dos INSPAC.</p>	<p>(d) Cada detentor de certificado deve manter ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas habilitadas que foram treinadas, qualificadas e autorizadas a executar tais inspeções. Cada pessoa deve ser identificada por nome, título ocupacional, nº do certificado ou do registro emitido pela ANAC e pelas inspeções que está autorizada a fazer. O detentor de certificado (ou as pessoas por ela contratadas para executar inspeções obrigatórias) deve fornecer instruções escritas a cada uma dessas pessoas, descrevendo a extensão de sua autoridade e responsabilidade e de suas limitações nas inspeções. Essa lista deve ficar à disposição dos INSPAC.</p>	Mantido o texto original.
121.373 - ACOMPANHAMENTO E ANÁLISE CONTINUADA	121.373 - ACOMPANHAMENTO E ANÁLISE CONTINUADA	Mantido o texto.
<p>(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados pelo próprio detentor de certificado, sejam executados sob contrato externo.</p>	<p>(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados pelo próprio detentor de certificado, sejam executados sob contrato externo.</p>	Mantido o texto original.
<p>(b) Sempre que o DAC julgar que em qualquer dos programas referidos no parágrafo (a) desta seção os procedimentos e padrões especificados não atendem aos requisitos deste regulamento, o detentor de certificado envolvido deve, após receber a notificação escrita do DAC, fazer as modificações determinadas.</p>	<p>(b) Sempre que a ANAC julgar que em qualquer dos programas referidos no parágrafo (a) desta seção os procedimentos e padrões especificados não atendem aos requisitos deste regulamento, o detentor de certificado envolvido deve, após receber a notificação escrita da ANAC, fazer as modificações determinadas.</p>	Requisito mantido. Substituído o termo RBHA por RBAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) O detentor de certificado pode requerer ao DAC reconsideração sobre as modificações determinadas até 30 dias após receber a notificação escrita. Exceto em casos de emergência que requeiram ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, o pedido de reconsideração suspende o prazo de cumprimento da alteração até a decisão final do DAC sobre o assunto.	(c) O detentor de certificado pode requerer à ANAC reconsideração sobre as modificações determinadas até 30 dias após receber a notificação escrita. Exceto em casos de emergência que requeiram ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, o pedido de reconsideração suspende o prazo de cumprimento da alteração até a decisão final da ANAC sobre o assunto.	Requisito mantido. Substituído o termo RBHA por RBAC.
	121.374 Programa de aeronavegabilidade continuada para operações ETOPS com aviões com dois motores.	Mantido o texto.
	<p>Para conduzir um voo ETOPS utilizando um avião com dois motores, cada detentor de certificado deve desenvolver e cumprir com o programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada (CAMP), como autorizado nas especificações operativas do detentor de certificado, para cada combinação de aeronave/motor usadas nas operações ETOPS. O detentor de certificado deve desenvolver seu ETOPS CAMP em suplementação ao programa de manutenção do fabricante ou o CAMP aprovado para o detentor de certificado. O ETOPS CAMP deve incluir os seguintes elementos:</p> <p>(a) Documento de manutenção ETOPS. O detentor de certificado deve ter um documento de manutenção ETOPS para uso de cada pessoa envolvida nas operações ETOPS.</p> <p>(1) O documento deve:</p> <p>(i) listar cada Sistema Significante ETOPS;</p> <p>(ii) fazer referência ou incluir todos os elementos de manutenção ETOPS nesta seção;</p> <p>(iii) fazer referência ou incluir todos os programas de suporte e procedimentos;</p> <p>(iv) fazer referência ou incluir todos os deveres e responsabilidades; e</p> <p>(v) declarar explicitamente a localização do material do qual foi feita referência no sistema documental do detentor de certificado.</p> <p>(b) Serviço de cheque pré-voo ETOPS. Exceto como prescrito no Apêndice P deste regulamento, o detentor de certificado deve desenvolver um cheque pré-voo especificamente para suas operações.</p> <p>(1) O detentor de certificado deve completar um serviço de cheque pré-voo imediatamente antes de cada voo ETOPS.</p> <p>(2) minimamente, este cheque deve:</p> <p>(i) verificar a condição de todos os Sistemas Significantes ETOPS;</p> <p>(ii) verificar o estado geral do avião através de uma revisão dos registros de manutenção aplicáveis; e</p> <p>(iii) incluir uma inspeção interna e externa que inclua a determinação dos níveis de óleo da APU e dos motores e o consumo dos mesmos.</p> <p>(3) Uma pessoa apropriadamente treinada na manutenção que seja qualificada ETOPS, deve atender e certificar-se do previsto nesta seção utilizando um checklist de tarefas específicas ETOPS. Antes um voo ETOPS inicie, uma pessoa responsável (que assine) pelo serviço de cheque pré-voo (PDSC) e que seja autorizada pelo detentor de certificado para tal deve certificar-se que o PDSC ETOPS foi completado.</p> <p>(4) Somente para os propósitos deste parágrafo (b), as seguintes definições são aplicáveis:</p> <p>(i) pessoa qualificada ETOPS: uma pessoa é qualificada ETOPS quando esta pessoa completa satisfatoriamente o programa de treinamento ETOPS do operador e está autorizada pelo detentor de certificado.</p> <p>(ii) Pessoa responsável PDSC ETOPS: é uma pessoa qualificada para tal e:</p>	

(A) trabalhe para um operador sob este regulamento ou em uma empresa sob o RBAC 145; e

(B) possua uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica de célula e motores.

(iii) Entidade de manutenção ETOPS: uma entidade autorizada a fazer manutenção ETOPS e um completo PDSC ETOPS e que pode ser:

(A) uma entidade certificada a operar sob este regulamento; ou

(B) uma entidade certificada sob o RBAC 145.

(c) Limitações de manutenções concomitantes.

(1) exceto com especificado na alínea (c)(2), o detentor de certificado não pode executar dupla manutenção programada ou não programada numa mesma visita de manutenção em sistema iguais ou substancialmente similar considerados Sistemas Significativos ETOPS listados no documento de manutenção, se a manutenção puder resultar na falha do Sistema Significativo ETOPS.

(2) Se o previsto no parágrafo anterior não puder ser evitado, o detentor de certificado pode fazer a manutenção desde que:

(i) a manutenção de cada Sistema Significante ETOPS seja feita por um técnico diferente; ou

(ii) a manutenção de cada Sistema Significante ETOPS seja feita por apenas um técnico sob a supervisão direta de uma pessoa qualificada;

(iii) em adição às subalíneas (c)(2)(i) ou (ii) desta seção, um teste de verificação de solo e qualquer teste em voo requerido seja conduzido por pessoa qualificada e realizado sob o programa desenvolvido de acordo com o parágrafo (d) desta seção.

(d) Programa de verificação. O detentor de certificado deve desenvolver e manter um programa para resolução de discrepâncias que garanta a efetividade das ações de manutenção nos Sistemas Significantes ETOPS. O programa de verificação deve incluir uma verificação de solo e uma política de verificações e procedimentos em voo. O detentor de certificado deve estabelecer procedimentos que indiquem claramente quem deve iniciar a ação de verificação e qual ação é necessária. A ação de verificação pode ser feita em um voo ETOPS sendo que a documentação referente à verificação esteja completa ao alcançar o ponto de entrada ETOPS.

(e) identificação de tarefas. O detentor de certificado deve identificar todas as tarefas específicas ETOPS. Um mecânico de manutenção aeronáutica que seja qualificado ETOPS deve assegurar-se (e assinar) que um checklist de tarefas específicas ETOPS tenha sido preenchido.

(f) Procedimentos de controle de manutenção centralizada. O detentor de certificado deve desenvolver e manter procedimentos para controle de manutenção centralizada ETOPS.

(g) Programa de controle peças e componentes. Um detentor de certificado deve desenvolver um programa de controle de peças e componentes ETOPS que garanta a identificação apropriada das peças e componentes usados para manter a configuração dos aviões usados em ETOPS.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p>(h) Programa de confiabilidade. O detentor de certificado deve desenvolver um programa de confiabilidade ETOPS. Este programa deve ser um programa de confiabilidade já existente ou o "Continuing Analysis and Surveillance System "(CASS) suplementados para ETOPS. Este programa deve ser orientado ao evento e incluir procedimentos para reportar os eventos listados abaixo:</p>	
	<p>(1) o detentor de certificado deve reportar os seguintes eventos dentro de 96 horas da ocorrência à ANAC:</p>	
	<p>(i) IFSD ("in flight shut down"), exceto IFSD planejados em voos de treinamento.</p>	
	<p>(ii) desvios ou retornos devido a falhas, avarias ou defeitos associados com qualquer sistema do avião ou dos motores.</p>	
	<p>(iii) mudanças ou alterações de potência ou empuxo não comandadas.</p>	
	<p>(iv) qualquer impossibilidade de controlar o motor ou obtenção da potência ou empuxo desejada.</p>	
	<p>(v) perda inadvertida ou indisponibilidade de combustível, ou desbalanceamento incorrigível de combustível em voo.</p>	
	<p>(vi) falhas, mau funcionamentos ou defeitos associados com os Sistemas Significantes ETOPS.</p>	
	<p>(vii) Qualquer evento que comprometa a segurança de voo e a aterrissagem do avião em um voo ETOPS.</p>	
	<p>(2) O detentor de certificado deve investigar a causa de cada evento listado no parágrafo (h)(1) desta seção e submeter suas conclusões e uma descrição das correções adotadas à ANAC. Os reportes devem incluir a informação especificada em 121.703 (e). A ação de correção deve ser aceitável para a ANAC.</p>	
	<p>(i) Monitoramento do sistema de propulsão.</p>	
	<p>(1) Se a taxa de IFDS (computada num período de 12 meses em média) para um motor instalado como parte de uma combinação avião/motores exceda os seguintes valores, o detentor de certificado deve fazer uma análise detalhada das suas operações para identificar qualquer efeito de causas comuns e erros sistemáticos. A taxa de IFSD deve ser computada usando todos os motores por tipo de avião adotado, de toda frota de aviões que realizem operações ETOPS, pelo detentor de certificado:</p>	
	<p>(i) uma taxa de 0,05 por 1.000 horas de funcionamento dos motores em operações ETOPS até 120 minutos, inclusive.</p>	
	<p>(ii) uma taxa de 0,03 por 1000 horas de funcionamento de motores em operações ETOPS além de 120 até 207 minutos na área de operação do Pacífico Norte e além de 120 até 180 minutos nas demais áreas.</p>	
	<p>(iii) uma taxa de 0,02 por 1000 horas de funcionamento de motores em operação ETOPS além de 207 minutos na área de operação do Pacífico Norte e além de 180 minutos nas demais áreas.</p>	
	<p>(2) Dentro de 30 dias após a ocorrência de ultrapassagem da taxa acima, o detentor de certificado deve submeter um reporte de investigação e qualquer ação corretiva à ANAC.</p>	
	<p>(j) Monitoramento de condições do motor.</p>	
	<p>(1) O detentor de certificado deve possuir um programa de monitoramento de condições do motor para detectar, precocemente, uma deterioramento e permitir ações corretivas antes que a segurança das operações seja afetada.</p>	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p align="center">Página 104</p> <p>(2) Este programa deve descrever os parâmetros a serem monitorados, o método de coleta de dados, o método de análise dos dados e o processo para tomadas de ações corretivas.</p> <p>(3) O programa deve garantir que as margens limites de operação dos motores sejam mantidas de forma que uma operação prolongada com motor inoperante possa ser conduzida em níveis aprovados de potência em todas condições previstas sem superar os limites aprovados do motor. Estão incluídos nestes limites aprovados itens como velocidade de rotação e temperaturas dos gases de exaustão.</p> <p>(K) Monitoramento de consumo de óleo. O detentor de certificado deve possuir um programa de monitoramento de consumo de óleo dos motores que garanta que haja óleo suficiente para a conclusão da cada voo ETOPS. O consumo de óleo do APU deve ser incluído se for requerido para a operação ETOPS. O limite do consumo de óleo de cada motor não pode exceder a recomendação dos fabricantes. O monitoramento deve ser contínuo e incluir cada adição de óleo em cada ponto de decolagem ETOPS. O programa deve comparar a quantidade de óleo adicionado a cada ponto de decolagem ETOPS com a média corrente de consumo para identificação de aumentos repentinos de consumo.</p> <p>(I) Programa de Partida em voo da APU. Se o tipo certificado do avião requeira um APU, mas não requeira que este APU funcione durante a parte ETOPS de um voo, o detentor de certificado deve desenvolver e manter um programa de confiabilidade de partida e funcionamento do APU em voo, aceitável para a ANAC.</p> <p>(m) Treinamento de manutenção. Para cada combinação avião/motor, o detentor de certificado deve desenvolver um programa de treinamento de manutenção adequado para suportar as operações ETOPS. O programa deve incluir um treinamento específico ETOPS para todas as pessoas envolvidas na manutenção ETOPS focada na natureza especial destas operações. O treinamento deve ser adicional ao programa de treinamento de manutenção usado para qualificar pessoas para trabalhar em aviões e motores específicos.</p> <p>(n) Documento de configuração, manutenção e procedimentos (CMP). Se uma combinação avião/motor tiver um documento CMP, o detentor de certificado deve usar um sistema que garanta conformidade com o documento aplicável aprovado pela ANAC</p> <p>(o) Mudanças de procedimentos. Cada mudança substancial na manutenção ou procedimento de treinamento que seja usado na qualificação ETOPS pelo detentor de certificado deve ser submetida à ANAC para análise. O detentor de certificado não pode implementar uma mudança até que seja notificado pela ANAC da aprovação ou aceitação desta.</p>	
121.375 - PROGRAMA DE TREINAMENTO DE MANUTENÇÃO E DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA	121.375 - PROGRAMA DE TREINAMENTO DE MANUTENÇÃO E DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA	Mantido o texto.
Cada detentor de certificado, ou pessoa executando trabalho de manutenção ou de manutenção preventiva para ele, deve estabelecer um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluído o pessoal de inspeções obrigatórias) encarregada de determinar a adequabilidade de um trabalho realizado esteja plenamente informada sobre procedimentos, técnicas e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.	Cada detentor de certificado, ou pessoa executando trabalho de manutenção ou manutenção preventiva ou preditiva para o detentor, deve estabelecer um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluído o pessoal de inspeções obrigatórias) encarregada de determinar a adequabilidade de um trabalho realizado esteja plenamente informada sobre procedimentos, técnicas e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.	Mantido o texto original.
121.377 - PESSOAL DE MANUTENÇÃO E DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA; LIMITAÇÕES DE TEMPO DE TRABALHO	121.377 - PESSOAL DE MANUTENÇÃO E DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA; LIMITAÇÕES DE TEMPO DE TRABALHO	Mantido o texto.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
Cada detentor de certificado (ou pessoa por ele contratada para execução de serviços de manutenção ou de manutenção preventiva) deve cumprir os limites de tempo de trabalho estabelecidos pela legislação trabalhista vigente para cada pessoa executando trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos.	Cada detentor de certificado (ou pessoa por ele contratada para execução de serviços de manutenção ou de manutenção preventiva ou preditiva) deve cumprir os limites de tempo de trabalho estabelecidos pela legislação trabalhista vigente para cada pessoa executando trabalhos de manutenção, modificações e reparos.	Mantido o texto original.
121.378 - REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO DE PESSOAL	121.378 - REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO DE PESSOAL	Mantido o texto.
(a) Exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por oficinas de manutenção homologadas localizadas fora do Brasil, cada pessoa que seja diretamente responsável por manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos e cada pessoa realizando inspeções obrigatórias deve possuir um certificado de qualificação ou de registro emitido pelo DAC.	(a) Exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por oficinas de manutenção certificadas localizadas fora do Brasil, cada pessoa que seja diretamente responsável por manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos e cada pessoa realizando inspeções obrigatórias deve possuir um certificado de qualificação ou de registro emitido pela ANAC.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa <i>diretamente responsável</i> é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho realizado por uma seção, uma oficina ou uma base de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos ou por outras tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade dos aviões. Uma pessoa <i>diretamente responsável</i> não precisa, fisicamente, observar e dirigir cada operário executante, mas deve estar constantemente disponível para ser consultada e para tomar decisões em assuntos que requeiram instruções ou decisões de um nível hierárquico superior ao das pessoas executando um trabalho.	(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa <i>diretamente responsável</i> é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho realizado por uma seção, uma oficina ou uma base de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos ou por outras tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade dos aviões. Uma pessoa <i>diretamente responsável</i> não precisa, fisicamente, observar e dirigir cada operário executante, mas deve estar constantemente disponível para ser consultada e para tomar decisões em assuntos que requeiram instruções ou decisões de um nível hierárquico superior ao das pessoas executando um trabalho.	Mantido o texto original.
121.379 - AUTORIDADE PARA EXECUTAR E APROVAR MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	121.379 - AUTORIDADE PARA EXECUTAR E APROVAR MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	Mantido o texto original.
(a) Um detentor de certificado pode executar ou contratar outras pessoas para executar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos conforme estabelecido em seu programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada e no seu manual de manutenção. Além disso, o detentor de certificado pode realizar tais trabalhos para outro detentor de certificado, desde que siga as normas do programa de aeronavegabilidade continuada e do manual de manutenção desse último.	(a) Um detentor de certificado pode executar ou contratar outras pessoas para executar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos conforme estabelecido em seu programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada e no seu manual de manutenção. Além disso, o detentor de certificado pode realizar tais trabalhos para outro detentor de certificado, desde que siga as normas do programa de aeronavegabilidade continuada e do manual de manutenção desse último.	Mantido o texto original.
(b) Um detentor de certificado pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer avião, célula, motor, hélice e equipamento após sofrer manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos realizados conforme o parágrafo (a) desta seção. Entretanto, em caso de grandes reparos ou grandes modificações o trabalho deve ser realizado de acordo com dados técnicos de projeto aprovados pelo DAC.	(b) Um detentor de certificado pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer avião, célula, motor, hélice e equipamento após sofrer manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos realizados conforme o parágrafo (a) desta seção. Entretanto, em caso de grandes reparos ou grandes modificações o trabalho deve ser realizado de acordo com dados técnicos de projeto aprovados pela ANAC.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
121.380 - REQUISITOS PARA OS REGISTROS DE MANUTENÇÃO	121.380 - REQUISITOS PARA OS REGISTROS DE MANUTENÇÃO	Mantido o texto original.
(a) Cada detentor de certificado deve conservar (usando o sistema especificado no manual requerido por 121.369), os seguintes registros de manutenção durante os períodos especificados no parágrafo (c) desta seção:	(a) Cada detentor de certificado deve conservar (usando o sistema especificado no manual requerido por 121.369), os seguintes registros de manutenção durante os períodos especificados no parágrafo (c) desta seção:	Mantido o texto original.
(1) todos os registros necessários para demonstrar que os requisitos para conservação da aeronavegabilidade do avião, conforme 121.709, foram atendidos.	(1) todos os registros necessários para demonstrar que os requisitos para conservação da aeronavegabilidade do avião, conforme 121.709, foram atendidos.	Mantido o texto original.
(2) registros contendo as seguintes informações:	(2) registros contendo as seguintes informações:	Mantido o texto original.
(i) tempo total em serviço da célula;	(i) tempo total em serviço da célula;	Mantido o texto original.
(ii) a presente situação de partes com limitação de vida de cada célula, motor, hélice e equipamentos normais e de emergência;	(ii) a presente situação de partes com limitação de vida de cada célula, motor, hélice e equipamentos normais e de emergência;	Mantido o texto original.
(iii) o tempo desde a última revisão geral ("overhaul") de todos os itens instalados na aeronave que requeiram revisão geral com base em tempo de utilização definido ("hard time");	(iii) o tempo desde a última revisão geral ("overhaul") de todos os itens instalados na aeronave que requeiram revisão geral com base em tempo de utilização definido ("hard time");	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(iv) identificação da presente situação de inspeções do avião, incluindo tempos de utilização desde a última inspeção prevista pelo programa de inspeções sob o qual o avião e seus componentes são mantidos;	(iv) identificação da presente situação de inspeções do avião, incluindo tempos de utilização desde a última inspeção prevista pelo programa de inspeções sob o qual o avião e seus componentes são mantidos;	Mantido o texto original.
(v) a presente situação de cumprimento das diretrizes de aeronavegabilidade (DA) aplicáveis, incluindo o método de aplicação das mesmas, e, se uma DA envolver ações recorrentes, o tempo e a data da próxima ação requerida;	(v) a presente situação de cumprimento das diretrizes de aeronavegabilidade (DA) aplicáveis, incluindo o método de aplicação das mesmas, e, se uma DA envolver ações recorrentes, o tempo e a data da próxima ação requerida;	Mantido o texto original.
(vi) uma lista atualizada de cada grande modificação realizada em cada célula, motor, hélice e equipamentos.	(vi) uma lista atualizada de cada grande modificação realizada em cada célula, motor, hélice e equipamentos.	Mantido o texto original.
(b) cada detentor de certificado deve conservar os registros determinados por esta seção durante os seguintes períodos de tempo:	(b) cada detentor de certificado deve conservar os registros determinados por esta seção durante os seguintes períodos de tempo:	Mantido o texto original.
(1) exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice e equipamentos, os registros especificados no parágrafo (a)(1) devem ser conservados até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro trabalho, ou por 12 meses após o trabalho ter sido realizado, o que for maior.	(1) exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice e equipamentos, os registros especificados no parágrafo (a)(1) devem ser conservados até que o trabalho seja repetido, ou seja, suplantado por outro trabalho, ou por 12 meses após o trabalho ter sido realizado, o que for maior.	Mantido o texto original.
(2) os registros das revisões gerais de cada célula, motor, hélice e equipamento devem ser conservados até que o trabalho seja repetido ou suplantado por outro trabalho com objetivos e detalhamento equivalentes.	(2) os registros das revisões gerais de cada célula, motor, hélice e equipamento devem ser conservados até que o trabalho seja repetido ou suplantado por outro trabalho com objetivos e detalhamento equivalentes.	Mantido o texto original.
(3) os registros especificados no parágrafo (a)(2) desta seção devem ser conservados, permanentemente, e devem acompanhar o avião em caso de venda do mesmo.	(3) os registros especificados no parágrafo (a)(2) desta seção devem ser conservados, permanentemente, e devem acompanhar o avião em caso de venda do mesmo.	Mantido o texto original.
(d) Cada detentor de certificado deve colocar todos os registros que esta seção requer sejam conservados à disposição dos INSPAC, a qualquer tempo.	(d) Cada detentor de certificado deve colocar todos os registros que esta seção requer sejam conservados à disposição dos INSPAC, a qualquer tempo.	Mantido o texto original.
121.380a - TRANSFERÊNCIA DE REGISTRO DE MANUTENÇÃO	121.380a - TRANSFERÊNCIA DE REGISTRO DE MANUTENÇÃO	Mantido o texto original.
Cada detentor de certificado que venda um avião registrado no Brasil deve transferir para o comprador, no momento da venda, em linguagem clara ou em forma codificada, a critério do comprador, desde que a forma codificada proporcione conservação e recuperação das informações de modo aceitável pelo DAC os seguintes registros do avião:	Cada detentor de certificado que venda um avião registrado no Brasil deve transferir para o comprador, no momento da venda, em linguagem clara ou em forma codificada, a critério do comprador, desde que a forma codificada proporcione conservação e recuperação das informações de modo aceitável pela ANAC os seguintes registros do avião:	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(a) os registros requeridos por 121.380 (a)(2);	(a) os registros requeridos por 121.380 (a)(2);	Mantido o texto original.
(b) os registros requeridos por 121.380(a)(1) que não estiverem incluídos nos registros especificados no parágrafo (a) desta seção. O comprador pode permitir que o vendedor mantenha a custódia física de tais registros, mas isso não exime o comprador da responsabilidade, prevista em 121.380 (c), de colocar os referidos registros à disposição dos INSPAC.	(b) os registros requeridos por 121.380(a)(1) que não estiverem incluídos nos registros especificados no parágrafo (a) desta seção. O comprador pode permitir que o vendedor mantenha a custódia física de tais registros, mas isso não exime o comprador da responsabilidade, prevista em 121.380 (c), de colocar os referidos registros à disposição dos INSPAC.	Mantido o texto original.
SUBPARTE M - REQUISITOS DE TRIPULANTES, DESPACHANTES E MECÂNICOS	SUBPARTE M - REQUISITOS DE TRIPULANTES, DESPACHANTES E MECÂNICOS	Mantido o texto original.
121.381 - APLICABILIDADE	121.381 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original.
(a) [Esta subparte estabelece requisitos para tripulantes, despachantes e mecânicos aeronáuticos aplicáveis a todos os detentores de certificado operando segundo este regulamento.]	(a) Esta subparte estabelece requisitos para tripulantes, despachantes e mecânicos aeronáuticos aplicáveis a todos os detentores de certificado operando segundo este regulamento.	Mantido o texto original.
(b) [Para os propósitos deste regulamento os pilotos, os mecânicos de vôo e os navegadores são referenciados como “tripulantes de vôo”; os despachantes operacionais de vôo são referenciados como “despachantes”; os comissários de vôo são referenciados como “comissários” e os mecânicos aeronáuticos como “mecânicos”. A palavra “tripulante” designa o pessoal que trabalha a bordo do avião durante o vôo.]	(b) Para os propósitos deste regulamento os pilotos, os mecânicos de voo e os navegadores são referenciados como “tripulantes de voo”; os despachantes operacionais de voo são referenciados como “despachantes”; os comissários de voo são referenciados como “comissários” e os mecânicos aeronáuticos como “mecânicos”. A palavra “tripulante” designa o pessoal que trabalha a bordo do avião durante o voo.	Mantido o texto original.
121.383 – PESSOAL EM GERAL - LIMITAÇÕES DE SERVIÇO	121.383 – PESSOAL EM GERAL - LIMITAÇÕES DE SERVIÇO	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) [Nenhum detentor de certificado pode empregar qualquer pessoa como tripulante, despachante ou mecânico, assim como nenhuma pessoa pode trabalhar como tripulante, despachante ou mecânico, a menos que essa pessoa.]	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar qualquer pessoa como tripulante, despachante ou mecânico, assim como ninguém pode trabalhar como tripulante, despachante ou mecânico, a menos que:	Mantido o texto original.
(1) possua uma licença, adequada à sua função, emitida pelo DAC nos termos do RBHA apropriado ao caso;	(1) possua uma licença, adequada à sua função, emitida pelo ANAC nos termos do RBAC apropriado ao caso;	Requisito mantido. Substituído o termo "DAC" por "ANAC".
(2) tenha em sua posse a licença referida no parágrafo (a)(1) desta seção e os certificado de habilitação técnica e de capacidade física, quando requeridos, todos válidos e adequados ao tipo de avião e à função que exerce enquanto engajada em operações segundo este regulamento; e	(2) tenha em sua posse a licença referida no parágrafo (a)(1) desta seção e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física, quando requeridos, todos válidos e adequados ao tipo de avião e à função que exerce enquanto engajada em operações segundo este regulamento; e	Mantido o texto original.
(3) para tripulantes, possua um contrato de trabalho, vigente, com o detentor de certificado para o qual exerce suas funções.	(3) esteja qualificado para a operação que exercerá.	Adotado do homólogo do FAR Part 121
(b) [cada tripulante, despachante ou mecânico, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização do DAC os documentos listados no parágrafo (a)(2) desta seção.]	(b) cada tripulante, despachante ou mecânico, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização da ANAC os documentos listados no parágrafo (a)(2) desta seção.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(c) qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer às restrições estabelecidas pela seção 61.45 do RBHA 61 às prerrogativas dos pilotos em comando.	(c) qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer às restrições estabelecidas pela seção 61.45 do RBAC 61 às prerrogativas dos pilotos em comando.	Mantido o texto original.
121.385 - COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE VÔO	121.385 - COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE VOO	Mantido o texto original.
(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que a tripulação de vôo deste avião esteja conforme com a Lei nº 7183, de 05 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, e com a Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica; e	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que a tripulação de voo deste avião esteja conforme com a Lei nº 7183, de 05 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, e com a Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica; e	Mantido o texto original.
(b) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião com tripulação de vôo inferior à tripulação de vôo mínima requerida pelo Manual de Vôo aprovado para o tipo de avião e requerida por este regulamento para a espécie de operação sendo realizada.	(b) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião com tripulação de voo inferior à tripulação de voo mínima requerida pelo Manual de Voo Aprovado-AFM para o tipo de avião e requerida por este regulamento para a espécie de operação sendo realizada.	Mantido o texto original.
(c) [Em qualquer caso no qual este regulamento requer a execução de duas ou mais funções para as quais uma licença específica é requerida, tal requisito não pode ser atendido pela execução de múltiplas funções, ao mesmo tempo, por uma mesma pessoa que possua as licenças requeridas. As atividades de instrutor de vôo e de examinador credenciado de vôo não exigem licença específica e seu exercício a bordo não tipifica execução de múltiplas funções quando exercidas pelo piloto em comando.]	(c) Em qualquer caso no qual este regulamento requer a execução de duas ou mais funções para as quais uma licença específica é requerida, tal requisito não pode ser atendido pela execução de múltiplas funções, ao mesmo tempo, por uma mesma pessoa que possua as licenças requeridas. As atividades de instrutor de voo e de examinador credenciado de voo não exigem licença específica e seu exercício a bordo não tipifica execução de múltiplas funções quando exercidas pelo piloto em comando.	Mantido o texto original.
(d) [No que diz respeito a pilotos, a tripulação mínima é constituída por dois pilotos e o detentor de certificado deve designar um deles como piloto em comando e o outro como segundo em comando.]	(d) No que diz respeito a pilotos, a tripulação mínima é constituída por dois pilotos e o detentor de certificado deve designar um deles como piloto em comando e o outro como segundo em comando.	Mantido o texto original.
(e) e (f) [Cancelados.]		Texto removido visando atualização.
121.387 - MECÂNICO DE VÔO :	121.387 - MECÂNICO DE VOO :	Mantido o texto original.
Nenhum detentor de certificado operando segundo este regulamento pode operar um avião homologado pelo seu país de fabricação antes de 02 de janeiro de 1964, com peso máximo de decolagem aprovado acima de 36.300 kg (80.000 lb), sem um tripulante de vôo que possua uma licença de mecânico de vôo e o certificado de habilitação técnica adequado ao avião. Para cada avião homologado após 01 de janeiro de 1964, a exigência para mecânico de vôo é determinada de acordo com os requisitos da seção 25.1523 do RBHA 25.	Nenhum detentor de certificado operando segundo este regulamento pode operar um avião certificado pelo seu país de fabricação antes de 02 de janeiro de 1964, com peso máximo de decolagem aprovado acima de 36.300 kg (80.000 lb.), sem um tripulante de voo que possua uma licença de mecânico de voo e o certificado de habilitação técnica adequado ao avião. Para cada avião certificado após 01 de janeiro de 1964, a exigência para mecânico de voo é determinada de acordo com os requisitos da seção 25.1523 do RBAC 25.	Mantido o texto original.
121.389 – NAVEGADOR E EQUIPAMENTO ESPECIALIZADO DE NAVEGAÇÃO	121.389 – NAVEGADOR E EQUIPAMENTO ESPECIALIZADO DE NAVEGAÇÃO	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião fora das fronteiras do Brasil quando sua posição não puder ser confiavelmente determinada por um período igual ou superior a 1 hora, sem:	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião fora das fronteiras do Brasil quando sua posição não puder ser confiavelmente determinada por um período igual ou superior à 1 hora, sem:	Mantido o texto original.
(1) um tripulante de vôo que possua uma licença válida de navegador; ou	(1) um tripulante de voo que possua uma licença válida de navegador; ou	Mantido o texto original.
(2) meios especializados de navegação, aprovados segundo a seção 121.355 deste regulamento, que permitam a cada piloto, sentado em seu posto normal de trabalho, determinar de maneira confiável a posição do avião.	(2) meios especializados de navegação, aprovados segundo a seção 121.355 deste regulamento, que permitam a cada piloto, sentado em seu posto normal de trabalho, determinar de maneira confiável a posição do avião.	Mantido o texto original.
(b) não obstante o parágrafo (a) desta seção, o DAC pode requerer um navegador, ou um equipamento especializado de navegação, ou ambos, quando meios especializados de navegação forem necessários por 1 hora ou menos. Para avaliar tal necessidade o DAC considera:	(b) não obstante o parágrafo (a) desta seção, a ANAC pode requerer um navegador, ou um equipamento especializado de navegação, ou ambos, quando meios especializados de navegação forem necessários por 1 hora ou menos. Para avaliar tal necessidade a ANAC considera:	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.
(1) a velocidade do avião;	(1) a velocidade do avião;	Mantido o texto original.
(2) condições meteorológicas normais da rota;	(2) condições meteorológicas normais da rota;	Mantido o texto original.
(3) abrangência do controle de tráfego aéreo;	(3) abrangência do controle de tráfego aéreo;	Mantido o texto original.
(4) congestionamento do tráfego;	(4) congestionamento do tráfego;	Mantido o texto original.
(5) área de cobertura dos sinais de rádio-navegação nos destinos;	(5) área de cobertura dos sinais de rádio-navegação nos destinos;	Mantido o texto original.
(6) requisitos de combustível;	(6) requisitos de combustível;	Mantido o texto original.
(7) combustível disponível para retornar ao ponto de partida ou ir para as alternativas;	(7) combustível disponível para retornar ao ponto de partida ou ir para as alternativas;	Mantido o texto original.
(8) previsão de vôo em operação após o ponto sem retorno; e	(8) previsão de voo em operação após o ponto sem retorno; e	Mantido o texto original.
(9) qualquer outro fator considerado como relevante quanto à segurança.	(9) qualquer outro fator considerado relevante quanto à segurança de voo.	Mantido o texto original.
(c) As operações que requerem um navegador, ou equipamentos especializados de navegação, ou ambos, devem ser listadas nas especificações operativas do detentor de certificado.]	(c) As operações que requerem um navegador, ou equipamentos especializados de navegação, ou ambos, devem ser listadas nas especificações operativas do detentor de certificado.	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.391 - COMISSÁRIOS DE VÔO	121.391 - COMISSÁRIOS DE VOO	O número de comissários a bordo de aeronaves é determinado em função de uma eventual necessidade de evacuação de emergência conforme orientações contidas no item 12.1 da Parte I do Anexo 6. As Autoridades de Aviação Civil adotam o critério operacional do número de comissários relacionado com o número de passageiros. No Brasil, as demonstrações completas de evacuação de emergência requeridas pelo RBHA/RBAC 25, com vistas à certificação de tipo das aeronaves, também seguem esse critério. Os ensaios são realizados considerando um comissário para 50 (cinquenta) passageiros. A proposta está em conformidade com os requisitos americanos (FAR 121 - 121.391) e europeus (JAR OPS 1.990).
(a) [Exceto para aviões tendo uma capacidade de passageiros de mais de 19 mas menos de 31 assentos, cada detentor de certificado deve prover, normalmente, um comissário para cada saída de emergência ao nível do assoalho existente no avião; deve, ainda, obedecer ao previsto na Lei 7183, de 05 de abril de 1984, no que concerne à composição da tripulação e à jornada de trabalho.]		Texto retirado conforme justificativa correspondente no título da seção
(b) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, um detentor de certificado operando segundo este regulamento pode empregar um número de comissários inferior ao previsto no referido parágrafo, desde que utilize uma configuração para passageiros reduzida e aprovada e o DAC considere que fica assegurada uma eficiente evacuação em emergência do avião. O número de comissários estabelecido pelo parágrafo (a) desta seção pode também ser modificado nas condições previstas pelo parágrafo 121.291(b)(3) deste regulamento.		Texto retirado conforme justificativa correspondente no título da seção

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, o número de comissários determinado segundo os parágrafos (a) ou (b) desta seção não pode ser inferior a um dos valores abaixo, conforme aplicável:	(a) Cada detentor de certificado deve prover, pelo menos, o seguinte número de comissários de voo em cada avião transportando passageiros:	Alteração de critério de número de comissários conforme justificativa correspondente no título da seção
(1) para aviões tendo uma capacidade máxima de carga paga superior a 7.500 lb e tendo uma capacidade de passageiros com mais de 19 mas menos de 31 assentos: um comissário.	(1) para aviões que possuam uma capacidade de carga paga acima de 7.500 libras e capacidade de assentos máxima de mais de 09 e de menos de 51 passageiros, um comissário;	Alterada a capacidade de assentos mínima, de acordo com a alteração referente à definição de operação doméstica (09 passageiros) na seção 119.3 do RBAC 119 e por considerar também a necessidade de um comissário para aeronaves maiores (mais de 7.500 libras).
(2) para aviões tendo uma capacidade máxima de carga paga de 7.500 lb ou menos e tendo uma capacidade de passageiros com mais de 30 mas menos de 51 assentos: um comissário.	(2) para aviões tendo uma capacidade máxima de carga paga de 7.500 lb ou menos e tendo uma capacidade máxima de assentos de mais de 19 mas menos de 51 passageiros, um comissário;	Alterada a capacidade de assentos mínima, de acordo com o ajuste das definições do RBAC 119.
(3) para aviões tendo uma capacidade de passageiros de mais de 50 mas menos de 101 assentos: dois comissários.	(3) para aviões que possuam uma capacidade máxima de assentos de mais de 50 e menos de 101 passageiros, dois comissários;	Requisito mantido e texto alterado para maior clareza
(4) para aviões tendo uma capacidade de passageiros de mais de 100 assentos: dois comissários mais um comissário adicional para cada unidade (ou parte de unidade) de 50 assentos acima da capacidade de 100 assentos.	(4) para aviões que possuam capacidade máxima de assentos de mais de 100 passageiros, dois comissários mais um comissário adicional para cada fração de cinquenta passageiros que exceda a capacidade de assentos de 100 passageiros.	Requisito mantido e texto alterado para maior clareza
(d) Se durante a condução de uma demonstração de evacuação de emergência, como requerido por 121.291(a) ou (b) deste regulamento, o detentor de certificado utilizar mais comissários do que os requeridos pelo parágrafo (b) desta seção para a capacidade máxima de assentos do avião utilizado na demonstração, ele não poderá decolar com este avião:	(b) Se na condução da demonstração de evacuação de emergência sob os requisitos prescritos nos parágrafos 121.291(a) ou (b), o detentor usar um número maior do que o prescrito no parágrafo (a) desta seção para a capacidade máxima de assentos do avião usado na demonstração, o detentor de certificado não poderá decolar com este avião:	Mantido o texto original.
(1) nessa configuração de assentos para passageiros, com menos comissários que o número usado na demonstração de evacuação de emergência, ou	(1) na configuração de capacidade máxima de assentos, com número menor de comissários do que o usado na demonstração de evacuação de emergência;	Mantido o texto original.
(2) em qualquer outra configuração reduzida de assentos para passageiros, com menos comissários que o número requerido pelo parágrafo (b) desta seção para a configuração reduzida de assentos para passageiros sendo utilizada, mais o excesso de comissários, em relação ao número requerido pelo parágrafo (b) desta seção, utilizados durante a demonstração de evacuação de emergência	(2) em qualquer outra configuração reduzida de capacidade de assentos, com número menor de comissários que o previsto no parágrafo (a) desta seção mais os tripulantes adicionais utilizados durante a demonstração de evacuação de emergência.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(e) [Durante pousos e decolagens os comissários requeridos por esta seção devem estar localizados tão perto quanto praticável das saídas de emergência ao nível do assoalho requeridas e devem estar uniformemente distribuídos ao longo do avião, de modo a prover a mais eficiente retirada dos passageiros em uma eventual evacuação em emergência. Durante o táxi os comissários requeridos por esta seção devem permanecer em seus postos de trabalho, com cintos de segurança e cintos de ombro ajustados, exceto quando exercendo tarefas relacionadas com a segurança do avião e de seus ocupantes.]	(c) Durante pousos e decolagens os comissários requeridos por esta seção devem estar localizados tão perto quanto praticável das saídas de emergência ao nível do assoalho requeridas e devem estar uniformemente distribuídos ao longo do avião, de modo a prover a mais eficiente retirada dos passageiros em uma eventual evacuação em emergência. Durante o táxi os comissários requeridos por esta seção devem permanecer em seus postos de trabalho, com cintos de segurança e cintos de ombro ajustados, exceto quando exercendo tarefas relacionadas com a segurança do avião e de seus ocupantes.	Mantido o texto original
(f) [Cancelado.]		Texto retirado pela atualização.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(g) O número de comissários de bordo requerido para cada tipo de avião e para cada configuração de assentos de passageiros, estabelecido conforme os parágrafos(a), (b), (c) ou (d) desta seção, deve ser listado nas especificações operativas da empresa.	(d) O número de comissários de voo requerido para cada tipo de avião e para cada configuração de assentos de passageiros, estabelecido conforme os parágrafos (a), (b), (c) ou (d) desta seção, deve ser listado nas especificações operativas da empresa.	Mantido o texto original
(h) [Cancelado.]	(e) Na eventualidade de um comissário ficar responsável por mais de uma saída de emergência, este deverá receber treinamento específico para operação efetiva destas saídas avaliando a situação e conduzindo com eficácia uma evacuação de emergência.	Requisito incluído para assegurar que o operador ministre treinamento adequado no caso de atribuir a um comissário a responsabilidade de abertura de mais de uma porta. Proposta da GCTA.
(i) [Na eventualidade de um comissário a serviço adoecer e ter que ser desembarcado em uma escala, o vôo pode prosseguir desde o número de comissários remanescentes atenda ao disposto no parágrafo (c) desta seção. O detentor de certificado deve comunicar a ocorrência ao DAC no prazo de 15 dias corridos.]	(f) Na eventualidade de um comissário em serviço adoecer e ter que ser desembarcado em uma escala, o voo pode prosseguir desde o número de comissários remanescentes atenda ao disposto no parágrafo (b) desta seção. O detentor de certificado deve comunicar a ocorrência à ANAC no prazo de 15 dias corridos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.393 – REQUISITOS PARA TRIPULANTES DURANTE PARADAS EM QUE PASSAGEIROS PERMANECEM A BORDO	121.393 – REQUISITOS PARA TRIPULANTES DURANTE PARADAS EM QUE PASSAGEIROS PERMANECEM A BORDO	Mantido o texto original
[Durante paradas intermediárias onde passageiros permanecem a bordo, o detentor de certificado deve atender aos seguintes requisitos:	Durante paradas intermediárias onde passageiros permanecem a bordo, o detentor de certificado deve atender aos seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(a) reservado	(a) reservado	Mantido o texto original
(b) em cada avião onde comissários são requeridos pela seção 121.391 mas o número de comissários que permanece a bordo for inferior ao número requerido pela referida seção, o detentor de certificado deve atender aos seguintes requisitos:	(b) em cada avião onde comissários são requeridos pela seção 121.391 mas o número de comissários que permanece a bordo for inferior ao número requerido pela referida seção, o detentor de certificado deve atender aos seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(1) o detentor de certificado deve assegurar-se de que:	(1) o detentor de certificado deve assegurar-se de que:	Mantido o texto original
(i) os motores do avião estejam parados; e	(i) os motores do avião estejam parados; e	Mantido o texto original
(ii) pelo menos uma saída de emergência ao nível do assoalho permaneça aberta, ou pronta para ser aberta no caso de intempéries, e com escada ou outro meio que permita a saída dos passageiros.	(ii) pelo menos uma saída de emergência ao nível do assoalho permaneça aberta, ou pronta para ser aberta no caso de intempéries, e com escada ou outro meio que permita a saída dos passageiros.	Mantido o texto original
(b) em cada avião onde comissários são requeridos pela seção 121.391 mas o número de comissários que permanece a bordo for inferior ao número requerido pela referida seção, o detentor de certificado deve atender aos seguintes requisitos:	(b) em cada avião onde comissários são requeridos pela seção 121.391 mas o número de comissários que permanece a bordo for inferior ao número requerido pela referida seção, o detentor de certificado deve atender aos seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(1) o detentor de certificado deve assegurar-se de que:	(1) o detentor de certificado deve assegurar-se de que:	Mantido o texto original
(i) os motores do avião estejam parados; e	(i) os motores do avião estejam parados; e	Mantido o texto original
(ii) pelo menos uma saída de emergência ao nível do assoalho permaneça aberta, ou pronta para ser aberta no caso de intempéries, e com escada ou outro meio que permita a saída dos passageiros.	(ii) pelo menos uma saída de emergência ao nível do assoalho permaneça aberta, ou pronta para ser aberta no caso de intempéries, e com escada ou outro meio que permita a saída dos passageiros.	Mantido o texto original
(iii) o número de comissários a bordo seja, pelo menos, metade do número requerido por 12.391(c), arredondado para o número inteiro logo abaixo no caso de frações mas nunca inferior a um.	(iii) o número de comissários a bordo seja, pelo menos, metade do número requerido por 12.391(c), arredondado para o número inteiro logo abaixo no caso de frações mas nunca inferior a um.	Mantido o texto original
(2) o detentor de certificado pode substituir os comissários requeridos por outras pessoas qualificadas nos procedimentos de evacuação em emergência para o avião como requerido por 121.417, desde que tais pessoas sejam claramente identificadas pelos passageiros.	(2) o detentor de certificado pode substituir os comissários requeridos por outras pessoas qualificadas nos procedimentos de evacuação em emergência para o avião como requerido por 121.417, desde que tais pessoas sejam claramente identificadas pelos passageiros.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(3) se apenas um comissário ou outra pessoa qualificada estiver a bordo durante paradas intermediárias, este comissário ou a outra pessoa qualificada deve estar posicionada de acordo com procedimentos operacionais aprovados pelo DAC para o detentor de certificado. Se mais de um comissário ou outra pessoa qualificada permanecer a bordo, eles devem ser posicionados ao longo da cabine de modo a prover a mais efetiva assistência para evacuação em caso de emergência.	(3) se apenas um comissário ou outra pessoa qualificada estiver a bordo durante paradas intermediárias, este comissário ou a outra pessoa qualificada deve estar posicionada de acordo com procedimentos operacionais aprovados pela ANAC para o detentor de certificado. Se mais de um comissário ou outra pessoa qualificada permanecer a bordo, eles devem ser posicionados ao longo da cabine de modo a prover a mais efetiva assistência para evacuação em caso de emergência.	Mantido o texto original
(c) manter na cabine de comando, durante o período de permanência no solo em que o avião estiver sendo reabastecido ou enquanto o APU ("Auxiliary Power Unit") do avião estiver em funcionamento, pelo menos um tripulante técnico. Deve haver um meio de comunicação entre esse tripulante e a pessoa no solo encarregada do reabastecimento. Este requisito é aplicável mesmo sem passageiros a bordo.]	(c) manter na cabine de comando, durante o período de permanência no solo em que o avião estiver sendo reabastecido ou enquanto o APU ("Auxiliary Power Unit") do avião estiver em funcionamento, pelo menos um tripulante técnico. Deve haver um meio de comunicação entre esse tripulante e a pessoa no solo encarregada do reabastecimento. Este requisito é aplicável mesmo sem passageiros a bordo.	Mantido o texto original
121.395 - DESPACHANTE OPERACIONAL DE VÔO; OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.395 - DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO; OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve possuir, em cada centro ou escritório de despacho, um número suficiente de despachantes operacionais de vôo, adequadamente qualificados pelo DAC, de modo a assegurar a preparação, a assistência e o controle operacional de cada vôo.	Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve possuir, em cada centro ou escritório de despacho, um número suficiente de despachantes operacionais de voo, considerados adequadamente qualificados pela ANAC, de modo a assegurar a preparação, a assistência e o controle operacional de cada voo.	Mantido o requisito. O "número suficiente" é avaliado conforme os requisitos da Subparte U (Regras para Despacho e Liberação de Voos). A redação segue o texto correspondente do FAR 121 (121.395). Substituído o termo DAC por ANAC.
121.397 – EMERGÊNCIAS E DEVERES EM EVACUAÇÕES DE EMERGÊNCIA	121.397 – EMERGÊNCIAS E DEVERES EM EVACUAÇÕES DE EMERGÊNCIA	Mantido o texto original
(a) [Cada detentor de certificado deve, para cada tipo e modelo de avião, designar, para cada categoria de tripulante requerida por esta subparte, as funções a serem executadas em uma emergência ou em uma situação requerendo evacuação em emergência. O detentor de certificado deve demonstrar que tais funções são realísticas, podem ser executadas na prática e que atendem a qualquer emergência razoavelmente previsível, incluindo a possível incapacitação de algum tripulante individualmente ou a impossibilidade alguns deles atingirem a cabine de passageiros por causa do deslocamento da carga em aviões transportando uma combinação carga-passageiro.]	(a) Cada detentor de certificado deve, para cada tipo e modelo de avião, designar, para cada categoria de tripulante requerida por esta subparte, as funções a serem executadas em uma emergência ou em uma situação requerendo evacuação em emergência. O detentor de certificado deve demonstrar que tais funções são realísticas, podem ser executadas na prática e que atendem a qualquer emergência razoavelmente previsível, incluindo a possível incapacitação de algum tripulante individualmente ou a impossibilidade alguns deles atingirem a cabine de passageiros por causa do deslocamento da carga em aviões transportando uma combinação carga-passageiro.	Mantido o texto original
(b) O detentor de certificado deve descrever em seu manual as funções de cada categoria de tripulante requerido, como previsto no parágrafo (a) desta seção.	(b) O detentor de certificado deve descrever em seu manual as funções de cada categoria de tripulante requerido, como previsto no parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto original
SUBPARTE N - PROGRAMAS DE TREINAMENTO	SUBPARTE N - PROGRAMAS DE TREINAMENTO	Mantido o texto original
121.400 - APLICABILIDADE E TERMOS USADOS	121.400 - APLICABILIDADE E TERMOS USADOS	Mantido o texto original
(a) Esta subparte estabelece os requisitos aplicáveis a cada detentor de certificado para a elaboração e a manutenção dos programas de treinamento de tripulantes, despachantes operacionais de vôo e demais pessoal de operações. Estabelece, ainda, os requisitos para aprovação e utilização de dispositivos de treinamento usados na condução desses programas.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos aplicáveis a cada detentor de certificado para a elaboração e a manutenção dos programas de treinamento de tripulantes, despachantes operacionais de voo e demais pessoal de operações. Estabelece, ainda, os requisitos para aprovação e utilização de dispositivos de treinamento usados na condução desses programas.	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos desta subparte os aviões são agrupados como se segue:	(b) Para os propósitos desta subparte os aviões são agrupados como se segue:	Mantido o texto original
(1) <i>grupo I</i> - aviões propelidos a hélice, incluindo:	(1) <i>grupo I</i> – aviões propelidos a hélice, incluindo:	Mantido o texto original
[(i) motores convencionais; e	(i) motores convencionais; e	Mantido o texto original
(ii) motores turboélice.	(ii) motores turboélice.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) grupo II - aviões turbojato.	(2) grupo II – aviões propelidos a jato.	Mantido o texto original
(c) Para os propósitos desta subparte são aplicáveis os seguintes termos e definições:	(c) Para os propósitos desta subparte são aplicáveis os seguintes termos e definições:	Mantido o texto original
(1) <i>treinamento inicial</i> : treinamento requerido para tripulantes e despachantes que ainda não tenham sido qualificados e nem trabalhado na mesma função em outro tipo de avião do mesmo grupo.	(1) <i>treinamento inicial</i> : treinamento requerido para tripulantes e despachantes que ainda não tenham sido qualificados e nem trabalhado na mesma função em outro tipo de avião do mesmo grupo.	Mantido o texto original
(2) <i>treinamento de transição</i> : treinamento requerido para tripulantes e despachantes que já tenham sido qualificados e trabalhado na mesma função em outro tipo de avião do mesmo grupo.	(2) <i>treinamento de transição</i> : treinamento requerido para tripulantes e despachantes que já tenham sido qualificados e trabalhado na mesma função em outro tipo de avião do mesmo grupo.	Mantido o texto original
(3) <i>treinamento de elevação de nível</i> : treinamento requerido para pilotos que tenham sido qualificados e trabalhado como segundo em comando em um particular tipo de avião antes deles trabalharem como piloto em comando no mesmo tipo de avião.	(3) <i>treinamento de elevação de nível</i> : treinamento requerido para pilotos que tenham sido qualificados e trabalhado como segundo em comando em um particular tipo de avião antes deles trabalharem como piloto em comando no mesmo tipo de avião.	Mantido o texto original
(4) <i>treinamento de diferenças</i> : treinamento requerido para tripulantes e despachantes que tenham sido qualificados e trabalhado em um particular tipo de avião, para trabalhar na mesma função em uma particular variante do mesmo tipo de avião, quando assim for considerado necessário pelo DAC.	(4) <i>treinamento de diferenças</i> : treinamento requerido para tripulantes e despachantes que tenham sido qualificados e trabalhado em um particular tipo de avião, para trabalhar na mesma função em uma particular variante do mesmo tipo de avião, quando assim for considerado necessário pela ANAC.	Mantido o texto original
(5) <i>horas programadas</i> : o número de horas de treinamento previsto nesta subparte, o qual pode ser reduzido pelo DAC desde que o detentor de certificado demonstre que circunstâncias especiais justificam tal redução.	(5) <i>horas programadas</i> : o número de horas de treinamento previsto nesta subparte, o qual pode ser reduzido pela ANAC desde que o detentor de certificado demonstre que circunstâncias especiais justificam tal redução.	Mantido o texto original
(6) <i>treinamento de voo</i> - refere-se a treinamento a ser conduzido em avião, em simulador de avião ou em dispositivos especiais de treinamento. Quando for requerido treinamento a ser conduzido especificamente em avião, isso é explicitado no texto deste regulamento.	(6) <i>treinamento de voo</i> – refere-se a treinamento a ser conduzido em avião, em simulador de avião ou em dispositivos especiais de treinamento. Quando for requerido treinamento a ser conduzido especificamente em avião, isso é explicitado no texto deste regulamento.	Mantido o texto original
[(7) <i>centro de treinamento</i> : uma organização regida pelos requisitos aplicáveis do RBHA 142 que provê treinamento, testes e exames, sob contrato ou outro tipo de arranjo, para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento.]	(7) <i>centro de treinamento</i> : uma organização regida pelos requisitos aplicáveis do RBAC 142 que provê treinamento, testes e exames, sob contrato ou outro tipo de arranjo, para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento.	Mantido o texto original
[(8) <i>treinamento de requalificação</i> : treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados, mas que perderam a qualificação por não terem atendido, dentro dos períodos requeridos, aos requisitos de treinamento periódico estabelecidos em 121.427 ou aos requisitos de exame de proficiência estabelecidos em 121.441.]	(8) <i>treinamento de requalificação</i> : treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados, mas que perderam a qualificação por não terem atendido, dentro dos períodos requeridos, aos requisitos de treinamento periódico estabelecidos em 121.427 ou aos requisitos de exame de proficiência estabelecidos em 121.441.	Mantido o texto original
(9) <i>examinador credenciado</i> : refere-se a um tripulante ou despachante indicado por um detentor de certificado e aprovado pelo DAC como examinador dos demais tripulantes e/ou despachantes do referido detentor de certificado.	(9) <i>examinador credenciado</i> : refere-se a um tripulante ou despachante indicado por um detentor de certificado e aprovado pela ANAC como examinador dos demais tripulantes e/ou despachantes do referido detentor de certificado.	Mantido o texto original
(10) <i>exame de proficiência</i> : exame, para piloto, realizado em simulador ou em voo não conduzido segundo este regulamento.	(10) <i>exame de proficiência</i> : exame, para piloto, realizado em simulador ou em voo não conduzido segundo este regulamento.	Mantido o texto original
121.401 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. GERAL	121.401 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. GERAL	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado deve:	(a) Cada detentor de certificado deve:	
(1) elaborar, obter aprovação inicial e final, e colocar em uso um programa de treinamento que cumpra o previsto nesta subparte e nos apêndices E e F deste regulamento e que assegure que cada tripulante, despachante, instrutor de voo, examinador credenciado e cada pessoa designada para o transporte, manuseio e guarda de cargas perigosas e materiais magnéticos seja adequadamente treinada para executar as tarefas a ela designadas;	(1) elaborar, obter aprovação inicial e final, e colocar em uso um programa de treinamento que cumpra o previsto nesta subparte e nos apêndices E e F deste regulamento e que assegure que cada tripulante, despachante, instrutor de voo, instrutor de comissário de voo, instrutor de despachante operacional de voo, examinador credenciado e cada pessoa designada para o transporte, manuseio e guarda de cargas perigosas e materiais magnéticos seja adequadamente treinada para executar as tarefas a ela designadas;	
(2) prover adequadas facilidades de treinamento de solo e de voo e prover instrutores de solo apropriadamente qualificados para os treinamentos requeridos por esta subparte;	(2) prover adequadas facilidades de treinamento de solo e de voo e prover instrutores de solo apropriadamente qualificados para os treinamentos requeridos por esta subparte;	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO nº 99 art 1º, de 11

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(3) prover e manter atualizado, para cada tipo e, se aplicável, cada variante de modelo do mesmo tipo de avião utilizado, apropriado material de treinamento, provas, formulários, instruções e procedimentos para uso na condução dos treinamentos e dos exames requeridos por este regulamento.	(3) prover e manter atualizado, para cada tipo e, se aplicável, cada variante de modelo do mesmo tipo de avião utilizado, apropriado material de treinamento, provas, formulários, instruções e procedimentos para uso na condução dos treinamentos e dos exames requeridos por este regulamento.	Comentários/JUSTIFICATIVAS de maio de 2009
(4) prover um número suficiente de instrutores de voo, de instrutores de simulador e de examinadores credenciados para conduzir os treinamentos e os exames de voo requeridos e os cursos de treinamento em simulador permitidos por este regulamento.	(4) prover um número suficiente de instrutores de voo, de instrutores de simulador, instrutores de comissário de voo, instrutores de despachante operacional de voo e de examinadores credenciados para conduzir os treinamentos e os exames de voo requeridos e os cursos de treinamento em simulador permitidos por este regulamento.	
	(5) prover e manter atualizado para cada tipo de avião e, se aplicável, para cada variante do mesmo tipo de avião, material didático, exames, formulários, instruções e procedimentos que utilizará no treinamento e nas verificações de proeficiência requeridas por este regulamento;	LAR 121.1520 (d)(3), (4), (5), (6), (c), (d), (e), (f) e (g) ADOTADOS
	(6) prover suficientes instrutores qualificados de solo, de voo, de simulador de voo e examinadores credenciados devidamente aprovados pela ANAC para conduzir os treinamentos de terra e de voo e as verificações de proeficiência segundo este regulamento.	LAR 121.1520 (d)(3), (4), (5), (6), (c), (d), (e), (f) e (g) ADOTADOS
(b) Sempre que um tripulante ou despachante designado para treinamento periódico, exame em voo ou exame de competência terminar o treinamento ou realizar o exame no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário estabelecido para o término do treinamento ou para a realização do exame, este evento será considerado como tendo ocorrido no mês calendário estabelecido originalmente.	(b) O programa de treinamento para o treinamento de voo do detentor de certificado:	LAR 121.1520 (d)(3), (4), (5), (6), (c), (d), (e), (f) e (g) ADOTADOS
	(1) deve cumprir os requisitos deste regulamento.	LAR 121.1520 (d)(3), (4), (5), (6), (c), (d), (e), (f) e (g) ADOTADOS
	(2) Incluirá meios adequados, em solo e em voo, assim como instrutores qualificados e inspetores do detentor de certificado devidamente aprovados;	LAR 121.1520 (d)(3), (4), (5), (6), (c), (d), (e), (f) e (g) ADOTADOS
	(3) Constará do treinamento de solo e de voo para os membros da tripulação de voo, instrutores e examinadores credenciados do explorador, no tipo ou nos tipos dos aviões que operam;	
	(4) incluirá a coordenação adequada da tripulação de voo, assim como treinamento em todos os tipos de situações ou procedimentos de emergência e anormais causados pelo mau funcionamento do sistema moto propulsor, da célula, de outros sistemas da aeronave devido a incêndio ou outra anomalias;	
	(5) incluirá conhecimentos e perícia sobre procedimentos em voo visual e por instrumentos para a área pretendida de operações, fatores humanos incluindo a gestão de ameaças e erros, assim como o transporte e reconhecimento de artigos perigosos;	
	(6) assegurará que todos os membros da tripulação de voo conheçam as funções pelas quais são responsáveis e a relação destas funções com os outros membros da tripulação, particularmente com respeito aos procedimentos anormais e de emergência; e	
	(7) será repetido periodicamente e incluirá verificações de proeficiência segundo requerido neste regulamento.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
<p>(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador credenciado que seja responsável por um particular assunto de treinamento no solo, segmento de instrução em voo, curso de treinamento, exame em voo ou exame de competência previsto neste regulamento, deve atestar o conhecimento e a proficiência de cada tripulante, despachante ou instrutor de voo ao término do exame ou do treinamento previsto. A certificação de conclusão do curso ou exame deve constar dos registros do tripulante ou despachante. Quando tais registros forem realizados e conservados em banco de dados de computador, o instrutor, supervisor ou examinador credenciado deve ser de algum modo identificado, mas não precisar assinar o registro.</p>	<p>(c) O programa de treinamento para os membros da tripulação deve:</p>	
	<p>(1) Incluir meios adequados, em solo e em voo, assim como instrutores qualificados e examinadores credenciados, todos aprovados pela ANAC;</p>	
	<p>(2) trazer o treinamento requerido de solo e de voo para os membros da tripulação, instrutores e examinadores credenciados no tipo ou tipos de avião que operem; e</p>	
	<p>(3) garantir que cada pessoa:</p>	
	<p>(i) é competente para executar as obrigações e funções de segurança operacional delegadas a cada membro da tripulação em caso de uma emergência ou situação que requeira uma evacuação de emergência;</p>	
	<p>(ii) esteja proficiente e é capaz de usar o equipamento de emergência e salvamento, tais como flutuadores, balsas, rampas de evacuação, saídas de emergência, extintores portáteis de incêndio, equipamento de oxigênio, e conjuntos de primeiros socorros;</p>	
	<p>(iii) em serviço em aviões que operem acima de 3.000 metros (10.000 pés), possua conhecimentos sobre o efeito da falta de oxigênio e, no caso de aviões com cabine pressurizada, sobre os efeitos fisiológicos inerentes a descompressão;</p>	<p>LAR 121.1520 (d)(3), (4), (5), (6), (c), (d), (e), (f) e (g) ADOTADOS</p>
	<p>(iv) conheça as funções e responsabilidades dos outros membros da tripulação em uma emergência, na medida necessária pra desempenhar suas próprias obrigações como membro da tripulação;</p>	
	<p>(v) possua conhecimentos dos tipos de artigos perigosos que não podem ser transportados a bordo e tenha completado o treinamento de artigos perigosos exigido neste regulamento; e</p>	
	<p>(vi) possua conhecimentos de CRM.</p>	
<p>(d) Assuntos de treinamento que são aplicáveis a mais de um tipo de avião ou a mais de uma função de tripulantes e que tenham sido completados satisfatoriamente em cursos anteriores de outro avião ou outra função não precisam ser repetidos durante outros treinamentos, a não ser em treinamentos periódicos ou quando determinado pelo DAC.</p>	<p>(d) O programa de treinamento pra despachantes de voo incluirá:</p>	
	<p>(i) meios adequados em solo, instrutores e supervisores qualificados; e</p> <p>(ii) treinamento de solo e em voo, instrutores e supervisores no tipo ou tipos de aviões para os quais prestam serviços.</p>	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(e) [Uma pessoa que tenha progredido com sucesso ao longo do treinamento de vôo, que tenha sido recomendada por seu instrutor ou examinador e que tenha completado com sucesso o apropriado exame de vôo aplicado por um examinador credenciado ou por um INSPAC, não precisa completar o número de horas programadas de treinamento de vôo para um particular avião. Entretanto, sempre que o DAC verificar que 20% dos exames de vôo aplicados segundo este parágrafo em uma particular base de treinamento, durante os seis meses precedentes, não tiveram sucesso, o detentor de certificado não mais poderá aplicar este parágrafo até o DAC considerar que o treinamento de vôo foi melhorado. No caso de um detentor de certificado utilizando um curso de treinamento permitido por 121.409(c), o DAC pode requerer as horas programadas de treinamento de vôo em avião totais ou em parte, até considerar que o treinamento de vôo foi melhorado, como previsto neste parágrafo.]	(e) Sempre que um tripulante ou DOV completa um treinamento periódico e um exame de proficiência requerido, um mês antes ou um mês após o mês do vencimento do vencimento da licença será considerado que o referido treinamento ou exame de proficiência foi realizado no mês de vencimento da licença.	
(f) Quando for requerido que determinado exame seja conduzido exclusivamente por um INSPAC, isto é explicitado no texto deste regulamento. Entretanto, o DAC reserva-se o direito de determinar que qualquer exame requerido por este regulamento seja conduzido por um INSPAC.	(f) Cada instrutor, supervisor ou examinador credenciado do explorador, responsável por algum conteúdo programático do segmento de solo, segmento de voo, instrução em voo ou verificação de proficiência previsto neste regulamento deve:	
	(1) certificar-se que do conhecimento e a competência dos membros da tripulação, DOV, instrutores de voo, e examinadores credenciados do explorador, uma vez realizado, com aproveitamento, o treinamento.	
	(2) Os registros ou certificados de treinamento deverão ser arquivados separadamente para cada tripulante ou DOV.	
	(3) Para registros ou certificados mantidos em meio digital o supervisor ou instrutor do explorador deve ser identificado em cada registro na forma requerida pela ANAC.	
121.402 – PROGRAMA DE TREINAMENTO. REGRAS ESPECIAIS	121.402 – PROGRAMA DE TREINAMENTO. REGRAS ESPECIAIS	Mantido o texto original.
[(a) A não ser o próprio detentor de certificado, apenas outro detentor de certificado homologado para operar segundo este regulamento ou um centro de treinamento homologado segundo o RBHA 142 pode ser elegível, segundo esta subparte, para prover treinamento de vôo, testes e exames, sob contrato ou outro arranjo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte. Em qualquer caso, cada detentor de certificado continua sendo o responsável primário pela qualidade dos cursos utilizados e pelo treinamento do seu pessoal.	(a) A não ser o próprio detentor de certificado, apenas outro detentor de certificado autorizado a operar segundo este regulamento ou um centro de treinamento certificado segundo o RBAC 142 pode ser elegível, segundo esta subparte, para prover treinamento de voo, testes e exames, sob contrato ou outro arranjo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte. Em qualquer caso, cada detentor de certificado continua sendo o responsável primário pela qualidade dos cursos utilizados e pelo treinamento do seu pessoal.	Mantido o texto original
(b) Um detentor de certificado pode contratar (ou fazer outro arranjo) os serviços de um centro de treinamento homologado segundo o RBHA 142 para prover treinamento, testes e exames requeridos por este regulamento, desde que tal centro:	(b) Um detentor de certificado pode contratar (ou fazer outro arranjo) os serviços de um centro de treinamento certificado segundo o RBAC 142 para prover treinamento, testes e exames requeridos por este regulamento, desde que tal centro:	Mantido o texto original
(1) possua a especificação de treinamento aplicável emitida segundo o RBHA 142;	(1) possua a especificação de treinamento aplicável emitida segundo o RBAC 142;	Mantido o texto original
(2) possua as instalações, equipamentos de treinamento e materiais de ensino atendendo aos requisitos aplicáveis do RBHA 142;	(2) possua as instalações, equipamentos de treinamento e materiais de ensino atendendo aos requisitos aplicáveis do RBAC 142;	Mantido o texto original
(3) possua currículos, segmentos de currículo e porções de segmentos de currículo aprovados, aplicáveis para utilização nos cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e	(3) possua currículos, segmentos de currículo, módulos de treinamento e conteúdos programáticos aprovados, aplicáveis para utilização nos cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(4) tenha um número de instrutores e examinadores credenciados, qualificados segundo os requisitos aplicáveis de 121.411 ou 121.413, suficiente para prover treinamento, testes e exames para pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.]	(4) tenha um número de instrutores e examinadores credenciados, qualificados segundo os requisitos aplicáveis de 121.411 ou 121.413, suficiente para prover treinamento, testes e exames para pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	Mantido o texto original
121.403 - PROGRAMA DE TREINAMENTO; CURRÍCULOS	121.403 - PROGRAMA DE TREINAMENTO; CURRÍCULOS	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Cada detentor de certificado deve elaborar e manter atualizados os currículos dos programas de treinamento, por tipo de avião, para despachantes e para cada categoria de tripulante requerido pelo tipo de avião. O currículo deve incluir o treinamento de solo e de vôo requerido por esta subparte.	(a) Cada detentor de certificado deve elaborar e manter atualizados os currículos dos programas de treinamento, por tipo de avião, para despachantes e para cada categoria de tripulante requerido pelo tipo de avião. O currículo deve incluir o treinamento de solo e de voo requerido por esta subparte.	Mantido o texto original
(b) Cada currículo do programa de treinamento deve incluir:	(b) Cada currículo do programa de treinamento deve incluir:	Mantido o texto original
(1) uma listagem dos principais assuntos de treinamento de solo, incluindo assuntos referentes a treinamentos de emergência, que serão providos;	(1) uma listagem dos principais assuntos de treinamento de solo, incluindo assuntos referentes a treinamentos de emergência, que serão providos;	Mantido o texto original
(2) uma listagem de todos os dispositivos de treinamento, maquetes em tamanho natural, treinadores de sistemas e de procedimento e outros auxílios de treinamento que serão usados pelo detentor de certificado.	(2) uma listagem de todos os dispositivos de treinamento, maquetes em tamanho natural, treinadores de sistemas e de procedimento e outros auxílios de treinamento que serão usados pelo detentor de certificado.	Mantido o texto original
(3) descrições detalhadas ou cartazes gráficos de todas as manobras, ações e procedimentos normais, anormais e de emergência aprovados que serão executados durante cada fase do treinamento e exames de vôo, indicando aquelas porções de manobras, procedimentos e funções que devem ser executadas em avião durante os treinamentos e nos exames de vôo.	(3) descrições detalhadas ou cartazes gráficos de todas as manobras, ações e procedimentos normais, anormais e de emergência aprovados que serão executados durante cada fase do treinamento e exames de voo, indicando aquelas porções de manobras, procedimentos e funções que devem ser executadas em avião durante os treinamentos e nos exames de voo.	Mantido o texto original
(4) uma listagem de simuladores de avião e outros dispositivos de treinamento aprovados conforme 121.407, incluindo manobras, procedimentos e funções particulares aprovadas para serem executadas nos mesmos.	(4) uma listagem de simuladores de voo e outros dispositivos de treinamento aprovados conforme 121.407, incluindo manobras, ações e procedimentos normais, anormais e de emergência aprovados, além de funções particulares aprovadas para serem executadas nos mesmos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(5) as horas programadas de treinamento aplicáveis a cada fase do mesmo.	(5) as horas programadas de treinamento aplicáveis a cada fase do mesmo.	Mantido o texto original
(6) uma cópia de cada autorização emitida pelo DAC, conforme o parágrafo 121.405(d) desta subparte, se aplicável, para redução de horas programadas de instrução.	(6) uma cópia de cada autorização emitida pela ANAC, conforme o parágrafo 121.405(d) desta subparte, se aplicável, para redução de horas programadas de instrução.	Mantido o texto original
121.404 – TREINAMENTO DE GERENCIAMENTO DE RECURSOS PARA TRIPULANTES E DESPACHANTES (CRM/ DRM); DATAS DE CUMPRIMENTO	121.404 – TREINAMENTO DE GERENCIAMENTO DE RECURSOS PARA TRIPULANTES E DESPACHANTES (CRM); DATAS DE CUMPRIMENTO	Mantido o texto original
[Após 19 de março de 2004 nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de vôo, e após 19 de março de 2005 nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como comissário ou despachante, a menos que esta pessoa tenha completado o treinamento inicial aprovado de gerenciamento de recursos para tripulantes (CRM) ou para despachantes (DRM), como aplicável, provido por este ou por outro detentor de certificado segundo este regulamento.]	Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo, comissário ou despachante, a menos que esta pessoa tenha completado o treinamento inicial aprovado de gerenciamento de recursos de cabine (CRM), provido por este ou por outro detentor de certificado segundo este regulamento.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.405 - PROGRAMA DE TREINAMENTO E SUAS REVISÕES; APROVAÇÃO INICIAL E FINAL	121.405 - PROGRAMA DE TREINAMENTO E SUAS REVISÕES; APROVAÇÃO INICIAL E FINAL	Mantido o texto original
(a) Para obter aprovação inicial e final de um programa de treinamento, ou de revisões de um programa anteriormente aprovado, cada detentor de certificado deve submeter ao DAC:	(a) Para obter aprovação inicial e final de um programa de treinamento, ou de revisões de um programa anteriormente aprovado, cada detentor de certificado deve submeter à ANAC:	Mantido o texto original
(1) um resumo do programa ou da revisão proposta, incluindo um resumo do currículo proposto ou revisado que forneça as informações necessárias a uma avaliação preliminar dos mesmos; e	(1) um resumo do programa ou da revisão proposta, incluindo um resumo do currículo proposto ou revisado que forneça as informações necessárias a uma avaliação preliminar dos mesmos; e	Mantido o texto original
(2) qualquer informação adicional solicitada pelo DAC.	(2) qualquer informação adicional solicitada pela ANAC.	Mantido o texto original
(b) Se o programa ou revisão proposta for compatível com esta subparte, o DAC concederá aprovação inicial por escrito, após o que o detentor de certificado poderá iniciar a condução do treinamento de acordo com o programa proposto. O DAC avaliará a eficiência do programa ao longo de sua aplicação, notificando o detentor de certificado, quando for necessário, de deficiências a serem corrigidas.	(b) Se o programa ou revisão proposta for compatível com esta subparte, a ANAC concederá aprovação inicial por escrito, após o que o detentor de certificado poderá iniciar a condução do treinamento de acordo com o programa proposto. A ANAC avaliará a eficiência do programa ao longo de sua aplicação, notificando o detentor de certificado, quando for necessário, de deficiências a serem corrigidas.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) O DAC emitirá a aprovação final do programa ou da revisão se considerar ter o detentor de certificado demonstrado que o treinamento, conduzido conforme aprovado inicialmente ou conforme modificado de acordo com o parágrafo (b) desta seção, assegura que uma pessoa que o tenha completado com sucesso está adequadamente treinada para executar as funções para as quais foi designada.	(c) A ANAC emitirá a aprovação final do programa ou da revisão se considerar ter o detentor de certificado demonstrado que o treinamento, conduzido conforme aprovado inicialmente ou conforme modificado de acordo com o parágrafo (b) desta seção, assegura que uma pessoa que o tenha completado com sucesso está adequadamente treinada para executar as funções para as quais foi designada.	Alteração sugerida através da NT 012/GCTA121a de 06/03/09. 60800.014431/2009-14
(d) Para conceder aprovação inicial e final de programas ou de revisões de programas de treinamento, incluindo redução de horas programadas como autorizado por esta subparte, o DAC leva em consideração todos os auxílios de instrução, dispositivos, métodos e procedimentos listados pelo detentor de certificado no currículo requerido por 121.403, que possam melhorar a qualidade e a eficácia do processo ensino/aprendizado. Se houver aprovação de redução de horas programadas, o DAC fornecerá ao detentor de certificado uma autorização escrita informando as bases de tal aprovação.	(d) Para conceder aprovação inicial e final de programas ou de revisões de programas de treinamento, incluindo redução de horas programadas como autorizado por esta subparte, a ANAC leva em consideração todos os auxílios de instrução, dispositivos, métodos e procedimentos listados pelo detentor de certificado no currículo requerido por 121.403, que possam melhorar a qualidade e a eficácia do processo ensino/aprendizado. Se houver aprovação de redução de horas programadas, a ANAC fornecerá ao detentor de certificado uma autorização escrita informando as bases de tal aprovação.	Mantido o texto original
(e) Sempre que o DAC julgar que são necessárias revisões, visando manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final, será emitida uma notificação escrita ao detentor de certificado envolvida, estipulando as modificações a serem feitas. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação, o detentor de certificado poderá recorrer da decisão ao DAC solicitando reconsideração da mesma. A apresentação de um recurso suspende a execução das modificações até a decisão final do DAC. Entretanto, se for considerado que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo o DAC pode, informando os motivos, determinar uma revisão imediata.	(e) Sempre que a ANAC julgar que são necessárias revisões, visando manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final, será emitida uma notificação escrita ao detentor de certificado envolvida, estipulando as modificações a serem feitas. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação, o detentor de certificado poderá recorrer da decisão à ANAC solicitando reconsideração da mesma. A apresentação de um recurso suspende a execução das modificações até a decisão final da ANAC. Entretanto, se for considerado que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo a ANAC pode, informando os motivos, determinar uma revisão imediata.	Mantido o texto original
121.406 – CRÉDITO PARA TREINAMENTO ANTERIOR DE CRM/DRM		RETIRADO: SUPERADO
[(a) Para tripulantes de voo, o DAC pode creditar treinamento de CRM recebido antes de 19 de março de 2004 como todo, ou como parte, do treinamento inicial de solo de CRM requerido por 121.419.		RETIRADO: SUPERADO
(b) Para comissários, o DAC pode creditar treinamento de CRM recebido antes de 19 de março de 2004 como todo, ou como parte, do treinamento inicial de solo de CRM requerido por 121.421.		
(c) Para despachantes, o DAC pode creditar treinamento de CRM recebido antes de 19 de março de 2005 como todo, ou como parte, do treinamento inicial de solo de CRM requerido por 121.422.		RETIRADO: SUPERADO
(d) Para autorizar o crédito para treinamento inicial de solo de CRM/DRM, o DAC considera auxílios de treinamento, dispositivos, métodos e procedimentos utilizados pelo detentor de certificado em seu programa voluntário de CRM ou DRM ou em um programa avançado de qualificação (AQP) que efetivamente atenda à qualidade de um programa de treinamento de solo inicial de CRM ou DRM aprovado segundo as seções 121.419, 121.421 ou 121.422, como apropriado.		
121.407 - PROGRAMA DE TREINAMENTO; APROVAÇÃO DE SIMULADORES DE AVIÃO E OUTROS DISPOSITIVOS DE TREINAMENTO		Mantido o texto original
(a) Cada simulador de avião ou outro dispositivo de treinamento que seja usado em um curso de treinamento permitido segundo 121.409, em exames requeridos pela subparte O deste regulamento ou como permitido nos apêndices E e F deste regulamento, deve:	(a) Cada simulador de avião ou outro dispositivo de treinamento que seja usado em um curso de treinamento permitido segundo 121.409, em exames requeridos pela subparte O deste regulamento ou como permitido nos apêndices E e F deste regulamento, deve:	Mantido o texto original
(1) ser especificamente aprovado para:	(1) ser especificamente aprovado para:	Mantido o texto original
(i) o detentor de certificado;	(i) o detentor de certificado;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(ii) o tipo de avião ou, se aplicável, para a particular variante do tipo no qual o treinamento ou exame será conduzido;	(ii) o tipo de avião ou, se aplicável, para a particular variante do tipo no qual o treinamento ou exame será conduzido;	Mantido o texto original
(iii) a particular manobra, procedimento ou função de tripulante envolvida.	(iii) a particular manobra, procedimento ou função de tripulante envolvida.	Alteração sugerida através da NT 012/GCTA121a de 06/03/09. 60800.014431/2009-14
(2) manter o desempenho funcional e outras características requeridas para a aprovação.	(2) manter o desempenho funcional e outras características requeridas para a aprovação.	Mantido o texto original
(3) ser modificado para conservar-se conforme com qualquer modificação do avião sendo simulado que resulte em mudança de desempenho, de funções ou de outra característica requerida para aprovação.	(3) ser modificado para conservar-se conforme com qualquer modificação do avião sendo simulado que resulte em mudança de desempenho, de funções ou de outra característica requerida para aprovação.	Mantido o texto original
(4) antes do início de cada dia de trabalho, ser submetido a um pré-vôo funcional.	(4) antes do início de cada dia de trabalho, ser submetido a um pré-voos funcional.	Mantido o texto original
(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e discrepâncias observadas; tal livro deve ser preenchido pelo instrutor ou examinador ao fim de cada seção de treinamento ou exame de vôo.	(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e discrepâncias observadas; tal livro deve ser preenchido pelo instrutor ou examinador ao fim de cada seção de treinamento ou exame de voo.	Mantido o texto original
(b) Um determinado simulador de avião ou outro dispositivo de treinamento pode ser aprovado para utilização por mais de um detentor de certificado. Por solicitação do detentor de certificado, o DAC pode autorizar a utilização de simulador ou outro dispositivo de treinamento localizado no exterior, pertencente a um fabricante de avião ou a uma empresa aérea, mediante o reconhecimento prévio, pelo DAC, de sua aprovação para o específico treinamento pelas autoridades aeronáuticas do país envolvido	(b) Um determinado simulador de avião ou outro dispositivo de treinamento pode ser aprovado para utilização por mais de um detentor de certificado. Por solicitação do detentor de certificado, a ANAC pode autorizar a utilização de simulador ou outro dispositivo de treinamento localizado no exterior, pertencente a um fabricante de avião ou a uma empresa aérea, mediante o reconhecimento prévio, pela ANAC, de sua aprovação para o específico treinamento pelas autoridades aeronáuticas do país envolvido	Mantido o texto original
(c) Para que um simulador de avião possa ser usado em lugar do avião para satisfazer aos requisitos de vôo real fixados em 121.439 e 121.441 e nos apêndices E e F deste regulamento, ele deve:	(c) Para que um simulador de avião possa ser usado em lugar do avião para satisfazer aos requisitos de voo real fixados em 121.439 e 121.441 e nos apêndices E e F deste regulamento, ele deve:	Mantido o texto original
(1) ser aprovado de acordo com esta seção e atender aos requisitos estabelecidos pelo apêndice H deste regulamento; e	(1) ser aprovado de acordo com esta seção e atender aos requisitos estabelecidos pelo apêndice H deste regulamento; e	Mantido o texto original
(2) ser usado como parte de um programa aprovado que atenda aos requisitos de treinamento de 121.424 (a) e (c) e ao apêndice H deste regulamento.	(2) ser usado como parte de um programa aprovado que atenda aos requisitos de treinamento de 121.424 (a) e (c) e ao apêndice H deste regulamento.	Mantido o texto original
(d) Para satisfazer aos requisitos de treinamento em vôo para pilotos estabelecidos no programa de treinamento para tesouras de vento em baixa altitude aprovado para o detentor de certificado segundo a seção 121.409 deste regulamento, deve ser usado, em vez de um avião, um simulador de avião aprovado segundo esta seção.	(d) Para satisfazer aos requisitos de treinamento em voo para pilotos estabelecidos no programa de treinamento operacional, para evitar tesouras de vento em baixa altitude e CFIT – Controlled Flight into Terrain, aprovados para o detentor de certificado segundo a seção 121.409 deste regulamento, a serem executados em um simulador de voo aprovado segundo esta seção.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.409 - CURSO DE TREINAMENTO USANDO SIMULADOR DE AVIÃO E OUTROS DISPOSITIVOS DE TREINAMENTO	121.409 - CURSO DE TREINAMENTO USANDO SIMULADOR DE AVIÃO E OUTROS DISPOSITIVOS DE TREINAMENTO	Mantido o texto original
(a) Os programas de treinamento aprovados podem incluir a utilização de simuladores de avião e outros dispositivos de treinamento, desde que sejam usados como disposto nesta seção.	(a) Os programas de treinamento aprovados podem incluir a utilização de simuladores de avião e outros dispositivos de treinamento, desde que sejam usados como disposto nesta seção.	Mantido o texto original
(b) Um curso de treinamento em simulador de avião pode ser incluído para uso como estabelecido na seção 121.441 deste regulamento, se tal curso:	(b) Um curso de treinamento em simulador de avião pode ser incluído para uso como estabelecido na seção 121.441 deste regulamento, se tal curso:	Mantido o texto original
(1) fornecer pelo menos 4 horas de treinamento nos postos de pilotagem do simulador, assim como um "briefing" antes e um "de-briefing" depois de cada seção de treinamento;	(1) fornecer pelo menos 4 horas de treinamento nos postos de pilotagem do simulador, assim como um "briefing" antes e um "de-briefing" depois de cada seção de treinamento;	Mantido o texto original
(2) fornecer pelo menos o treinamento dos procedimentos e manobras estabelecidas no apêndice F deste regulamento; ou	(2) fornecer pelo menos o treinamento dos procedimentos e manobras estabelecidas no apêndice F deste regulamento; ou	Mantido o texto original
(3) fornecer treinamento orientado para operação em rota, incluindo:	(3) fornecer treinamento orientado para operação em rota, incluindo:	Mantido o texto original
(i) utilização de tripulação técnica completa;	(i) utilização de tripulação técnica completa;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(ii) execução de, pelo menos, as manobras e procedimentos normais, anormais e de emergência que possam ser esperados em operações em rota;	(ii) execução de, pelo menos, as manobras e procedimentos normais, anormais e de emergência que possam ser esperados em operações em rota;	Mantido o texto original
(iii) segmentos de voo representativos das operações sendo conduzidas pelo detentor de certificado; e	(iii) segmentos de voo representativos das operações sendo conduzidas pelo detentor de certificado; e	Mantido o texto original
(4) [for conduzido por um instrutor que atenda aos requisitos aplicáveis da seção 121.412.]	(4) for conduzido por um instrutor que atenda aos requisitos aplicáveis da seção 121.412.	Mantido o texto original
[A conclusão bem sucedida desse curso de treinamento deve ser atestada por um examinador credenciado ou por um INSPAC.]	A conclusão bem sucedida desse curso de treinamento deve ser atestada por um examinador credenciado ou por um INSPAC.	Mantido o texto original
(c) As horas programadas de treinamento de voo estabelecidas nesta subparte não se aplicam se o programa de treinamento para o tipo de avião incluir:	(c) As horas programadas de treinamento de voo estabelecidas nesta subparte não se aplicam se o programa de treinamento para o tipo de avião incluir:	Mantido o texto original
(1) um curso de treinamento de piloto em simulador de avião, como previsto em 121.424(d); ou	(1) um curso de treinamento de piloto em simulador de avião, como previsto em 121.424(d); ou	Mantido o texto original
(2) um curso de treinamento de mecânico de voo em simulador de avião, ou outro dispositivo de treinamento, como previsto em 121.425(c).	(2) um curso de treinamento de mecânico de voo em simulador de avião, ou outro dispositivo de treinamento, como previsto em 121.425(c).	Mantido o texto original
(d) Cada detentor de certificado sujeito à seção 121.358 deste regulamento deve usar em cada um dos seus cursos de treinamento em voo para pilotos um simulador aprovado de cada tipo de avião capaz de prover, pelo menos, o treinamento das manobras e procedimentos constantes de seu programa de treinamento para tesouras de vento em baixa altitude. O programa aprovado para treinamento de tesouras de vento deve ser incluído em cada um dos programas de treinamento de voo estabelecidos segundo as seções 121.409(b), 121.418, 121.424 e 121.427 deste regulamento.	(d) Cada detentor de certificado sujeito à seção 121.358 deste regulamento deve usar em cada um dos seus cursos de treinamento em voo para pilotos um simulador de voo aprovado de cada tipo de avião capaz de prover, pelo menos, o treinamento de ações e procedimentos normais, anormais e de emergência aprovados constantes de seu programa de treinamento operacional para tesouras de vento em baixa altitude e CFIT – <i>Controlled Flight into Terrain</i> . O programa de treinamento operacional aprovado para estas manobras anormais deve ser incluído em cada um dos programas de treinamento de voo estabelecidos segundo as seções 121.409(b), 121.418, 121.424 e 121.427 deste regulamento.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.411 – QUALIFICAÇÕES: EXAMINADOR CREDENCIADO EM AVIÃO E EXAMINADOR CREDENCIADO EM SIMULADOR	121.411 – QUALIFICAÇÕES: EXAMINADOR CREDENCIADO EM AVIÃO E EXAMINADOR CREDENCIADO EM SIMULADOR	Mantido o texto original
(a) Para os propósitos desta seção e da seção 121.413:	(a) Para os propósitos desta seção e da seção 121.413:	Mantido o texto original
(1) Um examinador credenciado em avião é uma pessoa que é qualificada e autorizada a conduzir verificações ou instrução de voo em um avião, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de avião.	(1) Um examinador credenciado em avião é uma pessoa que é qualificada e autorizada a conduzir verificações ou instrução de voo em um avião, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de avião.	Mantido o texto original
(2) Um examinador credenciado em simulador é uma pessoa que é qualificada e autorizada a conduzir verificações ou instrução de voo, mas apenas em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de avião.	(2) Um examinador credenciado em simulador é uma pessoa que é qualificada e autorizada a conduzir verificações ou instrução de voo, mas apenas em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de avião.	Mantido o texto original
(3) Os examinadores credenciados em avião e em simulador são os examinadores que exercem as funções descritas em 121.401(a)(4).	(3) Os examinadores credenciados em avião e em simulador são os examinadores que exercem as funções descritas em 121.401(a)(4).	Mantido o texto original
(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como examinador credenciado em avião em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião envolvido, essa pessoa:	(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador credenciado em avião em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião envolvido, essa pessoa:	
(1) possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como apropriado, em operações segundo este regulamento;	(1) possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo, navegador ou comissário de voo, como apropriado, em operações segundo este regulamento;	
(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO nº 99 art. 2º, de 11

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS	
(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	de maio de 2009	
(4) tenha completado, com sucesso, os aplicáveis requisitos de treinamento de 121.413, incluindo treinamento e prática de vôo em avião para treinamento inicial e de transição.	(4) tenha completado, com sucesso, os aplicáveis requisitos de treinamento de 121.413, incluindo treinamento e prática de voo em avião para treinamento inicial e de transição.		
(5) [se estiver trabalhando como tripulante de vôo requerido deve possuir um certificado de capacidade física de 1ª ou 2ª classe válido e adequado às funções que exerce.]	(5) se estiver trabalhando como tripulante de voo requerido deve possuir um certificado de capacidade física de 1ª ou 2ª classe válido e adequado às funções que exerce.		
(6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente estabelecidos em 121.439; e	(6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente estabelecidos em 121.439; e		
(7) tenha sido aprovada pelo DAC para as funções de examinador envolvidas.	(7) tenha sido aprovada pela ANAC para as funções de examinador envolvidas.		
(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como examinador credenciado em simulador, ou em dispositivo de treinamento de vôo, em um programa de treinamento estabelecido segundo este regulamento, a menos que, com respeito ao particular avião envolvido, essa pessoa atenda às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:	(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador credenciado em simulador, ou em dispositivo de treinamento de voo, em um programa de treinamento estabelecido segundo este regulamento, a menos que, com respeito ao particular avião envolvido, atenda às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:		Mantido o texto original
(1) possua as licenças e habilitações, exceto o certificado de capacidade física, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(1) possua as licenças e habilitações, exceto o certificado de capacidade física, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;		Mantido o texto original
(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases do treinamento para o avião, incluindo treinamento periódico, que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases do treinamento para o avião, incluindo treinamento periódico, que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador em operações segundo este regulamento;	Mantido o texto original	
(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou de competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou de competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador em operações segundo este regulamento;	Mantido o texto original	
(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis de 121.413; e	(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis de 121.413; e	Mantido o texto original	
(5) tenha sido aprovado pelo DAC para as funções de examinador envolvidas.	(5) tenha sido aprovado pela ANAC para as funções de examinador envolvidas.	Mantido o requisito. Substituído o termo DAC por ANAC.	
(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4), como aplicável, deve ser anotado nos registros individuais de treinamento mantidos pelo detentor de certificado.	(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4), como aplicável, deve ser anotado nos registros individuais de treinamento mantidos pelo detentor de certificado.	Mantido o texto original	
(e) Examinadores credenciados em avião que não possuam um apropriado certificado de capacidade física válido podem exercer as funções de examinador mas não podem compor a tripulação requerida em operações segundo este regulamento. Em operações de bandeira segundo este regulamento, os examinadores credenciados em avião que tenham 60 ou mais anos de idade podem exercer as funções de examinador mas não podem compor a tripulação requerida.	(e) Examinadores credenciados em avião que não possuam um apropriado certificado de capacidade física válido podem exercer as funções de examinador mas não podem compor a tripulação requerida em operações segundo este regulamento. Em operações de bandeira segundo este regulamento, os examinadores credenciados em avião que tenham 60 ou mais anos de idade podem exercer as funções de examinador mas não podem compor a tripulação requerida.	Mantido o texto original	
(f) Um examinador credenciado em simulador deve fazer o seguinte:	(f) Um examinador credenciado em simulador deve fazer o seguinte:	Mantido o texto original	
(1) voar, pelo menos, dois segmentos como tripulante requerido para o tipo de avião envolvido dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer exame por ele conduzido em simulador; ou	(1) voar, pelo menos, dois segmentos como tripulante requerido para o tipo de avião envolvido dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer exame por ele conduzido em simulador; ou	Mantido o texto original	
(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação de operação em linha dentro do período estabelecido por este programa, o qual deve preceder a execução de qualquer exame por ele conduzido em simulador.	(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação de operação em linha dentro do período estabelecido por este programa, o qual deve preceder a execução de qualquer exame por ele conduzido em simulador.	Mantido o texto original	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(g) Os segmentos de vôo ou o programa de observação requeridos no parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês calendário requerido se forem completados no mês calendário anterior ou seguinte ao mês requerido.	(g) Os segmentos de vôo ou o programa de observação requeridos no parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês calendário requerido se forem completados no mês calendário anterior ou seguinte ao mês requerido.	Mantido o texto original
121.412 – QUALIFICAÇÕES: INSTRUTOR DE VÔO EM AVIÃO E INSTRUTOR DE VÔO EM SIMULADOR	121.412 – QUALIFICAÇÕES: INSTRUTOR DE VOO EM AVIÃO E INSTRUTOR DE VOO EM SIMULADOR	Mantido o texto original
(a) Para os propósitos desta seção e da seção 121.414:	(a) Para os propósitos desta seção e da seção 121.414:	Mantido o texto original
(1) um instrutor de vôo em avião é uma pessoa que tenha sido qualificada como instrutor em um avião, um simulador de vôo ou em um dispositivo de treinamento de vôo para um particular tipo de avião.	(1) um instrutor de voo em avião é uma pessoa que tenha sido qualificada como instrutor em um avião, um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de avião.	Mantido o texto original
(2) um instrutor de vôo em simulador é uma pessoa que tenha sido qualificada como instrutor, mas apenas em um simulador de vôo ou em um dispositivo de treinamento de vôo para um particular tipo de avião.	(2) um instrutor de voo em simulador é uma pessoa que tenha sido qualificada como instrutor, mas apenas em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de avião.	Mantido o texto original
(3) os instrutores de vôo em avião e em simulador são os instrutores que exercem as funções descritas em 121.401(a)(4).	(3) os instrutores de voo em avião e em simulador são os instrutores que exercem as funções descritas em 121.401(a)(4).	Mantido o texto original
(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como instrutor de vôo em avião em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião envolvido, essa pessoa:	(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de voo em avião em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião envolvido, essa pessoa:	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO nº 99 art 3º, de 11 de maio de 2009
(1) possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador, como apropriado, em operações segundo este regulamento;	(1) possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como apropriado, em operações segundo este regulamento;	
(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	
(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador ou comissário de voo, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	
(4) tenha completado, com sucesso, os aplicáveis requisitos de treinamento de 121.413, incluindo treinamento e prática de vôo em avião para treinamento inicial e de transição.	(4) tenha completado, com sucesso, os aplicáveis requisitos de treinamento de 121.413, incluindo treinamento e prática de voo em avião para treinamento inicial e de transição.	
(5) [se estiver trabalhando como tripulante de vôo requerido deve possuir um certificado de capacidade física de 1ª ou 2ª classe válido e adequado às funções que exerce.]	(5) se estiver trabalhando como tripulante de voo requerido deve possuir um certificado de capacidade física de 1ª ou 2ª classe válido e adequado às funções que exerce.	
(6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente estabelecidos em 121.439.	(6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente estabelecidos em 121.439.	
(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como instrutor de vôo em simulador, ou em dispositivo de treinamento de vôo, em um programa de treinamento estabelecido segundo este regulamento, a menos que, com respeito ao particular avião envolvido, essa pessoa atenda às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:	(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de voo em simulador, ou em dispositivo de treinamento de voo, em um programa de treinamento estabelecido segundo este regulamento, a menos que, com respeito ao particular avião envolvido, atenda às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:	Mantido o texto original
(1) possua as licenças e habilitações, exceto o certificado de capacidade física, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(1) possua as licenças e habilitações, exceto o certificado de capacidade física, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	Mantido o texto original
(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases do treinamento para o avião, incluindo treinamento periódico, que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases do treinamento para o avião, incluindo treinamento periódico, que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador em operações segundo este regulamento;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou de competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de vôo ou navegador em operações segundo este regulamento; e	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou de competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador em operações segundo este regulamento; e	Mantido o texto original
(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis de 121.414.	(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis de 121.414.	Mantido o texto original
(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4), como aplicável, deve ser anotado nos registros individuais de treinamento mantidos pelo detentor de certificado.	(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4), como aplicável, deve ser anotado nos registros individuais de treinamento mantidos pelo detentor de certificado.	Mantido o texto original
(e) Instrutores de vôo em avião que não possuam um apropriado certificado de capacidade física válido podem exercer as funções de instrutor mas não podem compor a tripulação requerida em operações segundo este regulamento. Em operações de bandeira segundo este regulamento, os instrutores de vôo em avião que tenham 60 ou mais anos de idade podem exercer as funções de instrutor mas não podem compor a tripulação requerida.	(e) Instrutores de voo em avião que não possuam um apropriado certificado de capacidade física válido podem exercer as funções de instrutor mas não podem compor a tripulação requerida em operações segundo este regulamento. Em operações de bandeira segundo este regulamento, os instrutores de voo em avião que tenham 60 ou mais anos de idade podem exercer as funções de instrutor mas não podem compor a tripulação requerida.	Mantido o texto original
(f) Um instrutor de vôo em simulador deve fazer o seguinte:	(f) Um instrutor de voo em simulador deve cumprir com os seguintes requisitos:	Mantido o texto original
(1) voar, pelo menos, dois segmentos como tripulante requerido para o tipo de avião envolvido dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer instrução por ele conduzida em simulador (e deve possuir um certificado de capacidade física válido e apropriado); ou	(1) voar, pelo menos, dois segmentos como tripulante requerido para o tipo de avião envolvido dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer instrução por ele conduzida em simulador (e deve possuir um certificado de capacidade física válido e apropriado); ou	Mantido o texto original
(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação de operação em linha dentro do período estabelecido por este programa, o qual deve preceder a execução de qualquer instrução por ele conduzida em simulador.	(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação de operação em linha dentro do período estabelecido por este programa, o qual deve preceder a execução de qualquer instrução por ele conduzida em simulador.	Mantido o texto original
(g) Os segmentos de vôo ou o programa de observação requeridos no parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês calendário requerido se forem completados no mês calendário anterior ou seguinte ao mês requerido.	(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação requeridos no parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês calendário requerido se forem completados no mês calendário anterior ou seguinte ao mês requerido.	Mantido o texto original
	121.412a QUALIFICAÇÕES DO INSTRUTOR DE DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO	Alterada a numeração visando manutenção da padronização com o FAR Part 121
	(a) Um instrutor de Despachante Operacional de Voo, é uma pessoa qualificada e autorizada a conduzir instrução de um equipamento da empresa.	TEXTO DE ACORDO COM A
	(b) Um instrutor de Despachante Operacional de Voo é uma pessoa indicada pelo operador e aprovada pela ANAC, que possua contrato de trabalho na função (essa exercida no mínimo há 3 anos) de Despachante Operacional de Voo.	
	(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de Despachante Operacional de Voo em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião, essa pessoa:	
	(1) possua a licença e as habilitações necessárias para trabalhar como Despachante Operacional de Voo, em operações segundo este regulamento;	
	(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridos para trabalhar como Despachante Operacional de Voo, em operações segundo este regulamento;	
	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de competência que sejam requeridos para trabalhar como Despachante operacional de Voo, em operações segundo este regulamento; e	
	(4) tenha completado, com sucesso, os treinamentos requeridos para instrutor, conforme programa de treinamento estabelecido pelo operador.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	Página 124	
	(d) Um instrutor de Despachante Operacional de Voo é uma pessoa que tenha sido qualificada	RESOLUÇÃO nº 99 art 4º, de 11 de maio de 2009
	como instrutor em um ou mais aviões.	
	(e) Um instrutor de Despachante Operacional de Voo exerce a função de dar instrução em solo para Despachantes recém contratados ou em transição para outro equipamento.	
	(f) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de Despachante Operacional de Voo em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião, essa pessoa:	
	(1) possua a licença e as habilitações que necessárias para trabalhar como Despachante Operacional de Voo, em operações segundo este regulamento;	
	(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridos para trabalhar como Despachante Operacional de Voo, em operações segundo este regulamento;	
	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de competência que sejam requeridos para trabalhar como instrutor de Despachante Operacional de Voo, em operações segundo este regulamento; e	
	(4) tenha completado, com sucesso, os treinamentos requeridos para instrutor, conforme programa de treinamento estabelecido pelo operador.	
	121.412b QUALIFICAÇÕES. DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO -EXAMINADOR CREDENCIADO	Alterada a numeração visando manutenção da padronização com o FAR Part 121
	(a) Um Despachante Operacional de Voo Examinador Credenciado é uma pessoa qualificada e autorizada a conduzir exames de competência em Despachantes Operacionais de Voo.	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO nº 99 art 5º, de 11 de maio de 2009
	(b) Um Despachante Operacional de Voo Examinador Credenciado é uma pessoa indicada pelo operador e aprovada pela ANAC, que possua contrato de trabalho na função (essa exercida no mínimo há 3 anos) de Despachante Operacional de Voo e exerça a função de realizar exames de competência Despachantes Operacionais de Voo.	
	(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como Despachante Operacional de Voo Examinador Credenciado em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião, essa pessoa:	
	(1) Possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como Despachante Operacional de Voo, em operações segundo este regulamento;	
	(2) Tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridos para trabalhar como Despachante Operacional de Voo, em operações segundo este regulamento;	
	(3) Tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de competência que sejam requeridos para trabalhar como Despachante Operacional de Voo, em operações segundo este regulamento;	
	(4) Tenha completado, com sucesso, os treinamentos requeridos para examinador, conforme programa de treinamento estabelecido pelo operador;	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(5) Tenha exercido, por no mínimo 6 meses na empresa, função de instrutor no equipamento no qual intenta ser examinador; e	
	(6) Tenha sido aprovado pela ANAC para as funções de examinador credenciado.	
121.413 – REQUISITOS PARA TREINAMENTO INICIAL, TREINAMENTO DE TRANSIÇÃO E EXAMES: EXAMINADORES CREDENCIADOS EM AVIÃO E EXAMINADORES CREDENCIADOS EM SIMULADOR	121.413 – REQUISITOS PARA TREINAMENTO INICIAL, TREINAMENTO DE TRANSIÇÃO E EXAMES: EXAMINADORES CREDENCIADOS EM AVIÃO E EXAMINADORES CREDENCIADOS EM SIMULADOR	Mantido o texto original.
[(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como examinador credenciado a menos que:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador credenciado a menos que:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) essa pessoa tenha completado, satisfatoriamente, o exame do treinamento inicial ou de transição; e	(1) tenha completado, satisfatoriamente, o exame do treinamento inicial ou de transição; e	Mantido o texto original
(2) dentro dos 24 meses calendáricos precedentes essa pessoa tenha conduzido um exame de proficiência ou de competência sob a observação de um INSPAC ou de outro examinador credenciado designado pelo operador. O exame observado pode ser realizado total ou parcialmente em um avião, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	(2) dentro dos 24 meses calendáricos precedentes essa pessoa tenha conduzido um exame de proficiência ou de competência sob a observação de um INSPAC ou de outro examinador credenciado designado pelo operador. O exame observado pode ser realizado total ou parcialmente em um avião, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	Mantido o texto original
(b) Os exames observados requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês calendárico requerido se forem completados no mês calendárico anterior ou seguinte ao mês requerido.	(b) Os exames observados requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês calendárico requerido se forem completados no mês calendárico anterior ou seguinte ao mês requerido.	Mantido o texto original
(c) O treinamento de solo inicial para examinador credenciado deve incluir o seguinte:	(c) O treinamento de solo inicial para examinador credenciado deve incluir o seguinte:	Mantido o texto original
(1) responsabilidades, deveres e funções de um examinador credenciado.	(1) responsabilidades, deveres e funções de um examinador credenciado.	Mantido o texto original
(2) regulamentos aeronáuticos aplicáveis e a política e procedimentos do detentor de certificado.	(2) regulamentos aeronáuticos aplicáveis e a política e procedimentos do detentor de certificado.	Mantido o texto original
(3) técnicas, métodos e procedimentos apropriados para conduzir os exames requeridos.	(3) técnicas, métodos e procedimentos apropriados para conduzir os exames requeridos.	Mantido o texto original
(4) avaliação apropriada do desempenho dos estudantes, incluindo a identificação de:	(4) avaliação apropriada do desempenho dos estudantes, incluindo a identificação de:	Mantido o texto original
(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	Mantido o texto original
(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança.	(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança.	Mantido o texto original
(5) ações corretivas apropriadas no caso de exames insatisfatórios.	(5) ações corretivas apropriadas no caso de exames insatisfatórios.	Mantido o texto original
(6) métodos, procedimentos e limitações aprovadas no desempenho de procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos pelo tipo de avião envolvido.	(6) métodos, procedimentos e limitações aprovadas no desempenho de procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos pelo tipo de avião envolvido.	Mantido o texto original
(d) O treinamento de solo de transição para um examinador credenciado deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas no desempenho de procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos pelo tipo de avião para o qual o examinador está em transição.	(d) O treinamento de solo de transição para um examinador credenciado deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas no desempenho de procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos pelo tipo de avião para o qual o examinador está em transição.	Mantido o texto original
(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador credenciado de pilotos em avião, para um examinador credenciado de mecânicos de voo em avião e para um examinador credenciado de navegadores em avião deve incluir o seguinte:	(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador credenciado de pilotos em avião, para um examinador credenciado de mecânicos de voo em avião e para um examinador credenciado de navegadores em avião deve incluir o seguinte:	Mantido o texto original
(1) as medidas de segurança a serem tomadas em situações de emergência que possam ocorrer durante um exame.	(1) as medidas de segurança a serem tomadas em situações de emergência que possam ocorrer durante um exame.	Mantido o texto original
(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias, extemporâneas ou não executadas durante um exame.	(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias, extemporâneas ou não executadas durante um exame.	Mantido o texto original
(3) para um examinador credenciado de pilotos em avião:	(3) para um examinador credenciado de pilotos em avião:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(i) treinamento e prática na condução de exames em vô, sentado em qualquer dos dois postos de pilotagem, verificando a execução das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, de modo a assegurar competência na aplicação dos exames de vô para pilotos requeridos por este regulamento; e	(i) treinamento e prática na condução de exames em voo, sentado em qualquer dos dois postos de pilotagem, verificando a execução das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, de modo a assegurar competência na aplicação dos exames de voo para pilotos requeridos por este regulamento; e	Mantido o texto original
(ii) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer assento de pilotagem, em situações de emergência que possam ocorrer durante um exame.	(ii) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer assento de pilotagem, em situações de emergência que possam ocorrer durante um exame.	Mantido o texto original
(4) para um examinador credenciado de mecânicos de vô em avião e para um examinador credenciado de navegadores em avião, treinamento para assegurar competência no desempenho de seus deveres.	(4) para um examinador credenciado de mecânicos de voo em avião e para um examinador credenciado de navegadores em avião, treinamento para assegurar competência no desempenho de seus deveres.	Mantido o texto original
(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos, em todo ou em parte, em vô, em simulador de vô ou em dispositivo de treinamento de vô, como apropriado.	(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos, em todo ou em parte, em voo, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	Mantido o texto original
(g) O treinamento de vô inicial e de transição para um examinador credenciado em simulador deve incluir o seguinte:	(g) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador credenciado em simulador deve incluir o seguinte:	Mantido o texto original
(1) treinamento e prática na condução de exames em vô verificando a execução das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, de modo a assegurar competência na aplicação dos exames de vô requeridos por este regulamento. Esses treinamentos e práticas devem ser realizados em um simulador de vô ou em um dispositivo de treinamento de vô.	(1) treinamento e prática na condução de exames em voo verificando a execução das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, de modo a assegurar competência na aplicação dos exames de voo requeridos por este regulamento. Esses treinamentos e práticas devem ser realizados em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	Mantido o texto original
(2) treinamento na operação de simuladores de vô e de dispositivos de treinamento de vô, ou em ambos, para assegurar competência na condução dos exames em vô requeridos por este regulamento.]	(2) treinamento na operação de simuladores de voo e de dispositivos de treinamento de voo, ou em ambos, para assegurar competência na condução dos exames em voo requeridos por este regulamento.	Mantido o texto original
121.414 - REQUISITOS PARA TREINAMENTO INICIAL, TREINAMENTO DE TRANSIÇÃO E EXAMES: INSTRUTORES DE VÔ EM AVIÃO E INSTRUTORES DE VÔ EM SIMULADOR	121.414 - REQUISITOS PARA TREINAMENTO INICIAL, TREINAMENTO DE TRANSIÇÃO E EXAMES: INSTRUTORES DE VOO EM AVIÃO E INSTRUTORES DE VOO EM SIMULADOR	Mantido o texto original.
[(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como instrutor de vô a menos que:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de voo a menos que:	Mantido o texto original
(1) essa pessoa tenha completado, satisfatoriamente, o treinamento inicial ou de transição para instrutor de vô; e	(1) tenha completado, satisfatoriamente, o treinamento inicial ou de transição para instrutor de voo; e	Mantido o texto original
(2) dentro dos 24 meses calendáricos precedentes essa pessoa tenha, satisfatoriamente, conduzido instrução sob observação de um INSPAC ou um examinador do operador credenciado. O exame observado pode ser realizado, no todo ou em parte, em um avião, em um simulador de vô ou em um dispositivo de treinamento de vô.	(2) dentro dos 24 meses calendáricos precedentes essa pessoa tenha, satisfatoriamente, conduzido instrução sob observação de um INSPAC ou um examinador do operador credenciado. O exame observado pode ser realizado, no todo ou em parte, em um avião, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	Mantido o texto original
(b) Os exames observados requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês calendárico requerido se forem completados no mês calendárico anterior ou seguinte ao mês requerido.	(b) Os exames observados requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês calendárico requerido se forem completados no mês calendárico anterior ou seguinte ao mês requerido.	Mantido o texto original
(c) O treinamento de solo inicial para instrutores de vô deve incluir o seguinte:	(c) O treinamento de solo inicial para instrutores de voo deve incluir o seguinte:	Mantido o texto original
(1) responsabilidades, deveres e funções de um instrutor de vô.	(1) responsabilidades, deveres e funções de um instrutor de voo.	Mantido o texto original
(2) regulamentos aeronáuticos aplicáveis e a política e procedimentos do detentor de certificado.	(2) regulamentos aeronáuticos aplicáveis e a política e procedimentos do detentor de certificado.	Mantido o texto original
(3) técnicas, métodos e procedimentos apropriados para conduzir instrução de vô.	(3) técnicas, métodos e procedimentos apropriados para conduzir instrução de voo.	Mantido o texto original
(4) avaliação apropriada do desempenho dos estudantes, incluindo a identificação de:	(4) avaliação apropriada do desempenho dos estudantes, incluindo a identificação de:	Mantido o texto original
(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	Mantido o texto original
(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança.	(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(5) ações corretivas no caso de progresso insatisfatório no treinamento.	(5) ações corretivas no caso de progresso insatisfatório no treinamento.	Mantido o texto original
(6) métodos, procedimentos e limitações aprovadas para execução de procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos pelo tipo de avião envolvido.	(6) métodos, procedimentos e limitações aprovadas para execução de procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos pelo tipo de avião envolvido.	Mantido o texto original
(7) exceto para detentores de uma licença de instrutor de voo:	(7) exceto para detentores de uma licença de instrutor de voo:	Mantido o texto original
(i) os princípios fundamentais do processo ensino-aprendizado;	(i) os princípios fundamentais do processo ensino-aprendizado;	Mantido o texto original
(ii) métodos e procedimentos de ensino; e	(ii) métodos e procedimentos de ensino; e	Mantido o texto original
(iii) o relacionamento instrutor-estudante.	(iii) o relacionamento instrutor-estudante.	Mantido o texto original
(d) O treinamento de solo de transição para instrutores de voo deve incluir os métodos, procedimentos e limitações aprovadas para execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência aplicáveis ao avião para o qual o instrutor de voo está em transição	(d) O treinamento de solo de transição para instrutores de voo deve incluir os métodos, procedimentos e limitações aprovadas para execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência aplicáveis ao avião para o qual o instrutor de voo está em transição	Mantido o texto original
(e) O treinamento em voo inicial e de transição para instrutores de voo de pilotos em avião, instrutores de mecânicos de voo em avião e instrutores de navegadores em avião deve incluir o seguinte:	(e) O treinamento em voo inicial e de transição para instrutores de voo de pilotos em avião, instrutores de mecânicos de voo em avião e instrutores de navegadores em avião deve incluir o seguinte:	Mantido o texto original
(1) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer assento de pilotagem, em situações de emergência que possam ocorrer durante a instrução.	(1) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer assento de pilotagem, em situações de emergência que possam ocorrer durante a instrução.	Mantido o texto original
(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias, extemporâneas ou não executadas durante a instrução.	(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias, extemporâneas ou não executadas durante a instrução.	Mantido o texto original
(3) para instrutores de voo de pilotos em avião:	(3) para instrutores de voo de pilotos em avião:	Mantido o texto original
(i) treinamento e prática de voo em avião, conduzindo instrução dos assentos de pilotagem esquerdo e direito dos procedimentos normais, anormais e de emergência, de modo a assegurar competência como instrutor; e	(i) treinamento e prática de voo em avião, conduzindo instrução dos assentos de pilotagem esquerdo e direito dos procedimentos normais, anormais e de emergência, de modo a assegurar competência como instrutor; e	Mantido o texto original
(ii) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer assento de pilotagem, em situações de emergência que possam ocorrer durante a instrução.	(ii) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer assento de pilotagem, em situações de emergência que possam ocorrer durante a instrução.	Mantido o texto original
(4) para instrutores de mecânicos de voo em avião e para instrutores de navegadores, treinamento de voo em avião de modo a assegurar competência no desempenho de seus deveres.	(4) para instrutores de mecânicos de voo em avião e para instrutores de navegadores, treinamento de voo em avião de modo a assegurar competência no desempenho de seus deveres.	Mantido o texto original
(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos, em todo ou em parte, em voo, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos, em todo ou em parte, em voo, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	Mantido o texto original
(g) O treinamento de voo inicial e de transição para instrutores de voo em simulador deve incluir o seguinte:	(g) O treinamento de voo inicial e de transição para instrutores de voo em simulador deve incluir o seguinte:	Mantido o texto original
(1) treinamento e prática nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar competência para conduzir a instrução de voo requerida por este regulamento. Este treinamento pode ser realizado em todo ou em parte, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	(1) treinamento e prática nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar competência para conduzir a instrução de voo requerida por este regulamento. Este treinamento pode ser realizado em todo ou em parte, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	Mantido o texto original
(2) treinamento na operação de simuladores de voo ou dispositivos de treinamento de voo, ou ambos, para assegurar competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento.]	(2) treinamento na operação de simuladores de voo ou dispositivos de treinamento de voo, ou ambos, para assegurar competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento.]	Mantido o texto original
121.415 - REQUISITOS DE TREINAMENTO. DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO E TRIPULANTES EM GERAL	121.415 - REQUISITOS DE TREINAMENTO. DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO E TRIPULANTES EM GERAL	Mantido o texto original
(a) Cada programa de treinamento deve proporcionar o seguinte treinamento de solo, como apropriado para a particular designação do tripulante ou do despachante:	(a) Cada programa de treinamento deve proporcionar o seguinte treinamento de solo, como apropriado para a particular designação do tripulante ou do despachante:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) treinamento de solo sobre doutrinação básico para tripulantes e despachantes recém-contratados, incluindo 40 horas programadas de instrução no solo, que podem ser reduzidas de acordo com a seção 121.405, ou como especificado em 121.401(d), sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	(1) treinamento de solo sobre doutrinação básico para tripulantes e despachantes recém-contratados, incluindo 40 horas programadas de instrução no solo, que podem ser reduzidas de acordo com a seção 121.405, ou como especificado em 121.401(d), sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	Mantido o texto original
(i) deveres e responsabilidades de tripulantes e despachantes, como aplicável;	(i) deveres e responsabilidades de tripulantes e despachantes, como aplicável;	Mantido o texto original
(ii) instrução apropriada sobre os regulamentos aeronáuticos;	(ii) instrução apropriada sobre os regulamentos aeronáuticos;	Mantido o texto original
(iii) conteúdo do certificado de homologação do detentor e de suas especificações operativas (não aplicável para comissários de bordo);	(iii) conteúdo do certificado ETA do detentor e de suas especificações operativas (não aplicável para comissários de bordo);	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iv) partes adequadas do manual do detentor de certificado; e	(iv) partes adequadas do manual do detentor de certificado; e	Mantido o texto original
(v) Para comissários, noções básicas sobre aviões, teoria do voo e atmosfera.	(v) Para comissários, noções básicas sobre aviões, teoria do voo e atmosfera.	Mantido o texto original
(2) o treinamento de solo inicial e de transição especificados nas seções 121.419 até 121.422, como aplicável.	(2) o treinamento de solo inicial e de transição especificados nas seções 121.419 até 121.422, como aplicável.	Mantido o texto original
(3) para tripulantes, o treinamento de emergências especificado nas seções 121.417.	(3) para tripulantes, o treinamento de emergências especificado nas seções 121.417.	Mantido o texto original
(b) Cada programa de treinamento deve proporcionar o treinamento de voo previsto nas seções 121.424 até 121.426, como aplicável.	(b) Cada programa de treinamento deve proporcionar o treinamento de voo previsto nas seções 121.424 até 121.426, como aplicável.	Mantido o texto original
(c) Cada programa de treinamento deve proporcionar o treinamento periódico de solo e de voo estabelecido pela seção 121.427.	(c) Cada programa de treinamento deve proporcionar o treinamento periódico de solo e de voo estabelecido pela seção 121.427.	Mantido o texto original
(d) Se o DAC considerar que, devido a diferenças entre aviões do mesmo tipo operados pelo detentor de certificado, há necessidade de treinamento adicional para assegurar que cada tipo de tripulante e cada despachante esteja adequadamente treinado para desempenhar os deveres que lhe são designados, o programa de treinamento deve prover o treinamento de diferenças especificado em 121.418.	(d) Se a ANAC considerar que, devido a diferenças entre aviões do mesmo tipo operados pelo detentor de certificado, há necessidade de treinamento adicional para assegurar que cada tipo de tripulante e cada despachante esteja adequadamente treinado para desempenhar os deveres que lhe são designados, o programa de treinamento deve prover o treinamento de diferenças especificado em 121.418.	Mantido o texto original
(e) O programa de treinamento pode proporcionar o treinamento de elevação de nível estabelecido pelas seções 121.419 e 121.424, para um particular tipo de avião, visando qualificar como piloto em comando ou como segundo em comando um tripulante qualificado e trabalhando como segundo em comando ou mecânico de voo, respectivamente, nesse mesmo tipo de avião.	(e) O programa de treinamento pode proporcionar o treinamento de elevação de nível estabelecido pelas seções 121.419 e 121.424, para um particular tipo de avião, visando qualificar como piloto em comando ou como segundo em comando um tripulante qualificado e trabalhando como segundo em comando ou mecânico de voo, respectivamente, nesse mesmo tipo de avião.	Mantido o texto original
(f) Assuntos, manobras e procedimentos específicos, ou partes dos mesmos, estabelecidos nas seções 121.419 até 121.425 para treinamento de transição ou de elevação de nível, como aplicável, podem ser omitidos e o número de horas programadas de instrução no solo e de instrução em avião pode ser reduzidas de acordo com a seção 121.405.	(f) Assuntos, manobras e procedimentos específicos, ou partes dos mesmos, estabelecidos nas seções 121.419 até 121.425 para treinamento de transição ou de elevação de nível, como aplicável, podem ser omitidos e o número de horas programadas de instrução no solo e de instrução em avião pode ser reduzidas de acordo com a seção 121.405.	Mantido o texto original
(g) Adicionalmente aos treinamentos inicial, de transição, de diferenças, de elevação de nível e periódico, cada programa de treinamento deve, também, proporcionar treinamento de solo e de voo, instruções e práticas como necessário para assegurar que cada tripulante e despachante:	(g) Adicionalmente aos treinamentos inicial, de transição, de diferenças, de elevação de nível e periódico, cada programa de treinamento deve, também, proporcionar treinamento de solo e de voo, instruções e práticas como necessário para assegurar que cada tripulante e despachante:	Mantido o texto original
(1) permaneça permanentemente treinado e continuamente proficiente no que diz respeito a cada avião, função na tripulação e espécie de operação em que trabalha; e	(1) permaneça permanentemente treinado e continuamente proficiente no que diz respeito a cada avião, função na tripulação e espécie de operação em que trabalha; e	Mantido o texto original
(2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nos tipos de avião em que trabalha.	(2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nos tipos de avião em que trabalha.	Mantido o texto original
121.417 - TREINAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA TRIPULANTES	121.417 - TREINAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA TRIPULANTES	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Cada programa de treinamento deve proporcionar o treinamento de emergência previsto nesta seção com respeito a cada tipo, modelo e configuração de avião e com respeito a cada tipo de tripulante requerido e cada espécie de operação conduzida pelo detentor de certificado.	(a) Cada programa de treinamento deve proporcionar o treinamento de emergência previsto nesta seção com respeito a cada tipo, modelo e configuração de avião e com respeito a cada tipo de tripulante requerido e cada espécie de operação conduzida pelo detentor de certificado.	Mantido o texto original
(b) O treinamento de emergência deve proporcionar o seguinte:	(b) O treinamento de emergência deve proporcionar o seguinte:	Mantido o texto original
(1) instruções e procedimentos para as funções alocadas a cada tripulante em condições de emergência, incluindo a coordenação entre os tripulantes nessas ocasiões.	(1) instruções e procedimentos para as funções alocadas a cada tripulante em condições de emergência, incluindo a coordenação entre os tripulantes nessas ocasiões.	Mantido o texto original
(2) instrução individual sobre localização, função e operação de equipamento de emergência, incluindo:	(2) instrução individual sobre localização, função e operação de equipamento de emergência, incluindo:	Mantido o texto original
(i) equipamento a ser usado em pousos n'água e em evacuações em emergência;	(i) equipamento a ser usado em amaragens e em evacuações em emergência;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(ii) equipamentos de primeiros socorros e sua apropriada utilização;	(ii) equipamentos de primeiros socorros e sua apropriada utilização;	Mantido o texto original
(iii) extintores de incêndio portáteis, com ênfase no tipo de agente extintor a ser usado nas diferentes classes de fogo; e	(iii) extintores de incêndio portáteis, com ênfase no tipo de agente extintor a ser usado nas diferentes classes de fogo; e	Mantido o texto original
(iv) saídas de emergência operadas no modo emergência, com as escorregadeiras/bote instaladas (se aplicável), com ênfase no treinamento de operação das saídas sob condições adversas.	(iv) saídas de emergência operadas no modo emergência, com as escorregadeiras/bote instaladas (se aplicável), com ênfase no treinamento de operação das saídas sob condições adversas.	Mantido o texto original
(3) instruções e procedimentos para lidar com situações anormais ou de emergência incluindo:	(3) instruções e procedimentos para lidar com situações anormais ou de emergência incluindo:	Mantido o texto original
(i) decompressão rápida;	(i) decompressão rápida;	Mantido o texto original
(ii) fogo em vôo e no solo e procedimentos de controle de fumaça, com ênfase nos equipamentos elétricos e respectivos disjuntores localizados na área dos compartimentos dos pilotos e dos passageiros, incluindo todas as "galleys", centros de serviços, elevadores, lavatórios e sistemas de som e imagem;	(ii) fogo em voo e no solo e procedimentos de controle de fumaça, com ênfase nos equipamentos elétricos e respectivos disjuntores localizados nas áreas da cabine de comando e cabine dos passageiros, incluindo todas as "galleys", centros de serviços, elevadores, lavatórios e sistemas de som e imagem;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iii) pousos n'água e outras evacuações, incluindo a evacuação de pessoas (e seus acompanhantes, se houver) que necessitam da ajuda de outras para se deslocarem mais rapidamente para uma saída em caso de evacuação em emergência;	(iii) amaragem e evacuações, incluindo a evacuação de pessoas (e seus acompanhantes, se houver) que necessitam da ajuda de outras para se deslocarem mais rapidamente para uma saída em caso de evacuação em emergência;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iv) enfermidades, contusões, ferimentos e outras situações envolvendo passageiros ou tripulantes, incluindo familiarização com o conjunto de emergências médicas;	(iv) enfermidades, contusões, ferimentos e outras situações envolvendo passageiros ou tripulantes, incluindo familiarização com o conjunto de emergências médicas;	Mantido o texto original
(v) interferência ilícita, atos de sabotagem e terrorismo, seqüestro e outras situações não usuais; e	(v) interferência ilícita, atos de sabotagem e terrorismo, seqüestro e outras situações não usuais; e	Mantido o texto original
(vi) noções de sobrevivência no mar e na selva, incluindo o uso dos equipamentos de sobrevivência instalados.	(vi) noções de sobrevivência no mar e na selva, incluindo o uso dos equipamentos de sobrevivência instalados.	Mantido o texto original
(4) revisão e discussão de documentação referente a acidentes e incidentes já ocorridos e relacionados com a situação de emergência sendo treinada.	(4) revisão e discussão de documentação referente a acidentes e incidentes já ocorridos e relacionados com a situação de emergência sendo treinada.	Mantido o texto original
(c) Cada tripulante deve fazer os seguintes treinamentos de emergência, durante os períodos de treinamento previstos, usando aqueles itens de equipamentos de emergência instalados em cada tipo de avião no qual ele trabalha (o treinamento periódico alternativo previsto no parágrafo 121.433(c) deste regulamento pode ser feito através de apresentações pictoriais ou demonstrações aprovadas):	(c) Cada tripulante deve fazer os seguintes treinamentos de emergência, durante os períodos de treinamento previstos, usando aqueles itens de equipamentos de emergência instalados em cada tipo de avião no qual ele trabalha (o treinamento periódico alternativo previsto no parágrafo 121.433(c) deste regulamento pode ser feito através de apresentações pictoriais ou demonstrações aprovadas):	Mantido o texto original
(1) requisitos para exercícios de emergência a serem executados uma vez durante o treinamento inicial. Cada tripulante deve executar:	(1) requisitos para exercícios de emergência a serem executados uma vez durante o treinamento inicial. Cada tripulante deve executar:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[(i) pelo menos um exercício com equipamento protetor de respiração aprovado (“protective breathing equipment” - PBE), no qual o tripulante combate fogo real ou simulado utilizando pelo menos um tipo de extintor de incêndio portátil instalado, ou um extintor de incêndio aprovado, que seja apropriado para o tipo de fogo real ou simulado a ser combatido enquanto usando o tipo de PBE instalado requerido por 121.337 ou um dispositivo simulador de PBE aprovado como definido no parágrafo (d) desta seção para combater incêndios a bordo de aviões;	<i>Página 130</i> (i) pelo menos um exercício com equipamento protetor de respiração aprovado (“protective breathing equipment” – PBE), no qual o tripulante combate fogo real ou simulado utilizando pelo menos um tipo de extintor de incêndio portátil instalado, ou um extintor de incêndio aprovado, que seja apropriado para o tipo de fogo real ou simulado a ser combatido enquanto usando o tipo de PBE instalado requerido por 121.337 ou um dispositivo simulador de PBE aprovado como definido no parágrafo (d) desta seção para combater incêndios a bordo de aviões;	Mantido o texto original
(ii) pelo menos um exercício aprovado de combate a incêndio no qual o tripulante combate fogo real usando pelo menos um tipo de extintor de incêndio portátil instalado, ou um extintor de incêndio aprovado, que seja apropriado para o tipo de fogo a ser combatido. Este exercício não é requerido se o tripulante executar o exercício previsto no parágrafo (c)(1)(i) usando um PBE e combatendo fogo real.]	(ii) pelo menos um exercício aprovado de combate a incêndio no qual o tripulante combate fogo real usando pelo menos um tipo de extintor de incêndio portátil instalado, ou um extintor de incêndio aprovado, que seja apropriado para o tipo de fogo a ser combatido. Este exercício não é requerido se o tripulante executar o exercício previsto no parágrafo (c)(1)(i) usando um PBE e combatendo fogo real.	Mantido o texto original
[[iii]] um exercício de evacuação de emergência com cada pessoa abandonando o avião (ou dispositivo de treinamento aprovado) com o uso de pelo menos um tipo de escorregadeira de evacuação instalado. O tripulante pode apenas observar as saídas de emergência do avião sendo abertas no modo emergência e as escorregadeiras/bote associadas sendo desdobradas e infladas ou pode executar, ele mesmo, as tarefas que resultam na consumação de tais ações.	(iii) um exercício de evacuação de emergência com cada pessoa abandonando o avião (ou dispositivo de treinamento aprovado) com o uso de pelo menos um tipo de escorregadeira de evacuação instalado. O tripulante pode apenas observar as saídas de emergência do avião sendo abertas no modo emergência e as escorregadeiras/bote associadas sendo desdobradas e infladas ou pode executar, ele mesmo, as tarefas que resultam na consumação de tais ações.	Mantido o texto original
(2) <i>exercícios adicionais de emergência a serem executados durante o treinamento inicial e a cada 24 meses calendáricos, durante os treinamentos periódicos</i> . Cada tripulante deve:	(2) <i>exercícios adicionais de emergência a serem executados durante o treinamento inicial e a cada 24 meses calendáricos, durante os treinamentos periódicos</i> . Cada tripulante deve:	Mantido o texto original
(i) executar os seguintes exercícios e operar os seguintes equipamentos:	(i) executar os seguintes exercícios e operar os seguintes equipamentos:	Mantido o texto original
[(A) cada tipo de saída de emergência nos modos normais e de emergência, incluindo as ações e forças requeridas para o desdobramento das escorregadeiras para evacuação em emergência;]	(A) cada tipo de saída de emergência nos modos normais e de emergência, incluindo as ações e forças requeridas para o desdobramento das escorregadeiras para evacuação em emergência;	Mantido o texto original
(B) cada tipo de extintor de incêndio portátil instalado;	(B) cada tipo de extintor de incêndio portátil instalado;	Mantido o texto original
(C) cada tipo de sistema de oxigênio de emergência instalado, incluindo equipamento protetor de respiração;	(C) cada tipo de sistema de oxigênio de emergência instalado, incluindo equipamento protetor de respiração;	Mantido o texto original
(D) colocação, uso e inflagem dos meios individuais de flutuação, se aplicável; e	(D) colocação, uso e inflagem dos meios individuais de flutuação, se aplicável; e	Mantido o texto original
[(E) pouso de emergência n’água, se aplicável, incluindo mas não limitado a, como apropriado:	(E) pouso de emergência na água, se aplicável, incluindo procedimentos apropriados mas não limitados a:	Mantido o texto original
(1) procedimentos e preparação da cabine de comando;	(1) procedimentos e preparação da cabine de comando;	Mantido o texto original
(2) coordenação da tripulação;	(2) coordenação da tripulação;	Mantido o texto original
(3) instruções aos passageiros e preparação da cabine dos mesmos;	(3) instruções e preparação da cabine de passageiros;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(4) colocação e inflagem dos coletes salva-vidas;	(4) colocação e inflagem dos coletes salva-vidas;	Mantido o texto original
(5) utilização dos cabos de segurança sobre as asas (life-lines);	(5) utilização dos cabos de segurança sobre as asas (life-lines);	Mantido o texto original
(6) embarque de passageiros e tripulantes nos botes salva-vidas ou escorregadeiras/bote.]	(6) embarque de passageiros e tripulantes nos botes salva-vidas ou escorregadeiras/bote.	Mantido o texto original
(ii) observar os seguintes exercícios:	(ii) observar os seguintes exercícios:	Mantido o texto original
[(A) remoção do avião (ou dispositivo de treinamento) e inflagem de cada tipo de bote ou escorregadeira/bote instalada, se aplicável;	(A) remoção do avião (ou dispositivo de treinamento) e inflagem de cada tipo de bote ou escorregadeira/bote instalada, se aplicável;	Mantido o texto original
(B) transferência de cada tipo de escorregadeira/bote de uma porta para outra;	(B) transferência de cada tipo de escorregadeira/bote de uma porta para outra;	Mantido o texto original
(C) Desdobramento, inflagem e separação do avião (ou do dispositivo de treinamento) de cada tipo de escorregadeira/bote; e	(C) Desdobramento, inflagem e separação do avião (ou do dispositivo de treinamento) de cada tipo de escorregadeira/bote; e	Mantido o texto original
(D) evacuação em emergência, incluindo o uso da escorregadeira.]	(D) evacuação em emergência, incluindo o uso da escorregadeira.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[(d) Após 01 de setembro de 2003, nenhum tripulante pode trabalhar em operações segundo este regulamento, a menos que tenha executado o exercício com PBE e o exercício de combate a incêndio descritos nos parágrafos (c)(1)(i) e (c)(1)(ii) desta seção como parte dos requisitos para exercícios de emergência a serem executados uma vez dos parágrafos (c)(1) ou (c)(2) desta seção, como apropriado. Cada tripulante que tenha realizado os exercícios com PBE e de combate a incêndio descritos nos parágrafos (c)(1)(i) e (c)(1)(ii) desta seção após 26 de maio de 1987, é considerado estar conforme com este regulamento ao apresentar informações ou documentação, na forma e de maneira aceitável pelo DAC, mostrando que os apropriados exercícios foram realizados.]	(d) Nenhum tripulante pode trabalhar em operações segundo este regulamento, a menos que tenha executado o exercício com PBE e o exercício de combate a incêndio descritos nos parágrafos (c)(1)(i) e (c)(1)(ii) desta seção como parte dos requisitos para exercícios de emergência a serem executados uma vez dos parágrafos (c)(1) ou (c)(2) desta seção, como apropriado. Cada tripulante que tenha realizado os exercícios com PBE e de combate a incêndio descritos nos parágrafos (c)(1)(i) e (c)(1)(ii) desta seção após 26 de maio de 1987, é considerado estar conforme com este regulamento ao apresentar informações ou documentação, na forma e de maneira aceitável pela ANAC, demonstrando que os apropriados exercícios foram realizados.	Mantido o requisito, retirada a data de referência por tempo decorrido e alterado DAC para ANAC
(e) Tripulantes que trabalham em operações acima de FL250 devem receber instruções sobre o seguinte:	(e) Tripulantes que trabalham em operações acima de FL250 devem receber instruções sobre o seguinte:	Mantido o texto original
(1) problemas respiratórios.	(1) problemas respiratórios.	Mantido o texto original
(2) hipóxia.	(2) hipóxia.	Mantido o texto original
(3) duração do estado de consciência, sem oxigênio suplementar, em altitude.	(3) duração do estado de consciência, sem oxigênio suplementar, em altitude.	Mantido o texto original
(4) expansão dos gases.	(4) expansão dos gases.	Mantido o texto original
(5) formação de bolhas de gás no sangue.	(5) formação de bolhas de gás no sangue.	Mantido o texto original
(6) o fenômeno físico e os incidentes de descompressão.	(6) o fenômeno físico e os incidentes de descompressão.	Mantido o texto original
[(f) Para os propósitos desta seção aplicam-se as seguintes definições:	(f) Para os propósitos desta seção aplicam-se as seguintes definições:	Mantido o texto original
(1) <i>combate</i> , nesse contexto, significa lutar adequadamente contra fogo real ou simulado, utilizando um tipo apropriado de extintor de incêndio, até que o fogo seja extinto.	(1) <i>combate</i> , nesse contexto, significa lutar adequadamente contra fogo real ou simulado, utilizando um tipo apropriado de extintor de incêndio, até que o fogo seja extinto.	Mantido o texto original
(2) <i>dispositivo simulador de PBE aprovado</i> significa um dispositivo de treinamento que tenha sido aprovado pelo DAC para uso no atendimento aos requisitos de treinamento de 121.417(c).	(2) <i>dispositivo simulador de PBE aprovado</i> significa um dispositivo de treinamento que tenha sido aprovado pela ANAC para uso no atendimento aos requisitos de treinamento de 121.417(c).	Mantido o texto original
(3) <i>executar</i> significa executar satisfatoriamente um treinamento de emergência previsto, usando procedimentos estabelecidos que aumentam a habilidade da pessoa envolvida no treinamento.	(3) <i>executar</i> significa executar satisfatoriamente um treinamento de emergência previsto, usando procedimentos estabelecidos que aumentam a habilidade da pessoa envolvida no treinamento.	Mantido o texto original
(4) <i>exercício com PBE</i> significa um exercício de emergência no qual um tripulante demonstra a utilização adequada de um equipamento protetor de respiração enquanto combatendo fogo real ou simulado.	(4) <i>exercício com PBE</i> significa um exercício de emergência no qual um tripulante demonstra a utilização adequada de um equipamento protetor de respiração enquanto combatendo fogo real ou simulado.	Mantido o texto original
(5) <i>extintor de incêndio aprovado</i> significa um dispositivo de treinamento que tenha sido aprovado pelo DAC para uso no atendimento aos requisitos de treinamento de 121.417(c).	(5) <i>extintor de incêndio aprovado</i> significa um dispositivo de treinamento que tenha sido aprovado pela ANAC para uso no atendimento aos requisitos de treinamento de 121.417(c).	Mantido o texto original
(6) <i>fogo real</i> significa um material combustível em chamas, em condições controladas, de magnitude e duração suficiente para atender aos objetivos do treinamento descritos nos parágrafos (c)(1)(i) e (c)(1)(ii) desta seção.	(6) <i>fogo real</i> significa um material combustível em chamas, em condições controladas, de magnitude e duração suficiente para atender aos objetivos do treinamento descritos nos parágrafos (c)(1)(i) e (c)(1)(ii) desta seção.	Mantido o texto original
(7) <i>fogo simulado</i> significa uma duplicação artificial de fumaça ou de chamas usada para criar vários cenários de combate a incêndios em aeronaves tais como incêndio em lavatório, em forno de "galley" e em assento de passageiros.	(7) <i>fogo simulado</i> significa uma duplicação artificial de fumaça ou de chamas usada para criar vários cenários de combate a incêndios em aeronaves tais como incêndio em lavatório, em forno de "galley" e em assento de passageiros.	Mantido o texto original
(8) <i>observar</i> significa assistir, sem participar ativamente do exercício.]	(8) <i>observar</i> significa assistir, sem participar ativamente do exercício.	Mantido o texto original
121.418 - TREINAMENTO DE DIFERENÇAS; TRIPULANTES E DESPACHANTES	121.418 - TREINAMENTO DE DIFERENÇAS; TRIPULANTES E DESPACHANTES	Mantido o texto original
(a) O treinamento de diferenças para tripulantes e despachantes deve consistir pelo menos no seguinte, como aplicável para os deveres a responsabilidades de cada um:	(a) O treinamento de diferenças para tripulantes e despachantes deve consistir pelo menos no seguinte, como aplicável para os deveres a responsabilidades de cada um:	Mantido o texto original
(1) instrução sobre cada assunto apropriado, ou parte do mesmo, requerido para o treinamento inicial no avião, a menos que o DAC considere que assuntos específicos não são necessários.	(1) instrução sobre cada assunto apropriado, ou parte do mesmo, requerido para o treinamento inicial no avião, a menos que a ANAC considere que assuntos específicos não são necessários.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) treinamento de voo em cada manobra ou procedimento apropriado requerido para treinamento inicial de voo do avião, a menos que o DAC considere determinadas manobras ou procedimentos desnecessários.	(2) treinamento de voo em cada manobra ou procedimento apropriado requerido para treinamento inicial de voo do avião, a menos que a ANAC considere determinadas manobras ou procedimentos desnecessários.	Mantido o texto original
(3) o número de horas programadas para treinamento de voo e de solo considerado pelo DAC como necessário para o tipo de avião, a espécie de operação e o tripulante ou despachante envolvido.	(3) o número de horas programadas para treinamento de voo e de solo considerado pela ANAC como necessário para o tipo de avião, a espécie de operação e o tripulante ou despachante envolvido.	Mantido o texto original
(b) O treinamento de diferenças para todas as variações de um determinado tipo de avião pode ser incluído como parte do treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico para o referido avião.	(b) O treinamento de diferenças para todas as variações de um determinado tipo de avião pode ser incluído como parte do treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico para o referido avião.	Mantido o texto original
121.419 - PILOTOS E MECÂNICOS DE VÔO; TREINAMENTO DE SOLO INICIAL, DE TRANSIÇÃO E DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL	121.419 - PILOTOS E MECÂNICOS DE VOO; TREINAMENTO DE SOLO INICIAL, DE TRANSIÇÃO E DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL	Mantido o texto original
(a) O treinamento de solo inicial, de transição ou de elevação de nível para pilotos e mecânicos de voo deve incluir pelo menos o seguinte, como aplicável para cada função:	(a) O treinamento de solo inicial, de transição ou de elevação de nível para pilotos e mecânicos de voo deve incluir pelo menos o seguinte, como aplicável para cada função:	Mantido o texto original
(1) assuntos gerais:	(1) assuntos gerais:	Mantido o texto original
(i) os procedimentos do detentor de certificado para despacho ou liberação de voo;	(i) os procedimentos do detentor de certificado para despacho ou liberação de voo;	Mantido o texto original
(ii) princípios e métodos para determinar peso e balanceamento e limitações de pista para decolagens e pousos;	(ii) princípios e métodos para determinar peso e balanceamento e limitações de pista para decolagens e pousos;	Mantido o texto original
(iii) conhecimentos de meteorologia suficientes para assegurar conhecimento prático de fenômenos atmosféricos, incluindo os princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas e alterações atmosféricas de grande altitude;	(iii) conhecimentos de meteorologia suficientes para assegurar conhecimento prático de fenômenos atmosféricos, incluindo os princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas e alterações atmosféricas de grande altitude;	Mantido o texto original
(iv) sistemas de controle de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia;	(iv) sistemas de controle de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia;	Mantido o texto original
(v) navegação e utilização de auxílios à navegação, incluindo procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos;	(v) navegação e utilização de auxílios à navegação, incluindo procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos;	Mantido o texto original
(vi) procedimentos de comunicações normais e de emergência;	(vi) procedimentos de comunicações normais e de emergência;	Mantido o texto original
(vii) familiarização com referências visuais antes e durante as descidas abaixo da altitude de decisão (DH) ou da altitude mínima de descida (MDA) em aproximação por instrumentos;	(vii) familiarização com referências visuais antes e durante as descidas abaixo da altitude de decisão (DH) ou da altitude mínima de descida (MDA) em aproximação por instrumentos;	Mantido o texto original
[(viii) treinamento inicial de gerenciamento de recursos para tripulantes aprovado;] e	(viii) treinamento inicial de gerenciamento de recursos de cabine (CRM) aprovado; e	Mantido o texto original
[(ix)] outras instruções como necessário para assegurar sua competência.	(ix) outras instruções como necessário para assegurar sua competência.	Mantido o texto original
(2) para cada tipo de avião:	(2) para cada tipo de avião:	Mantido o texto original
(i) descrição geral;	(i) descrição geral;	Mantido o texto original
(ii) características de desempenho;	(ii) características de desempenho;	Mantido o texto original
(iii) sistema moto-propulsor;	(iii) sistema moto-propulsor;	Mantido o texto original
(iv) componentes principais;	(iv) componentes principais;	Mantido o texto original
(v) sistemas principais (controles de voo, elétrico, hidráulico, etc) e outros sistemas como apropriado; princípios de operação normal, anormal e de emergência; procedimentos e limitações aplicáveis;	(v) sistemas principais (controles de voo, elétrico, hidráulico, etc) e outros sistemas como apropriado; princípios de operação normal, anormal e de emergência; procedimentos e limitações aplicáveis;	Mantido o texto original
(vi) procedimentos para:	(vi) procedimentos para:	Mantido o texto original
(A) reconhecer e evitar condições atmosféricas adversas;	(A) reconhecer e evitar condições atmosféricas adversas;	Mantido o texto original
(B) livrar-se de condições atmosféricas severas no caso de entrada inadvertida nas mesmas, incluindo tesouras de vento em baixa altitude; e	(B) livrar-se de condições atmosféricas severas no caso de entrada inadvertida nas mesmas, incluindo tesouras de vento em baixa altitude; e	Mantido o texto original
(C) operar dentro ou próximo a tempestades (incluindo melhor altitude de penetração), ar turbulento (incluindo turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas;	(C) operar dentro ou próximo a tempestades (incluindo melhor altitude de penetração), ar turbulento (incluindo turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(vii) limitações operacionais;	(vii) limitações operacionais;	Mantido o texto original
(viii) consumo de combustível e controle de cruzeiro;	(viii) consumo de combustível e controle de cruzeiro;	Mantido o texto original
(ix) planejamento de voo;	(ix) planejamento de voo;	Mantido o texto original
(x) cada procedimento normal e de emergência; e	(x) cada procedimento normal e de emergência; e	Mantido o texto original
(xi) o manual de voo aprovado do avião.	(xi) o manual de voo aprovado do avião-AFM.	Mantido o texto original
(b) O treinamento de solo inicial para pilotos e mecânicos de voo deve consistir, pelo menos, das seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção e pelo parágrafo 121.415 (a), a menos que reduzidas conforme 121.405:	(b) O treinamento de solo inicial para pilotos e mecânicos de voo deve consistir, pelo menos, das seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção e pelo parágrafo 121.415 (a), a menos que reduzidas conforme 121.405:	Mantido o texto original
(1) aviões do grupo I:	(1) aviões do grupo I:	Mantido o texto original
[(i) com motores convencionais - 64 horas;] e	(i) com motores convencionais – 64 horas; e	Mantido o texto original
(ii) com motores turboélice – 80 horas.	(ii) com motores turboélice – 80 horas.	Mantido o texto original
(2) aviões do grupo II - 120 horas.	(2) aviões do grupo II – 120 horas.	Mantido o texto original
(c) Os treinamentos de solo de transição e de elevação de nível para pilotos e o de transição para mecânicos de voo podem ser estabelecidos com base no treinamento inicial reduzido segundo o parágrafo 121.401(d).	(c) Os treinamentos de solo de transição e de elevação de nível para pilotos e o de transição para mecânicos de voo podem ser estabelecidos com base no treinamento inicial reduzido segundo o parágrafo 121.401(d).	Mantido o texto original
121.420 – NAVEGADORES. TREINAMENTO DE SOLO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	121.420 – NAVEGADORES. TREINAMENTO DE SOLO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	Mantido o texto original
[(a) O treinamento de solo inicial e de transição para navegadores deve incluir instrução sobre os assuntos especificados em 121.419(a), como apropriado para seus deveres e responsabilidades, e sobre o seguinte no que diz respeito ao particular tipo de avião:	(a) O treinamento de solo inicial e de transição para navegadores deve incluir instrução sobre os assuntos especificados em 121.419(a), como apropriado para seus deveres e responsabilidades, e sobre o seguinte no que diz respeito ao tipo particular de avião:	Mantido o texto original
(1) limitações das velocidades de subida, cruzeiro e descida.	(1) limitações das velocidades de subida, cruzeiro e descida.	Mantido o texto original
(2) cada item do equipamento de navegação instalado, incluindo os apropriados equipamentos rádio, radar e outros equipamentos eletrônicos.	(2) cada item do equipamento de navegação instalado, incluindo os apropriados equipamentos rádio, radar e outros equipamentos eletrônicos.	Mantido o texto original
(3) desempenho do avião.	(3) desempenho do avião.	Mantido o texto original
(4) sistemas e instrumentos indicadores de velocidade, temperatura e pressão.	(4) sistemas e instrumentos indicadores de velocidade, temperatura e pressão.	Mantido o texto original
(5) limitações da bússola magnética e métodos de compensação.	(5) limitações da bússola magnética e métodos de compensação.	Mantido o texto original
(6) cartas e dados de controle de cruzeiro, incluindo razão de consumo de combustível.	(6) cartas e dados de controle de cruzeiro, incluindo razão de consumo de combustível.	Mantido o texto original
(7) quaisquer outras instruções como necessário para assegurar sua competência.	(7) quaisquer outras instruções como necessário para assegurar sua competência.	Mantido o texto original
(b) O treinamento de solo inicial para navegadores deve consistir de pelo menos as seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos especificados no parágrafo (a) desta seção e em 121.415(a), a menos que reduzidas conforme 121.405:	(b) O treinamento de solo inicial para navegadores deve consistir de pelo menos as seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos especificados no parágrafo (a) desta seção e em 121.415(a), a menos que reduzidas conforme 121.405:	Mantido o texto original
(1) aviões do grupo I:	(1) aviões do grupo I:	Mantido o texto original
(i) com motores convencionais - 16 horas; e	(i) com motores convencionais – 16 horas; e	Mantido o texto original
(ii) com motores turboélice – 32 horas.	(ii) com motores turboélice – 32 horas.	Mantido o texto original
(2) aviões do grupo II - 32 horas.]	(2) aviões do grupo II – 32 horas.	Mantido o texto original
121.421 - COMISSÁRIOS DE BORDO. TREINAMENTO DE SOLO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	121.421 - COMISSÁRIOS DE BORDO. TREINAMENTO DE SOLO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	Mantido o texto original
(a) O treinamento de solo inicial e de transição para comissário de bordo deve incluir instrução sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	(a) O treinamento de solo inicial e de transição para comissário de bordo deve incluir instrução sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	Mantido o texto original
(1) assuntos gerais:	(1) assuntos gerais:	Mantido o texto original
(i) a autoridade do piloto em comando;	(i) a autoridade do piloto em comando;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(ii) orientação e controle dos passageiros, incluindo prestação de assistência adequada a passageiros com deficiência e procedimentos a serem seguidos no caso de pessoas desordeiras ou pessoas cuja conduta possa prejudicar a segurança; e	(ii) orientação e controle dos passageiros, incluindo prestação de assistência adequada a passageiros com deficiência e procedimentos a serem seguidos no caso de pessoas desordeiras ou pessoas cuja conduta possa prejudicar a segurança; e	Mantido o texto original
(iii) treinamento inicial de gerenciamento de recursos para tripulantes (CRM) aprovado.	(iii) treinamento inicial de gerenciamento de recursos de cabine (CRM) aprovado.	Mantido o texto original
(2) para cada tipo de avião:	(2) para cada tipo de avião:	Mantido o texto original
(i) uma descrição geral do avião, enfatizando as características físicas que possam ter importância nos casos de pouso n'água, evacuação, emergências em vôo e em outros deveres correlatos;	(i) uma descrição geral do avião, enfatizando as características físicas que possam ter importância nos casos de amargem, evacuação, emergências em voo e em outros deveres correlatos;	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(ii) o uso dos sistemas de comunicação para os passageiros e com os demais tripulantes, incluindo os procedimentos de emergência nos casos de tentativa de seqüestro ou outras situações anormais;	(ii) o uso dos sistemas de comunicação para os passageiros e com os demais tripulantes, incluindo os procedimentos de emergência nos casos de tentativa de seqüestro ou outras situações anormais;	Mantido o texto original
(iii) utilização apropriada do equipamento elétrico das "galleys" e dos controles de condicionamento e de ventilação da cabine dos passageiros; e	(iii) utilização apropriada do equipamento elétrico das "galleys" e dos controles de condicionamento e de ventilação da cabine dos passageiros; e	Mantido o texto original
(iv) Prática das funções de comissário em dispositivo adequado de treinamento ou em avião estático.	(iv) Prática das funções de comissário em dispositivo adequado de treinamento ou em avião estático.	Mantido o texto original
(b) O treinamento de solo inicial e de transição para comissário de bordo deve incluir um exame de competência para determinar a capacidade da pessoa na execução de seus deveres e responsabilidades. Esse exame pode ser conduzido por um examinador credenciado, exceto que para comissários recém-contratados e sem experiência anterior na função, a condução do exame é privativa de um INSPAC.	(b) O treinamento de solo inicial e de transição para comissário de bordo deve incluir um exame de competência para determinar a capacidade da pessoa na execução de seus deveres e responsabilidades. Esse exame pode ser conduzido por um examinador credenciado, exceto que para comissários recém-contratados e sem experiência anterior na função, a condução do exame é privativa de um INSPAC podendo ser atribuída à condução do exame a um examinador credenciado nos casos julgados pertinentes pela ANAC.	Mantido o requisito e acrescentada a possibilidade de que o exame em questão possa ser feito pela própria empresa como é conceito nesta Agência e internacionalmente pela ICAO
(c) O treinamento de solo inicial para comissários de bordo deve consistir, pelo menos, das seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos listados no parágrafo (a) desta seção e em 121.415 (a), a menos que reduzidas conforme 121.405	(c) O treinamento de solo inicial para comissários de bordo deve consistir, pelo menos, das seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos listados no parágrafo (a) desta seção e em 121.415 (a), a menos que reduzidas conforme 121.405	Mantido o texto original
(1) aviões do grupo I:	(1) aviões do grupo I:	ADOTADO O Nº DE HORAS PREVISTAS NO FAR 121.421 (c)(1) e LAR 121.1620 (c) (1)
(i) com motores convencionais - 30 horas; e	(i) com motores convencionais – 08 horas; e	
(ii) com motores turboélice – 30 horas.	(ii) com motores turboélice – 08 horas.	
(2) aviões do grupo II - 35 horas.	(2) aviões do grupo II – 16 horas.	
(d) O treinamento de solo de transição para comissários de bordo pode ser reduzido com base no estabelecido pelo parágrafo 121.401(d).	RETIRADO	Retirado tendo em vista a redução de horas para adequação ao LAR e FAR.
121.422 - DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO. TREINAMENTO DE SOLO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	121.422 - DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO. TREINAMENTO DE SOLO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	Mantido o texto original
(a) O treinamento de solo inicial e de transição para despachantes deve incluir instrução sobre, pelo menos, o seguinte:	(a) O treinamento de solo inicial e de transição para despachantes deve incluir instrução sobre, pelo menos, o seguinte:	Mantido o texto original
(1) assuntos gerais:	(1) assuntos gerais:	Mantido o texto original
(i) uso dos sistemas de comunicações do detentor de certificado e do serviço de controle do espaço aéreo, incluindo as características desses sistemas e os apropriados procedimentos de comunicações normais e de emergência;	(i) uso dos sistemas de comunicações do detentor de certificado e do serviço de controle do espaço aéreo, incluindo as características desses sistemas e os apropriados procedimentos de comunicações normais e de emergência;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(ii) meteorologia, incluindo os vários tipos de informações e previsões meteorológicas, interpretação de dados meteorológicos (incluindo previsões de rota, temperaturas e outras condições meteorológicas dos aeródromos de destino e de alternativa), sistemas frontais, condições de vento e o uso de cartas meteorológicas e de prognósticos para altitudes diversas;	(ii) meteorologia, incluindo os vários tipos de informações e previsões meteorológicas, interpretação de dados meteorológicos (incluindo previsões de rota, temperaturas e outras condições meteorológicas dos aeródromos de destino e de alternativa), sistemas frontais, condições de vento e o uso de cartas meteorológicas e de prognósticos para altitudes diversas;	Mantido o texto original
(iii) sistema NOTAM;	(iii) sistema NOTAM;	Mantido o texto original
(iv) auxílios à navegação e publicações correlatas;	(iv) auxílios à navegação e publicações correlatas;	Mantido o texto original
(v) responsabilidades conjuntas despachante/piloto em comando;	(v) responsabilidades conjuntas despachante/piloto em comando;	Mantido o texto original
(vi) características dos aeródromos envolvidos nas operações;	(vi) características dos aeródromos envolvidos nas operações;	Mantido o texto original
(vii) fenômenos meteorológicos prevaletentes e as fontes disponíveis de informações meteorológicas;	(vii) fenômenos meteorológicos prevaletentes e as fontes disponíveis de informações meteorológicas;	Mantido o texto original
(viii) controle de tráfego aéreo e procedimentos de aproximação por instrumentos;	(viii) controle de tráfego aéreo e procedimentos de aproximação por instrumentos;	Mantido o texto original
(ix) Preenchimento de planos de vôo, mensagens de atraso, alterações no plano de vôo e envio dessas informações aos órgãos de controle de tráfego aéreo; e	(ix) Preenchimento de planos de voo, mensagens de atraso, alterações no plano de voo e envio dessas informações aos órgãos de controle de tráfego aéreo; e	Mantido o texto original
[(x) treinamento inicial de gerenciamento de recursos para despachantes (DRM) aprovado.]	(x) treinamento inicial de gerenciamento de recursos de cabine (CRM) aprovado.	Mantido o requisito e alterada a nomenclatura para CRM pois com a evolução do conceito o DRM foi superado
(2) para cada tipo de avião:	(2) para cada tipo de avião:	Mantido o texto original
(i) descrição geral do avião, enfatizando características de operação e de desempenho, equipamentos de navegação, instrumentação de aproximação, equipamentos de comunicações, equipamentos e procedimentos de emergência e outros assuntos de interesse para os deveres e responsabilidades dos despachantes;	(i) descrição geral do avião, enfatizando características de operação e de desempenho, equipamentos de navegação, instrumentação de aproximação, equipamentos de comunicações, equipamentos e procedimentos de emergência e outros assuntos de interesse para os deveres e responsabilidades dos despachantes;	Mantido o texto original
(ii) procedimentos de operações em vôo, incluindo os procedimentos especificados no parágrafo 121.419(a)(2)(vi);	(ii) procedimentos de operações em voo, incluindo os procedimentos especificados no parágrafo 121.419(a)(2)(vi);	Mantido o texto original
(iii) cálculos de peso e balanceamento;	(iii) cálculos de peso e balanceamento;	Mantido o texto original
(iv) procedimentos e requisitos básicos de desempenho do avião para despacho;	(iv) procedimentos e requisitos básicos de desempenho do avião para despacho;	Mantido o texto original
(v) planejamento de vôo incluindo escolha de curso, análise de tempo de vôo, requisitos de combustível; e	(v) planejamento de voo incluindo escolha de curso, análise de tempo de voo, requisitos de combustível; e	Mantido o texto original
(vi) procedimentos de emergência do avião.	(vi) procedimentos de emergência do avião.	Mantido o texto original
(3) devem ser enfatizados os procedimentos a serem seguidos em casos de emergência, incluindo o acionamento de órgãos públicos, da infra-estrutura aeronáutica e do detentor de certificado visando o máximo apoio ao avião em perigo.	(3) devem ser enfatizados os procedimentos a serem seguidos em casos de emergência, incluindo o acionamento de órgãos públicos, da infra-estrutura aeronáutica e do detentor de certificado visando o máximo apoio ao avião em perigo.	Mantido o texto original
(b) Cancelado		Texto removido na atualização.
(c) O treinamento de solo inicial e de transição para despachantes deve incluir um exame de competência, que pode ser conduzido por um examinador credenciado, visando determinar o conhecimento e a habilidade de cada despachante no desempenho dos deveres e responsabilidades especificadas no parágrafo (a) desta seção. Entretanto, para despachantes recém-contratados e sem experiência anterior, o exame deve ser conduzido por um INSPAC.	(b) O treinamento de solo inicial e de transição para despachantes deve incluir um exame de competência, que pode ser conduzido por um examinador credenciado, visando determinar o conhecimento e a habilidade de cada despachante no desempenho dos deveres e responsabilidades especificadas no parágrafo (a) desta seção. Entretanto, para despachantes recém-contratados e sem experiência anterior, o exame deve ser conduzido por um INSPAC.	Mantido o texto original
(c) O treinamento de solo inicial para despachantes deve consistir, pelo menos, das seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos listados no parágrafo (a) desta seção e no parágrafo 121.415(a) desta subparte:	(c) O treinamento de solo inicial para despachantes deve consistir, pelo menos, das seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos listados no parágrafo (a) desta seção e no parágrafo 121.415(a) desta subparte:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) aviões do grupo I:	(1) aviões do grupo I:	Mantido o texto original
[(i) com motores convencionais - 30 horas; e]	(i) com motores convencionais – 30 horas; e	Mantido o texto original
(ii) com motores turboélice – 40 horas.	(ii) com motores turboélice – 40 horas.	Mantido o texto original
(2) aviões do grupo II - 50 horas.	(2) aviões do grupo II – 40 horas.	Alteração visando alinhamento com o FAR Part 121. A adoção de requisitos mais restritivos que os previstos no regulamento americano encarece as operações brasileiras tornando-as menos competitivas.
(e) O treinamento de solo de transição para despachantes operacionais de vôo pode ser reduzido com base no parágrafo 121.401(d) desta subparte.		Retirado tendo em vista a redução de horas para adequação ao LAR e ao FAR.
121.424 – PILOTOS. TREINAMENTO DE VÔO INICIAL , DE TRANSIÇÃO E DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL	121.424 – PILOTOS. TREINAMENTO DE VOO INICIAL , DE TRANSIÇÃO E DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL	Mantido o texto original
(a) O treinamento de vôo inicial, de transição e de elevação de nível para pilotos deve incluir treinamento e prática em vôo das manobras e procedimentos listados no apêndice E deste regulamento e no programa de treinamento de vôo para tesouras de vento em baixa altura aprovado para o detentor de certificado, como apropriado.	(a) O treinamento de voo inicial, de transição e de elevação de nível para pilotos deve incluir treinamento e prática em voo das manobras e procedimentos listados no apêndice E deste regulamento e no programa de treinamento de voo para tesouras de vento em baixa altura aprovado para o detentor de certificado, como apropriado.	Mantido o texto original
(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em avião, exceto:	(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em avião, exceto:	Mantido o texto original
(1) as manobras e procedimentos para tesouras de vento que devem ser executadas em um simulador do avião especificamente aprovado para a execução de tais manobras e procedimentos; e	(1) as manobras e procedimentos para tesouras de vento que devem ser executadas em um simulador do avião especificamente aprovado para a execução de tais manobras e procedimentos; e	Mantido o texto original
(2) certas manobras e procedimentos que possam ser executadas em um simulador do avião, em dispositivo de treinamento adequado ou em um avião estático, conforme permitido pelo apêndice E deste regulamento.	(2) manobras e procedimentos que possam ser executadas em um simulador do avião, em dispositivo de treinamento adequado ou em um avião estático, conforme permitido pelo apêndice E deste regulamento.	Mantido o texto original
(c) Exceto como permitido pelo parágrafo (d) desta seção, o treinamento de vôo inicial requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve incluir, pelo menos, as seguintes horas programadas de treinamento e prática em avião, a menos que reduzidas conforme a seção 121.405:	(c) Exceto como permitido pelo parágrafo (d) desta seção, o treinamento de voo inicial requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve incluir, pelo menos, as seguintes horas programadas de treinamento e prática em avião, a menos que reduzidas conforme a seção 121.405:	Mantido o texto original
(1) aviões do grupo I:	(1) aviões do grupo I:	Mantido o texto original
[(i) com motores convencionais – piloto em comando: 10 horas; segundo em comando: 6 horas; e]	(i) com motores convencionais – piloto em comando: 10 horas; segundo em comando: 6 horas; e	Mantido o texto original
(ii) com motores turboélice – piloto em comando: 15 horas; segundo em comando: 10 horas.	(ii) com motores turboélice – piloto em comando: 15 horas; segundo em comando: 7 horas.	Horas reduzidas para alinhamento com o previsto no FAR 121
(2) aviões do grupo II - piloto em comando: 20 horas; segundo em comando: 15 horas.	(2) aviões do grupo II – piloto em comando: 20 horas; segundo em comando: 10 horas.	
(d) Se o programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado incluir um curso de treinamento utilizando um simulador do avião conforme os parágrafos 121.409(c) e (d) deste regulamento, () cada piloto deve completar, com sucesso, o seguinte treinamento:	(d) Se o programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado incluir um curso de treinamento utilizando um simulador do avião conforme os parágrafos 121.409(c) e (d) deste regulamento, cada piloto deve completar, com sucesso, o seguinte treinamento:	Mantido o texto original
(1) no que diz respeito ao parágrafo 121.409 (c)(1) deste regulamento:	(1) no que diz respeito ao parágrafo 121.409 (c)(1) deste regulamento:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(i) treinamento e prática em simulador de, pelo menos, todas as manobras e procedimentos estabelecidos no apêndice E deste regulamento para treinamento de vôo inicial e que possam ser realizados em simulador do avião com ou sem sistema de visualização; e	(i) treinamento e prática em simulador de, pelo menos, todas as manobras e procedimentos estabelecidos no apêndice E deste regulamento para treinamento de voo inicial e que possam ser realizados em simulador do avião com ou sem sistema de visualização; e	Mantido o texto original
(ii) um exame de vôo, em simulador ou no avião, adequado ao nível de proficiência de piloto em comando ou segundo em comando, conforme aplicável, realizando, pelo menos, as manobras e procedimentos listados no apêndice F deste regulamento e que possam ser executados em simulador do avião com ou sem sistema de visualização.	(ii) um exame de voo, em simulador ou no avião, adequado ao nível de proficiência de piloto em comando ou segundo em comando, conforme aplicável, realizando, pelo menos, as manobras e procedimentos listados no apêndice F deste regulamento e que possam ser executados em simulador do avião com ou sem sistema de visualização.	Mantido o texto original
(2) no que diz respeito ao parágrafo 121.409 (d) deste regulamento, treinamento e prática, pelo menos, das manobras e procedimentos para treinamento de tesouras de vento em baixa altura listados no programa aprovado para o detentor de certificado e que possam ser realizados em um simulador que tenha sido especificamente aprovado para a execução de tais manobras e procedimentos.	(2) no que diz respeito ao parágrafo 121.409 (d) deste regulamento, treinamento e prática, pelo menos, das manobras e procedimentos para treinamento de tesouras de vento em baixa altura listados no programa aprovado para o detentor de certificado e que possam ser realizados em um simulador que tenha sido especificamente aprovado para a execução de tais manobras e procedimentos.	Mantido o texto original
(e) Cancelado.		
(f) O treinamento de vôo de transição e de elevação de nível para pilotos pode ser reduzido com base no disposto pelo parágrafo 121.401(d).	RETIRADO	Retirado tendo em vista a redução de horas para adequação ao LAR e FAR.
121.425 - MECÂNICO DE VÔO; TREINAMENTO DE VÔO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	121.425 - MECÂNICO DE VOO; TREINAMENTO DE VOO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	Mantido o texto original
(a) O treinamento em vôo inicial e de transição para mecânico de vôo deve incluir, pelo menos, o seguinte:	(a) O treinamento em voo inicial e de transição para mecânico de voo deve incluir, pelo menos, o seguinte:	Mantido o texto original
(1) treinamento e prática em procedimentos relacionados com a execução das funções e deveres do mecânico de vôo. Esse treinamento e prática pode ser realizado tanto em avião como em simulador de avião ou em dispositivo de treinamento.	(1) treinamento e prática em procedimentos relacionados com a execução das funções e deveres do mecânico de voo. Esse treinamento e prática pode ser realizado tanto em avião como em simulador de avião ou em dispositivo de treinamento.	Mantido o texto original
(2) um exame de vôo que inclua:	(2) um exame de voo que inclua:	Mantido o texto original
(i) inspeção pré-vôo;	(i) inspeção pré-voo;	Mantido o texto original
(ii) execução em avião, no seu posto normal de trabalho, dos deveres de mecânico de vôo durante a rolagem, aceleração, decolagem, subida, cruzeiro, descida, aproximação e pouso; e	(ii) execução em avião, no seu posto normal de trabalho, dos deveres de mecânico de voo durante a rolagem, aceleração, decolagem, subida, cruzeiro, descida, aproximação e pouso; e	Mantido o texto original
[(iii) desempenho de outras funções, como gerenciamento de combustível, preparação dos registros de consumo de combustível, operação normal, em emergência ou alternativa de todos os sistemas de vôo do avião. Essas funções podem ser exercidas em simulador do avião, em um dispositivo de treinamento de vôo ou no avião, em vôo não conduzido segundo este regulamento.	(iii) desempenho de outras funções, como gerenciamento de combustível, preparação dos registros de consumo de combustível, operação normal, em emergência ou alternativa de todos os sistemas de voo do avião. Essas funções podem ser exercidas em simulador do avião, em um dispositivo de treinamento de voo ou no avião, em voo não conduzido segundo este regulamento.	Mantido o texto original
O detentor de licença de piloto comercial, com o adequado certificado de habilitação técnica e com qualificação IFR, ou um piloto já qualificado como segundo em comando do tipo de avião e revertendo à função de mecânico de vôo, pode completar todo o exame de vôo em um simulador aprovado.]	O detentor de licença de piloto comercial, com o adequado certificado de habilitação técnica e com qualificação IFR, ou um piloto já qualificado como segundo em comando do tipo de avião e revertendo à função de mecânico de voo, pode completar todo o exame de voo em um simulador aprovado.	Mantido o texto original
(b) Exceto como permitido pelo parágrafo (c) desta seção, o treinamento de vôo inicial requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve incluir, pelo menos, o mesmo número de horas programadas de treinamento e prática em vôo requerido para um piloto segundo em comando pelo parágrafo 121.424 (c) desta subparte, a menos que reduzido conforme o parágrafo 121.405.	(b) Exceto como permitido pelo parágrafo (c) desta seção, o treinamento de voo inicial requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve incluir, pelo menos, o mesmo número de horas programadas de treinamento e prática em voo requerido para um piloto segundo em comando pelo parágrafo 121.424 (c) desta subparte, a menos que reduzido conforme o parágrafo 121.405.	Mantido o texto original
(c) Se o programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado incluir um curso de treinamento utilizando um simulador de avião ou outro dispositivo de treinamento de acordo com o parágrafo 121.409(c), cada mecânico de vôo deve completar, com sucesso, no simulador ou dispositivo de treinamento:	(c) Se o programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado incluir um curso de treinamento utilizando um simulador de avião ou outro dispositivo de treinamento de acordo com o parágrafo 121.409(c), cada mecânico de voo deve completar, com sucesso, no simulador ou dispositivo de treinamento:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) treinamento e prática de, pelo menos, todas as obrigações, procedimentos e funções requeridas pelo parágrafo (a) desta seção; e	(1) treinamento e prática de, pelo menos, todas as obrigações, procedimentos e funções requeridas pelo parágrafo (a) desta seção; e	Mantido o texto original
(2) um exame de voo adequado ao nível de proficiência de mecânico de voo quanto à execução dos deveres, procedimentos e funções requeridas pelo parágrafo (a) desta seção.	(2) um exame de voo adequado ao nível de proficiência de mecânico de voo quanto à execução dos deveres, procedimentos e funções requeridas pelo parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto original
(d) O treinamento de voo de transição para mecânico de voo pode ser reduzido com base no estabelecido pelo parágrafo 121.401(d).	RETIRADO	Retirado tendo em vista a redução de horas para adequação ao LAR e FAR.
121.426 – NAVEGADOR. TREINAMENTO DE VÔO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	121.426 – NAVEGADOR. TREINAMENTO DE VOO INICIAL E DE TRANSIÇÃO	Retirado devido a obsolescência da função
(a) O treinamento de voo inicial e de transição para navegadores deve incluir treinamento de voo e um exame de voo que seja adequado para assegurar sua proficiência no desempenho das tarefas que lhe são atribuídas.	RETIRADO	Retirado devido a obsolescência da função
(b) O treinamento e o exame de voo especificados no parágrafo (a) desta seção devem ser executados:		
(1) em avião ou em um dispositivo de treinamento apropriado; ou		
(2) em operações segundo este regulamento, se executado sob a supervisão de um navegador qualificado.]		
121.427 - TREINAMENTO PERIÓDICO	121.427 - TREINAMENTO PERIÓDICO	Mantido o texto original
(a) O treinamento periódico deve assegurar que cada tripulante e despachante esteja adequadamente treinado e permanentemente proficiente no que diz respeito ao tipo de avião (incluindo treinamento de diferenças, se aplicável) e às funções exercidas.	(a) O treinamento periódico deve assegurar que cada tripulante e despachante esteja adequadamente treinado e permanentemente proficiente no que diz respeito ao tipo de avião (incluindo treinamento de diferenças, se aplicável) e às funções exercidas.	Mantido o texto original
(b) O treinamento de solo periódico para tripulantes e despachantes deve incluir, pelo menos, o seguinte:	(b) O treinamento de solo periódico para tripulantes e despachantes deve incluir, pelo menos, o seguinte:	Mantido o texto original
(1) uma avaliação oral, ou escrita, para determinar a situação dos conhecimentos do tripulante ou despachante sobre o avião e sobre suas funções.	(1) uma avaliação oral, ou escrita, para determinar a situação dos conhecimentos do tripulante ou despachante sobre o avião e sobre suas funções.	Mantido o texto original
(2) instrução, como necessário, sobre os assuntos requeridos pelo parágrafo 121.415(a) para treinamento de solo inicial, como apropriado, incluindo treinamento de emergência (não requerido para despachante).	(2) instrução, como necessário, sobre os assuntos requeridos pelo parágrafo 121.415(a) para treinamento de solo inicial, como apropriado, incluindo treinamento de emergência (não requerido para despachante).	Mantido o texto original
(3) para comissários de bordo e para despachantes, um exame de competência como requerido pelos parágrafos 121.421(b) e 121.422(b), respectivamente.	(3) para comissários de bordo e para despachantes, um exame de competência como requerido pelos parágrafos 121.421(b) e 121.422(b), respectivamente.	Mantido o texto original
[(4) treinamento periódico aprovado de CRM. Para tripulantes esse treinamento, ou parte dele, pode ser realizado durante uma seção de treinamento de voo operacional em rota aprovado para simulador. O requisito de treinamento periódico de CRM não se aplica até a pessoa ter completado o treinamento inicial de CRM aplicável requerido por 121.419, 121.421 ou 121.422.]	(4) treinamento periódico aprovado de CRM. Para tripulantes esse treinamento, ou parte dele, pode ser realizado durante uma seção de treinamento de voo operacional em rota aprovado para simulador. O requisito de treinamento periódico de CRM não se aplica até a pessoa ter completado o treinamento inicial de CRM aplicável requerido por 121.419, 121.421 ou 121.422.	Mantido o texto original
(c) O treinamento de solo periódico para tripulantes e despachantes deve consistir, pelo menos, das seguintes horas programadas, a menos que reduzidas de acordo com a seção 121.405:	(c) O treinamento de solo periódico para tripulantes e despachantes deve consistir, pelo menos, das seguintes horas programadas, a menos que reduzidas de acordo com a seção 121.405:	Mantido o texto original
(1) para pilotos e mecânicos de voo:	(1) para pilotos e mecânicos de voo:	Mantido o texto original
[(i) aviões do grupo I com motores convencionais: 16 horas; e]	(i) aviões do grupo I com motores convencionais: 16 horas; e]	Mantido o texto original
(ii) aviões do grupo I com motores turboélice: 20 horas.	(ii) aviões do grupo I com motores turboélice: 20 horas.	Mantido o texto original
(iii) aviões do grupo II: 25 horas.	(iii) aviões do grupo II: 25 horas.	Mantido o texto original
[(2) para navegadores:		

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(i) aviões do grupo I com motores convencionais: 12 horas; e		Retirado devido a obsolescência da função
(ii) aviões do grupo I com motores turboélice: 16 horas.		
(iii) aviões do grupo II: 16 horas.]		
[(3)] para comissários de bordo:	(2) para comissários de bordo:	Mantido o texto original
[(i) aviões do grupo I com motores convencionais: 4 horas; e]	(i) aviões do grupo I com motores convencionais: 4 horas; e	Mantido o texto original
(ii) aviões do grupo I com motores turboélice: 5 horas.	(ii) aviões do grupo I com motores turboélice: 5 horas.	Mantido o texto original
(iii) aviões do grupo II: 12 horas.	(iii) aviões do grupo II: 12 horas.	Mantido o texto original
[(4)] para despachantes operacionais de voo:	(3) para despachantes operacionais de voo:	Mantido o texto original
[(i) aviões do grupo I com motores convencionais: 8 horas; e]	(i) aviões do grupo I com motores convencionais: 8 horas; e	Mantido o texto original
(ii) aviões do grupo I com motores turboélice: 10 horas.	(ii) aviões do grupo I com motores turboélice: 10 horas.	Mantido o texto original
(iii) aviões do grupo II: 12 horas.	(iii) aviões do grupo II: 20 horas.	Número de horas aumentado para alinhamento com o FAR Part 121
(d) O treinamento de voo periódico para tripulantes de voo deve incluir, pelo menos, o seguinte:	(d) O treinamento de voo periódico para tripulantes de voo deve incluir, pelo menos, o seguinte:	Mantido o texto original
(1) para pilotos, treinamento de voo, em simulador aprovado, das manobras e procedimentos especificados no programa de treinamento para tesouras de vento em baixa altitude aprovado para o detentor de certificado, e treinamento de voo das manobras e procedimentos no apêndice F deste regulamento ou em um programa de treinamento de voo aprovado pelo DAC, exceto como se segue:	(1) para pilotos, treinamento de voo, em simulador aprovado, das manobras e procedimentos especificados no programa de treinamento para tesouras de vento em baixa altitude aprovado para o detentor de certificado, e treinamento de voo das manobras e procedimentos no apêndice F deste regulamento ou em um programa de treinamento de voo aprovado pela ANAC, exceto como se segue:	Mantido o texto original
(i) não há necessidade de serem estabelecidas horas programadas de treinamento em avião; e	(i) não há necessidade de serem estabelecidas horas programadas de treinamento em avião; e	Mantido o texto original
(ii) a aprovação em um exame de proficiência pode substituir o treinamento de voo periódico como permitido pelo parágrafo 121.433 (c) deste regulamento.	(ii) a aprovação em um exame de proficiência pode substituir o treinamento de voo periódico como permitido pelo parágrafo 121.433 (c) deste regulamento.	Mantido o texto original
(2) para mecânicos de voo, o treinamento de voo estabelecido pelo parágrafo 121.425(a), exceto como se segue:	(2) para mecânicos de voo, o treinamento de voo estabelecido pelo parágrafo 121.425(a), exceto como se segue:	Mantido o texto original
(i) não há necessidade de serem estabelecidas horas programadas de treinamento em avião; e	(i) não há necessidade de serem estabelecidas horas programadas de treinamento em avião; e	Mantido o texto original
(ii) o exame de voo, com exceção da inspeção pré-voo, pode ser realizado em simulador de avião ou outro dispositivo de treinamento. A inspeção pré-voo pode ser realizada no avião ou usando um dispositivo de treinamento aprovado que reproduza, realisticamente, a localização e os detalhes dos itens a serem inspecionados, permitindo, ainda, a simulação de situações anormais. O exame de voo pode ser substituído pela conclusão, com sucesso, de um programa de treinamento em simulador aprovado, orientado para operação em rota.	(ii) o exame de voo, com exceção da inspeção pré-voo, pode ser realizado em simulador de avião ou outro dispositivo de treinamento. A inspeção pré-voo pode ser realizada no avião ou usando um dispositivo de treinamento aprovado que reproduza, realisticamente, a localização e os detalhes dos itens a serem inspecionados, permitindo, ainda, a simulação de situações anormais. O exame de voo pode ser substituído pela conclusão, com sucesso, de um programa de treinamento em simulador aprovado, orientado para operação em rota.	Mantido o texto original
[(3) para navegadores, suficiente treinamento em avião e um exame em avião para assegurar competência com respeito aos procedimentos operacionais e equipamentos de navegação a serem utilizados e familiaridade com informações essenciais de navegação pertinentes às rotas do detentor de certificado que requerem um navegador.]	(3) para navegadores, suficiente treinamento em avião e um exame em avião para assegurar competência com respeito aos procedimentos operacionais e equipamentos de navegação a serem utilizados e familiaridade com informações essenciais de navegação pertinentes às rotas do detentor de certificado que requerem um navegador.	Mantido o texto original
	121.430 Treinamento para operação em ambos os postos de pilotagem.	LAR 121.1650 ADOTADO VISANDO HARMONIZAÇÃO.
	O detentor de certificado de garantir que:	
	(a) o piloto que seja designado para operar em ambos os postos de pilotagem, seja aprovado em um treinamento adequado; e	LAR 121.1650 ADOTADO VISANDO HARMONIZAÇÃO.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(b) o treinamento conste do programa de treinamento aprovado do detentor de certificado.	
SUBPARTE O - QUALIFICAÇÕES DOS TRIPULANTES	SUBPARTE O - QUALIFICAÇÕES DOS TRIPULANTES	Mantido o texto original
121.431 - APLICABILIDADE	121.431 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
[(a) Esta subparte:	(a) Esta subparte:	Mantido o texto original
(1) estabelece qualificações para tripulantes para todos os detentores de certificado, exceto quando de outro modo especificado no texto. Os requisitos de qualificação desta subparte aplicam-se, também, a cada detentor de certificado que conduza operações complementares segundo o RBHA 135 com aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos. O DAC pode autorizar qualquer outro detentor de certificado, que conduza operações segundo o RBHA 135, a atender aos requisitos de treinamento e qualificação desta subparte em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H do RBHA 135, exceto que tais detentores de certificado podem escolher atender aos requisitos de experiência operacional contidos em 135.344 em lugar dos contidos em 121.434; e	(1) estabelece qualificações para tripulantes para todos os detentores de certificado, exceto quando de outro modo especificado no texto. Os requisitos de qualificação desta subparte aplicam-se, também, a cada detentor de certificado que conduza operações complementares segundo o RBAC 135 com aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos. a ANAC pode autorizar qualquer outro detentor de certificado, que conduza operações segundo o RBAC 135, a atender aos requisitos de treinamento e qualificação desta subparte em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H do RBAC 135, exceto que tais detentores de certificado podem escolher atender aos requisitos de experiência operacional contidos em 135.344 em lugar dos contidos em 121.434; e	Mantido o texto original
(2) permite que pessoal de centros de treinamento autorizados pelo RBHA 142, que atendam aos requisitos de 121.411 até 121.414, a prover treinamento, testes e exames sob contrato ou outro tipo de arranjo para aquelas pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.]	(2) permite que pessoal de centros de treinamento autorizados pelo RBAC 142, que atendam aos requisitos de 121.411 até 121.414, a prover treinamento, testes e exames sob contrato ou outro tipo de arranjo para aquelas pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos desta subparte aplicam-se os grupos de aviões, as definições e os termos listados na seção 121.400 deste regulamento, além das seguintes definições:	(b) Para os propósitos desta subparte aplicam-se os grupos de aviões, as definições e os termos listados na seção 121.400 deste regulamento, além das seguintes definições:	Mantido o texto original
<i>ciclo de operação</i> é um segmento completo de voo consistindo de decolagem, subida, cruzeiro, descida e pouso.	<i>ciclo de operação</i> é um segmento completo de voo consistindo de decolagem, subida, cruzeiro, descida e pouso.	Mantido o texto original
<i>consolidação</i> é o processo pelo qual uma pessoa através do adestramento e de experiências práticas, aumenta sua proficiência em conhecimentos e habilidades recentemente adquiridas.	<i>consolidação</i> é o processo pelo qual uma pessoa através do adestramento e de experiências práticas, aumenta sua proficiência em conhecimentos e habilidades recentemente adquiridas.	Mantido o texto original
<i>tempo de voo de operação em rota</i> é o tempo de voo realizado em operações segundo este regulamento.	<i>tempo de voo de operação em rota</i> é o tempo de voo realizado em operações segundo este regulamento.	Mantido o texto original
121.432 - GERAL	121.432 - GERAL	Mantido o texto original
(a) Exceto no caso de experiência operacional sendo obtida de acordo com a seção 121.434, um piloto exercendo a função de segundo em comando em uma operação que requeira 3 ou mais pilotos deve ser totalmente qualificado para exercer a função de piloto em comando dessa operação.	(a) Exceto no caso de experiência operacional sendo obtida de acordo com a seção 121.434, um piloto exercendo a função de segundo em comando em uma operação que requeira 3 ou mais pilotos deve ser totalmente qualificado para exercer a função de piloto em comando dessa operação.	Mantido o texto original
(b) Nenhum detentor de certificado pode conduzir um exame de voo ou qualquer treinamento durante operações segundo este regulamento, exceto os seguintes exames e treinamentos requeridos por este regulamento ou pelo próprio detentor de certificado:	(b) Nenhum detentor de certificado pode conduzir um exame de voo ou qualquer treinamento durante operações segundo este regulamento, exceto os seguintes exames e treinamentos requeridos por este regulamento ou pelo próprio detentor de certificado:	Mantido o texto original
(1) exames em rota para pilotos;	(1) exames em rota para pilotos;	Mantido o texto original
(2) treinamento de navegador conduzido sob a supervisão de um instrutor de navegação em voo.	(2) Reservado.	Retirado devido a obsolescência da função
(3) exames em voo de navegadores.		Retirado devido a obsolescência da função
(4) exames de mecânicos de voo (exceto procedimentos anormais ou de emergência) caso a pessoa sendo examinada seja qualificada e esteja atualizada conforme previsto no parágrafo 121.453(a) desta subparte;	(3) exames de mecânicos de voo (exceto procedimentos anormais ou de emergência) caso a pessoa sendo examinada seja qualificada e esteja atualizada conforme previsto no parágrafo 121.453(a) desta subparte;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(5) treinamento e exames de competência para comissários de bordo. Um comissário de bordo sendo treinado ou examinado não pode ser contado como tripulante requerido para o tipo de avião e espécie de operação sendo conduzida.	(4) treinamento e exames de competência para comissários de bordo. Um comissário de bordo sendo treinado ou examinado não pode ser contado como tripulante requerido para o tipo de avião e espécie de operação sendo conduzida.	Mantido o texto original
121.433 - TREINAMENTO REQUERIDO	121.433 - TREINAMENTO REQUERIDO	Mantido o texto original
(a) <i>Treinamento inicial</i> . Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como tripulante requerido em um avião, a menos que essa pessoa tenha completado satisfatoriamente, seguindo um programa de instrução aprovado conforme a subparte N deste regulamento, o treinamento inicial de solo e de vôo para o particular tipo de avião e para a particular função sendo exercida a bordo, exceto como se segue:	(a) <i>Treinamento inicial</i> . Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante requerido em um avião, a menos que tenha completado, satisfatoriamente, seguindo um programa de instrução aprovado conforme a subparte N deste regulamento, o treinamento inicial de solo e de voo para o particular tipo de avião e para a particular função sendo exercida a bordo, exceto como se segue:	Mantido o texto original
(1) tripulantes que tenham sido qualificados e tenham trabalhado como tripulante em outro tipo de avião do mesmo grupo podem exercer a mesma função após o término, com sucesso, do treinamento de transição previsto na seção 121.415;	(1) tripulantes que tenham sido qualificados e tenham trabalhado como tripulante em outro tipo de avião do mesmo grupo podem exercer a mesma função após o término, com sucesso, do treinamento de transição previsto na seção 121.415;	Mantido o texto original
(2) tripulantes que tenham sido qualificados e que tenham trabalhado como segundo em comando em um particular tipo de avião podem trabalhar como piloto em comando do mesmo tipo de avião após completar, com sucesso, o treinamento de elevação de nível, para o referido tipo de avião, estabelecido pela seção 121.415.	(2) tripulantes que tenham sido qualificados e que tenham trabalhado como segundo em comando em um particular tipo de avião podem trabalhar como piloto em comando do mesmo tipo de avião após completar, com sucesso, o treinamento de elevação de nível, para o referido tipo de avião, estabelecido pela seção 121.415.	Mantido o texto original
(3) [Cancelado]		
(b) <i>Treinamento de diferenças</i> . Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como tripulante requerido em um tipo de avião para o qual o programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado prevê treinamento de diferenças, a menos que essa pessoa tenha completado, satisfatoriamente, tanto em relação à função a bordo como em relação à particular variante do tipo de avião, o treinamento inicial ou de transição, de solo e de vôo, ou o treinamento de diferenças estabelecido conforme a seção 121.415.	(b) <i>Treinamento de diferenças</i> . Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante requerido em um tipo de avião para o qual o programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado prevê treinamento de diferenças, a menos que tenha completado, satisfatoriamente, tanto em relação à função a bordo como em relação à particular variante do tipo de avião, o treinamento inicial ou de transição, de solo e de voo, ou o treinamento de diferenças estabelecido conforme a seção 121.415.	Mantido o texto original
(c) <i>Treinamento periódico</i> .	(c) <i>Treinamento periódico</i> .	Mantido o texto original
(1) nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante e nenhuma pessoa pode trabalhar como tripulante requerido em um avião, a menos que essa pessoa:	(1) nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante e ninguém pode trabalhar como tripulante requerido em um avião, a menos que:	Mantido o texto original
(i) se tripulante de vôo, tenha completado, satisfatoriamente, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, o treinamento periódico de solo e de vôo para o referido avião e para a específica função e tenha sido aprovado em exame de vôo como aplicável;	(i) se tripulante de voo, tenha completado, satisfatoriamente, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, o treinamento periódico de solo e de voo para o referido avião e para a específica função e tenha sido aprovado em exame de voo como aplicável;	Mantido o texto original
(ii) se comissário ou despachante, tenha completado, satisfatoriamente, dentro dos 24 meses calendáricos precedentes, o treinamento periódico de solo e tenha sido aprovado em um exame de competência.]	(ii) se comissário ou despachante, tenha completado, satisfatoriamente, dentro dos 24 meses calendáricos precedentes, o treinamento periódico de solo e tenha sido aprovado em um exame de competência.	Mantido o texto original
(2) para pilotos, um exame de proficiência como estabelecido pela seção 121.441 desta subparte pode substituir o treinamento periódico estabelecido pelo parágrafo (c)(1)(i) desta seção. Além disso, um curso de treinamento em simulador, que proporcione o treinamento previsto no parágrafo 121.409(b) deste regulamento, pode substituir os períodos alternados de treinamentos periódicos de vôo requeridos pelo tipo de avião, exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção.	(2) para pilotos, um exame de proficiência como estabelecido pela seção 121.441 desta subparte pode substituir o treinamento periódico estabelecido pelo parágrafo (c)(1)(i) desta seção. Além disso, um curso de treinamento em simulador, que proporcione o treinamento previsto no parágrafo 121.409(b) deste regulamento, pode substituir os períodos alternados de treinamentos periódicos de voo requeridos pelo tipo de avião, exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção.	Mantido o texto original
(d) Para cada tipo de avião no qual um piloto exerce a função de piloto em comando, ele deve ter completado satisfatoriamente, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, um treinamento periódico de vôo ou um exame de proficiência.	(d) Para cada tipo de avião no qual um piloto exerce a função de piloto em comando, ele deve ter completado satisfatoriamente, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, um treinamento periódico de voo ou um exame de proficiência.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(e) Não obstante o previsto nos parágrafos (c)(2) e (d) desta seção, um exame de proficiência, como previsto na seção 121.441 desta subparte, não pode substituir o treinamento das manobras e procedimentos estabelecidos pelo programa de treinamento para tesouras de vento em baixa altitude aprovado para o detentor de certificado, quando esse programa for incluído em curso de treinamento periódico de vôo como estabelecido pelo parágrafo 121.409 (d) deste regulamento.	(e) Não obstante o previsto nos parágrafos (c)(2) e (d) desta seção, um exame de proficiência, como previsto na seção 121.441 desta subparte, não pode substituir o treinamento das manobras e procedimentos estabelecidos pelo programa de treinamento para tesouras de vento em baixa altitude aprovado para o detentor de certificado, quando esse programa for incluído em curso de treinamento periódico de vôo como estabelecido pelo parágrafo 121.409 (d) deste regulamento.	Mantido o texto original
121.433a- REQUISITOS DE TREINAMENTO. MANUSEIO E TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS E DE MATERIAIS MAGNETIZADOS		RETIRADO E CRIADA A SUBPARTE Z
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode desempenhar nenhuma tarefa relativa ao transporte e manuseio de cargas perigosas e materiais magnetizados, como definidos pela legislação brasileira, a menos que essa pessoa, dentro dos 24 meses calendáricos precedentes, tenha completado, com sucesso, um programa de treinamento, estabelecido e aprovado de acordo com este regulamento, o qual deve incluir instruções relativas às apropriadas embalagens, marcas, rótulos e documentação de artigos perigosos e materiais magnetizados, assim como as apropriadas características de compatibilidade entre tais materiais, carregamento, estocagem e manuseio dos mesmos. Uma pessoa que completar tal treinamento no mês anterior ou posterior ao mês estabelecido para término do mesmo, é considerada como tendo completado tal treinamento no mês previsto.		RETIRADO E CRIADA A SUBPARTE Z
(b) Cada detentor de certificado deve manter registro do término do treinamento inicial e periódico proporcionado a tripulantes e pessoal de solo que executam tarefas de manuseio e transporte de materiais perigosos e magnetizados.		
(c) Cada detentor de certificado operando em país estrangeiro, onde o carregamento e descarregamento dos aviões deva ser feito por pessoal desse país, pode usar pessoal que não atenda aos parágrafos (a) e (b) desta seção, desde que esse pessoal seja supervisionado por uma pessoa qualificada de acordo com os mesmos parágrafos para supervisionar o carregamento, descarregamento e manuseio de material perigoso e magnetizado.		
121.434 – EXPERIÊNCIA DE OPERAÇÃO, CICLOS DE OPERAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE CONHECIMENTOS E HABILIDADES	121.434 – EXPERIÊNCIA DE OPERAÇÃO, CICLOS DE OPERAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE CONHECIMENTOS E HABILIDADES	Mantido o texto original
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como tripulante requerido em um tipo de avião, a menos que ela tenha completado, no específico tipo de avião e na específica função a bordo, a experiência de operação, os ciclos de operação e o tempo de vôo de operação em rota para consolidação dos conhecimentos e habilidades requerido por esta seção, exceto como segue:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante requerido em um tipo de avião, a menos que tenha completado, no específico tipo de avião e na específica função a bordo, a experiência de operação, os ciclos de operação e o tempo de vôo de operação em rota para consolidação dos conhecimentos e habilidades requerido por esta seção, exceto como segue:	Mantido o texto original
(1) tripulantes outros que não pilotos em comando podem trabalhar como aqui previsto com o propósito de atender aos requisitos desta seção.	(1) tripulantes outros que não pilotos em comando podem trabalhar como aqui previsto com o propósito de atender aos requisitos desta seção.	Mantido o texto original
(2) pilotos que estejam em processo de atendimento aos requisitos para piloto em comando podem trabalhar como segundo em comando.	(2) pilotos que estejam em processo de atendimento aos requisitos para piloto em comando podem trabalhar como segundo em comando.	Mantido o texto original
(3) não são requeridos diferentes experiências de operação, ciclos de operação e tempos de vôo de operação em rota para consolidação dos conhecimentos e habilidades para variações do mesmo tipo de avião.	(3) não são requeridas diferentes experiências de operação, ciclos de operação e tempos de vôo de operação em rota para consolidação dos conhecimentos e habilidades para variações do mesmo tipo de avião.	Mantido o texto original
(b) Na aquisição de experiência de operação, ciclos de operação e tempo de vôo de operação em rota para consolidação dos conhecimentos e habilidades, cada tripulante deve cumprir o seguinte:	(b) Na aquisição de experiência de operação, ciclos de operação e tempo de vôo de operação em rota, cada tripulante deve cumprir o seguinte:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) no caso de tripulante de vôo, ele deve possuir as apropriadas licenças e qualificações para a função sendo exercida e para o tipo de avião. Entretanto, um piloto atendendo aos requisitos para piloto em comando deve possuir as licenças e qualificações requeridas para piloto em comando do tipo de avião.	(1) o tripulante de voo deve possuir as apropriadas licenças e qualificações para a função a ser exercida e para o tipo de avião. Entretanto, para atender aos requisitos para piloto em comando, o tripulante deve possuir as licenças e qualificações requeridas para piloto em comando do tipo de avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) a experiência de operação, os ciclos de operação e o tempo de vôo de operação em rota para consolidação dos conhecimentos e habilidades requerido por esta seção devem ser adquiridos após o término satisfatório do apropriado treinamento de solo e de vôo para o específico tipo de avião e função a ser exercida a bordo.	(2) a experiência de operação, os ciclos de operação e o tempo de voo de operação em rota para consolidação dos conhecimentos e habilidades requerido por esta seção devem ser adquiridos após o término satisfatório do apropriado treinamento de solo e de voo para o específico tipo de avião e função a ser exercida a bordo.	Mantido o texto original
(3) a experiência deve ser obtida em vôo durante operações segundo este regulamento. Entretanto, no caso de avião não previamente utilizado pelo detentor de certificado em operações segundo este regulamento, a experiência de operação do avião obtida durante vôos de avaliação operacional e de traslado pode ser contada para atender este requisito.	(3) a experiência deve ser obtida em voo durante operações segundo este regulamento. Entretanto, no caso de avião não previamente utilizado pelo detentor de certificado em operações segundo este regulamento, a experiência de operação do avião obtida durante voos de avaliação operacional e de traslado pode ser contada para atender este requisito.	Mantido o texto original
(c) Cada piloto deve adquirir experiência de operação e ciclos de operação como se segue:	(c) Cada piloto deve adquirir experiência de operação e ciclos de operação como se segue:	Mantido o texto original
(1) um piloto em comando:	(1) um piloto em comando:	Mantido o texto original
(i) deve executar as tarefas de piloto em comando sob a supervisão de um examinador credenciado; e	(i) deve executar as tarefas de piloto em comando sob a supervisão de um examinador credenciado; e	Mantido o texto original
(ii) adicionalmente, se um piloto em comando em qualificação estiver completando o treinamento inicial ou de elevação de nível previsto no parágrafo 121.424(d) deste regulamento, ele deve ser observado no desempenho de suas funções por um INSPAC durante, pelo menos, uma etapa de vôo que inclua uma decolagem e um pouso. Durante o tempo em que um piloto em comando em qualificação estiver adquirindo a experiência requerida pelos parágrafos (c)(1)(i) e (ii) desta seção, o examinador credenciado que estiver servindo como piloto em comando deve ocupar um dos postos de pilotagem. Entretanto, se o piloto em comando em qualificação estiver em processo de transição, o examinador credenciado servindo como piloto em comando do avião pode ocupar o assento do observador desde que o piloto em transição já tenha realizado pelo menos duas decolagens e dois pousos e tenha demonstrado satisfatoriamente, para o examinador credenciado, que está capacitado para desempenhar os deveres de piloto em comando do tipo de avião.	(ii) adicionalmente, se um piloto em comando em qualificação estiver completando o treinamento inicial ou de elevação de nível previsto no parágrafo 121.424(d) deste regulamento, ele deve ser observado no desempenho de suas funções por um INSPAC durante, pelo menos, uma etapa de voo que inclua uma decolagem e um pouso. Durante o tempo em que um piloto em comando em qualificação estiver adquirindo a experiência requerida pelos parágrafos (c)(1)(i) e (ii) desta seção, o examinador credenciado que estiver servindo como piloto em comando deve ocupar um dos postos de pilotagem. Entretanto, se o piloto em comando em qualificação estiver em processo de transição, o examinador credenciado servindo como piloto em comando do avião pode ocupar o assento do observador desde que o piloto em transição já tenha realizado pelo menos duas decolagens e dois pousos e tenha demonstrado satisfatoriamente, para o examinador credenciado, que está capacitado para desempenhar os deveres de piloto em comando do tipo de avião.	Mantido o texto original
(2) um piloto segundo em comando deve executar as tarefas de segundo em comando sob a supervisão de um examinador credenciado.	(2) um piloto segundo em comando deve executar as tarefas de segundo em comando sob a supervisão de um examinador credenciado.	Mantido o texto original
(3) as horas de experiência de operação e ciclos de operação, para todos os pilotos, são as seguintes:	(3) as horas de experiência de operação e ciclos de operação, para todos os pilotos, são as seguintes:	Mantido o texto original
(i) para treinamento inicial, 15 horas para aviões do grupo I com motores convencionais, 20 horas para aviões do grupo I com motores turboélice e 25 horas para aviões do grupo II. A experiência de operação para aviões de ambos os grupos deve incluir, pelo menos, 4 ciclos de operação (pelo menos 2 ciclos como piloto nos controles do avião)	(i) para treinamento inicial, 15 horas para aviões do grupo I com motores convencionais, 20 horas para aviões do grupo I com motores turboélice e 25 horas para aviões do grupo II. A experiência de operação para aviões de ambos os grupos deve incluir, pelo menos, 4 ciclos de operação (pelo menos 2 ciclos como piloto nos controles do avião)	Mantido o texto original
(ii) para treinamento de transição, exceto como previsto no parágrafo (c)(3)(iii) desta seção, 10 horas para aviões do grupo I com motores convencionais, 12 horas para aviões do grupo I com motores turboélice, 25 horas para pilotos em comando de aviões do grupo II e 15 horas para pilotos segundo em comando de aviões do grupo II. A experiência de operação para aviões de ambos os grupos deve incluir, pelo menos, 4 ciclos de operação (pelo menos 2 ciclos como piloto nos controles do avião)	(ii) para treinamento de transição, exceto como previsto no parágrafo (c)(3)(iii) desta seção, 10 horas para aviões do grupo I com motores convencionais, 12 horas para aviões do grupo I com motores turboélice, 25 horas para pilotos em comando de aviões do grupo II e 15 horas para pilotos segundo em comando de aviões do grupo II. A experiência de operação para aviões de ambos os grupos deve incluir, pelo menos, 4 ciclos de operação (pelo menos 2 ciclos como piloto nos controles do avião)	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(iii) no caso de treinamento de transição quando o programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado incluir um curso de treinamento em simulador do avião de acordo com o parágrafo 121.409(c), cada piloto em comando deve atender aos requisitos estabelecidos pelo parágrafo (c)(3)(i) desta seção para treinamento inicial;	(iii) no caso de treinamento de transição quando o programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado incluir um curso de treinamento em simulador do avião de acordo com o parágrafo 121.409(c), cada piloto em comando deve atender aos requisitos estabelecidos pelo parágrafo (c)(3)(i) desta seção para treinamento inicial;	Mantido o texto original
(d) Um mecânico de voo deve executar os deveres de mecânico de voo sob supervisão de um examinador credenciado ou um mecânico de voo qualificado durante, pelo menos, as seguintes horas de voo:	(d) Um mecânico de voo deve executar seus deveres sob supervisão de um examinador credenciado ou um mecânico de voo qualificado durante, pelo menos, as seguintes horas de voo:	Mantido o texto original
(1) aviões do grupo I com motores convencionais: 8 horas; e	(1) aviões do grupo I com motores convencionais: 8 horas; e	Mantido o texto original
(2) aviões do grupo I com motores turboélice: 10 horas.	(2) aviões do grupo I com motores turboélice: 10 horas.	Mantido o texto original
(3) aviões do grupo II: 12 horas.	(3) aviões do grupo II: 12 horas.	Mantido o texto original
(e) Um comissário de bordo deve, durante pelo menos 5 horas, executar os deveres de comissário de bordo sob a supervisão direta e pessoal de um comissário qualificado como supervisor segundo este regulamento. Entretanto, experiência de operação não é requerida para um comissário que tenha anteriormente adquirido tal experiência em qualquer outro grande avião do mesmo grupo transportando passageiros, desde que o detentor de certificado demonstre que esse comissário recebeu um treinamento de solo suficiente para assegurar competência no avião onde irá trabalhar. Comissários de bordo adquirindo experiência de operação não podem ser contados como parte da tripulação requerida para o avião e a operação sendo executada. Comissários que tenham completado satisfatoriamente o tempo de treinamento executado de acordo com um programa de treinamento aprovado e conduzido em um dispositivo de treinamento que reproduza em escala real (exceto comprimento) a cabine de passageiros do tipo de avião em que irão trabalhar, poderão realizar 50% das horas de experiência em rota requeridas por este parágrafo.	(e) Um comissário de bordo deve, durante pelo menos 5 horas, executar os deveres de comissário de bordo sob a supervisão direta e pessoal de um comissário qualificado como instrutor segundo este regulamento. Entretanto, experiência de operação não é requerida para um comissário que tenha anteriormente adquirido tal experiência em qualquer outro grande avião do mesmo grupo transportando passageiros, desde que o detentor de certificado demonstre que esse comissário recebeu um treinamento de solo suficiente para assegurar competência no avião onde irá trabalhar. Comissários de bordo adquirindo experiência de operação não podem ser contados como parte da tripulação requerida para o avião e a operação sendo executada. Comissários que tenham completado satisfatoriamente o tempo de treinamento executado de acordo com um programa de treinamento aprovado e conduzido em um dispositivo de treinamento que reproduza em escala real (exceto comprimento) a cabine de passageiros do tipo de avião em que irão trabalhar, poderão realizar 50% das horas de experiência em rota requeridas por este parágrafo.	Alterado no texto "supervisor" para o "instrutor", através de contribuição da GCTA. A alteração se dá pois segundo os programas de treinamento das empresas aprovados pela ANAC a pessoa que ministra instrução é sempre um instrutor da empresa.
(f) Para atender aos requisitos de experiência de operação desta seção, tripulantes de voo podem trocar uma decolagem e um pouso adicional por uma hora de voo, até uma redução máxima de 50% das horas de voo, exceto para aqueles em treinamento inicial para o Grupo II e pilotos segundo em comando em treinamento de transição no Grupo II. Não obstante a redução de horas programadas permitidas por 121.405 e 121.409, as horas de experiência de operação para tripulantes de voo não estão sujeitas a reduções que não as estabelecidas neste parágrafo e no parágrafo (e) desta seção.	(f) Para atender aos requisitos de experiência de operação desta seção, tripulantes de voo podem trocar uma decolagem e um pouso adicional por uma hora de voo, até uma redução máxima de 50% das horas de voo, exceto para aqueles em treinamento inicial para o Grupo II e pilotos segundo em comando em treinamento de transição no Grupo II. Não obstante a redução de horas programadas permitidas por 121.405 e 121.409, as horas de experiência de operação para tripulantes de voo não estão sujeitas a reduções que não as estabelecidas neste parágrafo e no parágrafo (e) desta seção.	Mantido o texto original
(g) Exceto como previsto no parágrafo (h) desta seção, os tripulantes piloto em comando e segundo em comando devem adquirir, cada um, pelo menos 100 horas de tempo de voo de operação em rota para consolidação de conhecimentos e habilidades (incluindo experiência de operação requerida pelo parágrafo (c) desta seção) dentro de 120 dias após o término satisfatório de:	(g) Exceto como previsto no parágrafo (h) desta seção, os tripulantes piloto em comando e segundo em comando devem adquirir, cada um, pelo menos 100 horas de tempo de voo de operação em rota para consolidação de conhecimentos e habilidades (incluindo experiência de operação requerida pelo parágrafo (c) desta seção) dentro de 120 dias após o término satisfatório de:	Mantido o texto original
(1) qualquer parte da porção de manobras e procedimentos de voo de um teste prático para obtenção de certificado de habilitação técnica ou para obtenção de certificado de habilitação técnica adicional para um piloto de linha aérea; ou	(1) qualquer parte da porção de manobras e procedimentos de voo de um teste prático para obtenção de certificado de habilitação técnica ou para obtenção de certificado de habilitação técnica adicional para um piloto de linha aérea; ou	Mantido o texto original
(2) um exame de proficiência como previsto em 121.441.	(2) um exame de proficiência como previsto em 121.441.	Mantido o texto original
(h) As seguintes exceções aplicam-se aos requisitos de consolidação do parágrafo (g) desta seção:	(h) As seguintes exceções aplicam-se aos requisitos de consolidação do parágrafo (g) desta seção:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) pilotos que tenham sido qualificados e tenham trabalhado como piloto em comando ou como segundo em comando em um particular tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da aprovação desta versão do mesmo não precisam completar tempo de vôo de operação em rota para consolidação de conhecimentos e habilidades.	(1) pilotos que tenham sido qualificados e tenham trabalhado como piloto em comando ou como segundo em comando em um particular tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da aprovação desta versão do mesmo não precisam completar tempo de voo de operação em rota para consolidação de conhecimentos e habilidades.	Mantido o texto original
(2) pilotos que tenham completado o tempo de vôo de operação em rota para consolidação de conhecimentos e habilidades enquanto trabalhando como segundo em comando em um particular tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da aprovação desta versão do mesmo não precisam repetir o tempo de vôo de operação em rota antes de trabalhar como piloto em comando do mesmo tipo de avião.	(2) pilotos que tenham completado o tempo de voo de operação em rota para consolidação de conhecimentos e habilidades enquanto trabalhando como segundo em comando em um particular tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da aprovação desta versão do mesmo não precisam repetir o tempo de voo de operação em rota antes de trabalhar como piloto em comando do mesmo tipo de avião.	Mantido o texto original
(3) se um piloto estiver trabalhando como piloto em outro tipo de avião operado pelo mesmo detentor de certificado antes de completar as 100 horas de tempo de vôo de operação em rota requerida, esse piloto não pode trabalhar como piloto no avião no qual ele acaba de ser qualificado, a menos que ele complete, satisfatoriamente, um treinamento de atualização como previsto no programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado e esse treinamento for conduzido por um instrutor apropriadamente qualificado ou por um examinador credenciado.	(3) se um piloto estiver trabalhando como piloto em outro tipo de avião operado pelo mesmo detentor de certificado antes de completar as 100 horas de voo de operação em rota requerida, esse piloto não pode trabalhar como piloto no avião no qual ele acaba de ser qualificado, a menos que ele complete, satisfatoriamente, um treinamento de atualização como previsto no programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado e esse treinamento for conduzido por um instrutor apropriadamente qualificado ou por um examinador credenciado.	Mantido o texto original
(4) se as 100 horas de tempo de vôo de operação em rota requeridas não forem completadas dentro de 120 dias, o detentor de certificado pode estender esse período até um máximo de 150 dias se:	(4) se as 100 horas de operação em rota requeridas não forem completadas dentro de 120 dias, o detentor de certificado pode estender esse período até um máximo de 150 dias se:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(i) o piloto continuar a atender todos os outros requisitos aplicáveis da subparte O deste regulamento; e	(i) o piloto continuar a atender todos os outros requisitos aplicáveis da subparte O deste regulamento; e	Mantido o texto original
(ii) no 120º dia, ou antes dele, o piloto completar, satisfatoriamente, o treinamento de atualização conduzido por um instrutor apropriadamente qualificado ou por um examinador credenciado como previsto no programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado ou um examinador credenciado comprovar que o piloto manteve um nível de proficiência adequado após observá-lo em um voo de operação em rota.	(ii) no 120º dia, ou antes dele, o piloto completar, satisfatoriamente, o treinamento de atualização conduzido por um instrutor apropriadamente qualificado ou por um examinador credenciado como previsto no programa de treinamento aprovado para o detentor de certificado ou um examinador credenciado comprovar que o piloto manteve um nível de proficiência adequado após observá-lo em um voo de operação em rota.	Mantido o texto original
(5) o DAC, a pedido do detentor de certificado, pode autorizar desvios dos requisitos do parágrafo (g) desta seção através de uma emenda adequada às especificações operativas, na extensão garantida por qualquer uma das seguintes circunstâncias:	(5) a ANAC, a pedido do detentor de certificado, pode autorizar desvios dos requisitos do parágrafo (g) desta seção através de uma emenda adequada às especificações operativas, na extensão garantida por qualquer uma das seguintes circunstâncias:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(i) um detentor de certificado emitido recentemente que não emprega qualquer piloto que atenda aos requisitos mínimos do parágrafo (g) desta seção.	(i) um detentor de certificado, que no início de suas operações, não emprega um piloto que atenda aos requisitos mínimos do parágrafo (g) desta seção.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(ii) um detentor de certificado antigo que adiciona à sua frota um avião de tipo ainda não aprovado para uso em suas operações.	(ii) um detentor de certificado, que já opera normalmente, adiciona a sua frota um avião de tipo ainda não aprovado para uso em suas operações.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iii) um detentor de certificado estabelecendo-se em novo domicílio para o qual ele designa pilotos que devem qualificar-se em aviões a serem operados desse novo domicílio	(iii) um detentor de certificado que estabeleça uma nova base operacional secundária para o qual ele designa pilotos que devem qualificar-se em aviões a serem operados dessa nova base.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(i) Não obstante as reduções em horas programadas permitidas por 121.405 e 121.409 da subparte N deste regulamento, as horas de experiência de operação para tripulante de vôo não estão sujeitas a nenhuma outra redução que não as previstas nos parágrafos (e) e (f) desta seção.]	(i) Não obstante as reduções em horas programadas permitidas por 121.405 e 121.409 da subparte N deste regulamento, as horas de experiência de operação para tripulante de voo não estão sujeitas a nenhuma outra redução que não as previstas nos parágrafos (e) e (f) desta seção.	Mantido o texto original
121.435 - RESERVADO	121.435 - RESERVADO	Mantido o texto original
121.437 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTOS. DOCUMENTOS REQUERIDOS	121.437 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTOS. DOCUMENTOS REQUERIDOS	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de um avião (ou como segundo em comando em um avião em operações de bandeira ou suplementares que exijam 3 ou mais pilotos), a menos que esse piloto possua licença de piloto de linha aérea, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião e qualificação IFR.	(a) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de um avião (ou como segundo em comando em um avião em operações de bandeira ou suplementares que exijam 3 ou mais pilotos), a menos que esse piloto possua licença de piloto de linha aérea, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um Certificado de Capacidade Física (CCF) de 1° classe válido.	Requisito mantido e incluída a necessidade de CCF de 1° Classe, o que já é prescrito atualmente (RBHA 61). Reforça a aplicação do Regulamento
(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar um piloto em funções outras que não as citadas no parágrafo (a) desta seção, nem qualquer piloto pode trabalhar em tais funções, a menos que esse piloto possua pelo menos uma licença de piloto comercial, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião e qualificação IFR.	(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar um piloto em funções outras que não as citadas no parágrafo (a) desta seção, nem qualquer piloto pode trabalhar em tais funções, a menos que esse piloto possua pelo menos uma licença de piloto comercial, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um Certificado de Capacidade Física (CCF) de 1° classe válido.	Requisito mantido e incluída a necessidade de CCF de 1° Classe, o que já é prescrito atualmente (RBHA 61). Reforça a aplicação do Regulamento
121.438 – PILOTO. REQUISITOS DE DUPLA E LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO	121.438 – PILOTO. REQUISITOS DE DUPLA E LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO	Mantido o texto original
(a) Se o segundo em comando possuir menos de 100 horas de tempo de voo como segundo em comando em operações segundo este regulamento no tipo de avião sendo voado, e o piloto em comando não for um examinador credenciado apropriadamente qualificado, o piloto em comando deve efetuar todos as decolagens e pousos nas seguintes situações:	(a) Se o segundo em comando possuir menos de 100 horas de tempo de voo como segundo em comando em operações segundo este regulamento no tipo de avião sendo voado, e o piloto em comando não for um examinador credenciado apropriadamente qualificado, o piloto em comando deve efetuar todas as decolagens e pousos nas seguintes situações:	Mantido o texto original
(1) em aeródromos especiais designados pelo DAC ou em aeródromos designados pelo detentor de certificado; e	(1) em aeródromos especiais designados pela ANAC ou em aeródromos designados pelo detentor de certificado; e	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) em qualquer uma das seguintes condições:	(2) em qualquer uma das seguintes condições:	Mantido o texto original
(i) valor da visibilidade prevalecente no último boletim meteorológico para o aeródromo em 3/4 de milha ou menos.	(i) valor da visibilidade prevalecente no último boletim meteorológico para o aeródromo em 1200 metros ou menos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(ii) o alcance visual da pista (RVR) a ser utilizada em 4000 pés ou inferior.	(ii) o alcance visual da pista (RVR) a ser utilizada em 1200 metros ou inferior.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(iii) pista a ser utilizada com água, neve, lama ou condições similares que possam afetar adversamente o desempenho do avião.	(iii) pista a ser utilizada com água, neve, lama ou condições similares que possam afetar adversamente o desempenho do avião.	Mantido o texto original
(iv) ação de frenagem na pista a ser utilizada reportada como sendo inferior a “boa”.	(iv) ação de frenagem na pista a ser utilizada reportada como sendo inferior a “boa”.	Mantido o texto original
(v) componente de vento de través para a pista a ser utilizada acima de 15 nós.	(v) componente de vento de través para a pista a ser utilizada acima de 15 nós.	Mantido o texto original
(vi) tesoura de vento (windshear) reportada na vizinhança do aeródromo.	(vi) tesoura de vento (windshear) reportada na vizinhança do aeródromo.	Mantido o texto original
(vii) qualquer outra condição na qual o piloto em comando considerar como sendo prudente exercer suas prerrogativas.	(vii) qualquer outra condição na qual o piloto em comando considerar como sendo prudente exercer suas prerrogativas.	Mantido o texto original
(b) Nenhuma pessoa pode conduzir operações segundo este regulamento a menos que, para o tipo de avião, o piloto em comando ou o segundo em comando tenha pelo menos 75 horas de tempo de voo de operação em rota como primeiro ou como segundo em comando. O DAC, a pedido do detentor de certificado, pode autorizar desvios dos requisitos deste parágrafo (b) através de uma emenda adequada às especificações operativas, em qualquer uma das seguintes circunstâncias:	(b) Ninguém pode conduzir operações segundo este regulamento a menos que, para o tipo de avião, o piloto em comando ou o segundo em comando tenha pelo menos 75 horas de voo em operação em rota como primeiro ou como segundo em comando. A ANAC, a pedido do detentor de certificado, pode autorizar desvios dos requisitos deste parágrafo (b) através de uma emenda adequada às especificações operativas, em qualquer uma das seguintes circunstâncias:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) um detentor de certificado emitido recentemente que não emprega qualquer piloto que atenda aos requisitos mínimos do parágrafo (g) desta seção.	(1) um detentor de certificado, que no início de suas operações, não emprega um piloto que atenda aos requisitos mínimos do parágrafo (g) desta seção.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(2) um detentor de certificado antigo que adiciona à sua frota um avião de tipo ainda não aprovado para uso em suas operações.	(2) um detentor de certificado, que já opera normalmente, adiciona a sua frota um avião de tipo ainda não aprovado para uso em suas operações.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(3) um detentor de certificado estabelecendo-se em novo domicílio para o qual ele designa pilotos que devem qualificar-se em aviões a serem operados desse novo domicílio.]	(3) um detentor de certificado que estabeleça uma nova base operacional secundária para o qual ele designa pilotos que devem qualificar-se em aviões a serem operados dessa nova base.	Requisito mantido, alterada a forma para adequação aos conceitos em uso na ANAC

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.439 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTO. EXPERIÊNCIA RECENTE	121.439 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTO. EXPERIÊNCIA RECENTE	TEXTO MANTIDO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO n° 99 art 6°, de 11 de maio de 2009
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como piloto requerido em uma tripulação, assim como nenhuma pessoa pode exercer a referida função, a menos que essa pessoa, dentro dos 90 dias consecutivos precedentes, tenha realizado pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha. Os pousos e decolagens requeridos por este parágrafo podem ser realizados em um simulador do avião provido com sistema de visualização e aprovado segundo 121.407 para manobras de pouso e decolagem. Qualquer piloto que não tenha realizado as 3 decolagens e os 3 pousos dentro de qualquer período de 90 dias consecutivos deve readquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como requerida em uma tripulação, assim como ninguém pode exercer a função de piloto ou de comissário de voo, a menos que essa pessoa:	TEXTO MANTIDO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO n° 99 art 6°, de 11 de maio de 2009
	(1) se piloto, dentro dos 90 dias consecutivos precedentes, tenha realizado pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha. Os pousos e decolagens requeridos por este parágrafo podem ser realizados em um simulador do avião provido com sistema de visualização e aprovado segundo 121.407 para manobras de pouso e decolagem. Qualquer piloto que não tenha realizado as 3 decolagens e os 3 pousos dentro de qualquer período de 90 dias consecutivos deve readquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção; e	
	(2) se comissário de voo, dentro dos 360 dias consecutivos precedentes tenha realizado pelo menos 10 ciclos (pouso e decolagem) no(s) tipo(s) de avião em que trabalha. Qualquer comissário de voo que não tenha realizado os 10 ciclos (pouso e decolagem) dentro de qualquer período de 360 dias consecutivos deve adquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção.	
(b) Além de estar em dia com todos os treinamentos e exames requeridos por este regulamento, um piloto que não atenda aos requisitos do parágrafo (a) desta seção deve recuperar experiência recente como se segue:	(b) Além de estar em dia com todos os treinamentos e exames requeridos por este regulamento, um piloto ou um comissário de voo que não atenda aos requisitos do parágrafo (a) desta seção deve recuperar experiência recente como se segue:	
(1) sob supervisão de um INSPAC ou de um examinador credenciado, executar pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha ou em simulador avançado ou dotado de sistema de visualização. Quando for usado um simulador com visualização devem ser cumpridos os requisitos do parágrafo (c) desta seção.	(1) sob supervisão de um INSPAC ou de um examinador credenciado, executar, se piloto, pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha ou em simulador avançado ou dotado de sistema de visualização, se comissário de voo, realizar 4 ciclos (pouso e decolagem) em um avião em que trabalha. Quando for usado um simulador (no caso de pilotos) com visualização devem ser cumpridos os requisitos do parágrafo (c) desta seção.	
(2) as decolagens e pousos requeridos pelo parágrafo (b) (1) desta seção devem incluir:	(2) as decolagens e pousos requeridos pelo parágrafo (b) (1) desta seção devem incluir (no caso de pilotos):	
(i) pelo menos uma decolagem simulando falha do motor mais crítico;	(i) pelo menos uma decolagem simulando falha do motor mais crítico;	
(ii) pelo menos um pouso a partir de aproximação ILS nos mínimos aprovados para o aeródromo e o avião; e	(ii) pelo menos um pouso a partir de aproximação ILS nos mínimos aprovados para o aeródromo e o avião; e	
(iii) pelo menos um pouso até parada total na pista.	(iii) pelo menos um pouso até parada total na pista.	
(c) Para que um piloto possa executar as manobras requeridas pelo parágrafo (b) desta seção em um simulador do avião dotado de sistema de visualização, ele deve:	(c) Para que um piloto possa executar as manobras requeridas pelo parágrafo (b) desta seção em um simulador do avião dotado de sistema de visualização, ele deve:	Mantido o texto original
(1) possuir pelo menos 100 horas de vôo no tipo de avião em que trabalha;	(1) possuir pelo menos 100 horas de voo no tipo de avião em que trabalha;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) ser observado, nos dois primeiros pousos a serem realizados em operações segundo este regulamento, por um INSPAC ou um examinador credenciado agindo como piloto em comando e ocupando um dos postos de pilotagem. Os pousos devem ser feitos nos mínimos meteorológicos para operações CAT I e devem ser feitos dentro de 45 dias após o término do treinamento em simulador.	(2) ser observado, nos dois primeiros pousos a serem realizados em operações segundo este regulamento, por um INSPAC ou um examinador credenciado agindo como piloto em comando e ocupando um dos postos de pilotagem. Os pousos devem ser feitos nos mínimos meteorológicos para operações CAT I e devem ser feitos dentro de 45 dias após o término do treinamento em simulador.	Mantido o texto original
(d) Quando usando um simulador para cumprir qualquer dos requisitos dos parágrafos (a) e (b), desta seção, cada posto de tripulação técnica requerida deve ser ocupado por uma pessoa adequadamente qualificada e o simulador deve ser operado como se fosse em ambiente real de voo, sem a utilização de repetição de manobras ou de reposicionamentos característicos de um simulador.	(d) Quando usando um simulador para cumprir qualquer dos requisitos dos parágrafos (a) e (b), desta seção, cada posto de tripulação técnica requerida deve ser ocupado por uma pessoa adequadamente qualificada e o simulador deve ser operado como se fosse em ambiente real de voo, sem a utilização de repetição de manobras ou de reposicionamentos característicos de um simulador.	Mantido o texto original
(e) O INSPAC ou o examinador credenciado que observar as decolagens e pousos previstos nos parágrafos (b)(1) e (c) desta seção deve certificar que a pessoa sendo observada demonstrou proficiência e está qualificada para exercer seus deveres em operações segundo este regulamento. Pode, ainda, requerer quaisquer manobras adicionais que ele considerar necessárias para dar tal certificação.	(e) O INSPAC ou o examinador credenciado que observar as decolagens e pousos previstos nos parágrafos (b)(1) e (c) desta seção deve certificar que a pessoa sendo observada demonstrou proficiência e está qualificada para exercer seus deveres em operações segundo este regulamento. Pode, ainda, requerer quaisquer manobras adicionais que ele considerar necessárias para dar tal certificação.	Mantido o texto original
	(f) O simulador de voo que o detentor de certificado utilize para seus treinamentos ou para restabelecer a experiência recente de suas tripulações deve ser aprovado pela ANAC.	Incluído para maior harmonização com o LAR 121
121.440 - EXAMES EM ROTA	121.440 - EXAMES EM ROTA	Mantido o texto original
[(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de um avião, a menos que essa pessoa, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, tenha sido submetida a um exame em rota durante o qual ele tenha realizado, satisfatoriamente, suas obrigações e responsabilidades como piloto em comando em um dos tipos de avião em que voa.	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de um avião, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, tenha sido submetido a um exame em rota durante o qual tenha realizado, satisfatoriamente, suas obrigações e responsabilidades como piloto em comando em um dos tipos de avião em que voa.	Mantido o texto original
(b) Um exame em rota para piloto em comando de aviões em operações domésticas e de bandeira deve:	(b) Um exame em rota para piloto em comando de aviões em operações domésticas e de bandeira deve:	Mantido o texto original
(1) ser conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado qualificado para a rota e para o tipo de avião; e	(1) ser conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado qualificado para a rota e para o tipo de avião; e	Mantido o texto original
(2) consistir em, pelo menos, um voo conduzido ao longo de uma rota típica do detentor do certificado, ou dentro de aerovia nacional ou estrangeira, ou sobre uma rota direta.	(2) consistir em, pelo menos, um voo conduzido ao longo de uma rota típica do detentor do certificado, ou dentro de aerovia nacional ou estrangeira, ou sobre uma rota direta.	Mantido o texto original
(c) Um exame em rota para piloto em comando de aviões em operações suplementares deve:	(c) Um exame em rota para piloto em comando de aviões em operações suplementares deve:	Mantido o texto original
(1) ser conduzido por um INSPAC ou examinador credenciado qualificado para o tipo de avião; e	(1) ser conduzido por um INSPAC ou examinador credenciado qualificado para o tipo de avião; e	Mantido o texto original
(2) consistir em, pelo menos, um voo conduzido ao longo de aerovia nacional ou estrangeira, ou em uma rota de assessoramento sobre a qual o piloto pode vir a voar.	(2) consistir em, pelo menos, um voo conduzido ao longo de aerovia nacional ou estrangeira, ou em uma rota de assessoramento sobre a qual o piloto pode vir a voar.	Mantido o texto original
(d) Um exame em rota não pode incluir verificação de procedimentos anormais e de emergência.]	(d) Um exame em rota não pode incluir verificação de procedimentos anormais e de emergência.	Mantido o texto original
121.441 - EXAME DE PROFICIÊNCIA	121.441 - EXAME DE COMPETÊNCIA TÉCNICA	Requisito mantido, alterada a forma para adequação aos conceitos em uso na ANAC

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Nenhum detentor de certificado operando segundo este regulamento pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto de um avião em operações segundo este regulamento, a menos que essa pessoa tenha completado, com sucesso, um exame de proficiência ou um dos cursos de treinamento em simulador descritos no parágrafo 121.409 (b) deste regulamento dentro dos 12 meses calendáricos precedentes e o exame em rota, previsto em 121.440, dentro de não menos que os quatro e não mais que os oito meses calendáricos precedentes.	(a) Nenhum detentor de certificado operando segundo este regulamento pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto de um avião em operações segundo este regulamento, a menos que tenha completado, com sucesso, um exame de competência técnica ou um dos cursos de treinamento em simulador descritos no parágrafo 121.409 (b) deste regulamento dentro dos 12 meses calendáricos precedentes e o exame em rota, previsto em 121.440, dentro de não menos que os quatro e não mais que os oito meses calendáricos precedentes.	Requisito mantido, alterada a forma para adequação aos conceitos em uso na ANAC
(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c) e (d) desta seção, um exame de proficiência deve atender aos seguintes requisitos:	(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c) e (d) desta seção, um exame de competência técnica deve atender aos seguintes requisitos:	Requisito mantido, alterada a forma para adequação aos conceitos em uso na ANAC
(1) deve incluir, pelo menos, os procedimentos e manobras requeridos no apêndice F deste regulamento, a não ser quando de outro modo especificado no referido apêndice.	(1) deve incluir, pelo menos, os procedimentos e manobras requeridos no apêndice F deste regulamento, a não ser quando de outro modo especificado no referido apêndice.	Mantido o texto original
(2) deve ser conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado.	(2) deve ser conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado.	Mantido o texto original
(c) Como previsto no apêndice F deste regulamento, um exame de proficiência pode ser realizado em um simulador aprovado ou em outro dispositivo de treinamento.	(c) Como previsto no apêndice F deste regulamento, um exame de competência técnica pode ser realizado em um simulador aprovado ou em outro dispositivo de treinamento.	Requisito mantido, alterada a forma para adequação aos conceitos em uso na ANAC
(d) Um INSPAC ou um examinador credenciado conduzindo um exame de proficiência pode, a seu critério, dispensar a execução de qualquer das manobras ou procedimentos para os quais existam condições especiais no apêndice F deste regulamento, desde que:	(d) Um INSPAC ou um examinador credenciado conduzindo um exame de competência técnica pode, a seu critério, dispensar a execução de qualquer das manobras ou procedimentos para os quais existam condições especiais no apêndice F deste regulamento, desde que:	Requisito mantido, alterada a forma para adequação aos conceitos em uso na ANAC
(1) o DAC não tenha especificamente requerido a execução da particular manobra ou procedimento;	(1) a ANAC não tenha especificamente requerido a execução da particular manobra ou procedimento;	Mantido o texto original
(2) o piloto sendo examinado não seja recém-contratado pelo detentor de certificado; e	(2) o piloto sendo examinado não seja recém-contratado pelo detentor de certificado; e	Mantido o texto original
(3) o piloto sendo examinado esteja atualizado em operações segundo este regulamento no particular tipo de avião e na particular função a bordo, ou tenha completado satisfatoriamente, dentro dos 6 meses calendáricos precedentes, um programa de treinamento aprovado para o particular tipo de avião e de função a bordo.	(3) o piloto sendo examinado esteja atualizado em operações segundo este regulamento no particular tipo de avião e na particular função a bordo, ou tenha completado satisfatoriamente, dentro dos 6 meses calendáricos precedentes, um programa de treinamento aprovado para o particular tipo de avião e de função a bordo.	Mantido o texto original
(e) Se o piloto sendo examinado falhar em qualquer das manobras requeridas, o examinador pode autorizar treinamento adicional no transcurso do exame. Além de pedir a repetição da manobra mal realizada, o examinador pode requerer que o piloto sendo examinado repita qualquer outra manobra que ele julgue necessária para determinação da proficiência do examinando. Se o piloto sendo examinado não conseguir demonstrar proficiência para o examinador, ele terá seu certificado de habilitação técnica automaticamente invalidado até ser aprovado em exame posterior, não podendo voar pelo detentor de certificado durante esse período.	(e) Se o piloto sendo examinado falhar em qualquer das manobras requeridas, o examinador pode autorizar treinamento adicional no transcurso do exame. Além de pedir a repetição da manobra mal realizada, o examinador pode requerer que o piloto sendo examinado repita qualquer outra manobra que ele julgue necessária para determinação da proficiência do examinando. Se o piloto sendo examinado não conseguir demonstrar proficiência para o examinador, ele terá seu certificado de habilitação técnica automaticamente invalidado até ser aprovado em exame posterior, não podendo voar pelo detentor de certificado durante esse período.	Mantido o texto original
121.443 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTO EM COMANDO. ROTAS E AERÓDROMOS	121.443 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTO EM COMANDO. ROTAS E AERÓDROMOS	Mantido o texto original
(a) [Cada detentor de certificado deve possuir um sistema, aprovado pelo DAC, para disseminar as informações requeridas pelo parágrafo (b) desta seção para seus pilotos em comando e o apropriado pessoal de operações. O sistema deve, também, prover meios aceitáveis de demonstrar conformidade com 121.445.]	(a) Cada detentor de certificado deve possuir um sistema, aprovado pela ANAC, para disseminar as informações requeridas pelo parágrafo (b) desta seção para seus pilotos em comando e o apropriado pessoal de operações. O sistema deve, também, prover meios aceitáveis de demonstrar conformidade com 121.445.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando, a menos que o detentor de certificado forneça a essa pessoa informações atualizadas concernentes a assuntos pertinentes à área de operações, a cada aeródromo e a cada área terminal na qual a pessoa irá operar. Além disso, o detentor de certificado deve assegurar-se que essa pessoa tem o conhecimento adequado das informações abaixo listadas e tem capacidade para usá-las corretamente:	(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando, a menos que o detentor de certificado forneça a essa pessoa informações atualizadas concernentes a assuntos pertinentes à área de operações, a cada aeródromo e a cada área terminal na qual a pessoa irá operar. Além disso, o detentor de certificado deve assegurar-se que essa pessoa tem o conhecimento adequado das informações abaixo listadas e tem capacidade para usá-las corretamente:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) características atmosféricas, próprias da estação do ano, na área de operação;	(1) características atmosféricas, próprias da estação do ano, na área de operação;	Mantido o texto original
(2) facilidades de navegação;	(2) facilidades de navegação;	Mantido o texto original
(3) procedimentos de comunicações e de utilização dos auxílios visuais dos aeródromos;	(3) procedimentos de comunicações e de utilização dos auxílios visuais dos aeródromos;	Mantido o texto original
(4) tipos de terreno e obstruções;	(4) tipos de terreno e obstruções;	Mantido o texto original
(5) níveis de voo mínimos seguros;	(5) níveis de voo mínimos seguros;	Mantido o texto original
(6) procedimentos em rota e de entradas e saídas das áreas terminais; procedimentos de espera, de aproximação e de saída por instrumentos aprovados para os aeródromos envolvidos;	(6) procedimentos em rota e de entradas e saídas das áreas terminais; procedimentos de espera, de aproximação e de saída por instrumentos aprovados para os aeródromos envolvidos;	Mantido o texto original
(7) áreas congestionadas e descrição física ("layout") de cada aeródromo em que o piloto irá operar;	(7) áreas congestionadas e descrição física ("layout") de cada aeródromo em que o piloto irá operar;	Mantido o texto original
(8) NOTAM's de interesse; e	(8) NOTAM's de interesse; e	Mantido o texto original
(9) Outros assuntos julgados do interesse da segurança de voo.	(9) Outros assuntos julgados do interesse da segurança de voo.	Mantido o texto original
121.445 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTOS EM COMANDO; AERÓDROMOS E ÁREAS ESPECIAIS	121.445 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTOS EM COMANDO; AERÓDROMOS E ÁREAS ESPECIAIS	Mantido o texto original
(a) O DAC pode determinar que certos aeródromos (devido a itens como terreno circunvizinho, obstruções ou procedimentos de aproximação ou de saída complexos) sejam considerados como aeródromos especiais, requerendo qualificação específica para eles. Pode, também, determinar que certas áreas ou rotas, ou ambas, requeiram qualificação em específico tipo de navegação.	(a) A ANAC pode determinar que certos aeródromos (devido a itens como terreno circunvizinho, obstruções ou procedimentos de aproximação ou de saída complexos) sejam considerados como aeródromos especiais, requerendo qualificação específica para eles. Pode, também, determinar que certas áreas ou rotas, ou ambas, requeiram qualificação em específico tipo de navegação.	Mantido o texto original
(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando em um aeródromo considerado como exigindo qualificação especial, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes:	(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em um aeródromo considerado como exigindo qualificação especial, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes:	Mantido o texto original
(1) o piloto em comando ou o segundo em comando tenha realizado uma operação nesse aeródromo (incluindo pouso e decolagem) enquanto trabalhando como piloto do avião; ou	(1) o piloto em comando ou o segundo em comando tenha realizado uma operação nesse aeródromo (incluindo pouso e decolagem) enquanto trabalhando como piloto do avião; ou	Mantido o texto original
(2) o piloto em comando tenha se qualificado para o aeródromo usando um dispositivo de treinamento aceitável pelo DAC.	(2) o piloto em comando tenha se qualificado para o aeródromo usando um dispositivo de treinamento aceitável pela ANAC.	Mantido o texto original
[(c) O parágrafo (b) desta seção não se aplica quando a operação no aeródromo (incluindo pouso e decolagem) estiver sendo feita com um teto, no aeródromo, pelo menos 1000 pés acima da menor MEA ou MOCA, ou da altitude estabelecida para aproximação inicial para um procedimento IFR para tal aeródromo e a visibilidade, nesse aeródromo, for de pelo menos 3 milhas.]	(c) O parágrafo (b) desta seção não se aplica quando a operação no aeródromo (incluindo pouso e decolagem) estiver sendo feita com um teto, no aeródromo, pelo menos 1000 pés acima da menor MEA ou MOCA, ou da altitude estabelecida para aproximação inicial para um procedimento IFR para tal aeródromo e a visibilidade, nesse aeródromo, for de pelo menos 4800 metros.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
[(d)] Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando em operações entre áreas terminais ao longo de rotas ou sobre áreas que requerem qualificação em um tipo especial de navegação, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, a pessoa tenha demonstrado de modo aceitável pelo DAC ser qualificada no sistema de navegação requerido. Essa demonstração pode ser feita:	(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações entre áreas terminais ao longo de rotas ou sobre áreas que requerem qualificação em um tipo especial de navegação, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, tenha demonstrado de modo aceitável pela ANAC ser qualificada no sistema de navegação requerido. Essa demonstração pode ser feita:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) pelo voo freqüente ao longo da rota ou área, como piloto em comando, usando o referido tipo de navegação; ou	(1) pelo voo freqüente ao longo da rota ou área, como piloto em comando, usando o referido tipo de navegação; ou	
(2) pelo voo ao longo da rota ou área, como piloto em comando, sob supervisão de um examinador, usando o referido tipo de navegação; ou	(2) pelo voo ao longo da rota ou área, como piloto em comando, sob supervisão de um examinador, usando o referido tipo de navegação; ou	
(3) pela execução do programa de treinamento previsto no apêndice G deste regulamento.	(3) pela execução do programa de treinamento previsto no Apêndice E deste regulamento.	Requisito mantido. Referência modificada devido à alteração estrutural da norma
121.447 a 121.451 - RESERVADO	121.447 a 121.451 - RESERVADO	Mantido o texto original
121.453 - QUALIFICAÇÃO DE MECÂNICO DE VÔO	121.453 - QUALIFICAÇÃO DE MECÂNICO DE VOO	Mantido o texto original
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como mecânico de vôo em um avião, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, essa pessoa tenha realizado, pelo menos, 50 horas de vôo como mecânico no tipo de avião ou que essa pessoa tenha sido examinada por um INSPAC ou um examinador credenciado e demonstrado estar familiarizada com as informações essenciais à tarefa e ser competente na execução dos procedimentos operacionais.	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como mecânico de voo em um avião, a menos que, dentro dos 6 meses calendáricos precedentes, essa pessoa tenha realizado, pelo menos, 50 horas de voo como mecânico no tipo de avião ou que essa pessoa tenha sido examinada por um INSPAC ou um examinador credenciado e demonstrado estar familiarizada com as informações essenciais à tarefa e ser competente na execução dos procedimentos operacionais.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Um exame em vôo realizado conforme 121.425(a)(2) satisfaz o requerido pelo parágrafo (a) desta seção.	(b) Um exame em voo realizado conforme 121.425(a)(2) satisfaz o requerido pelo parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto original
SUBPARTE P - QUALIFICAÇÃO E LIMITAÇÕES DE TEMPO DE TRABALHO. DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VÔO	SUBPARTE P - QUALIFICAÇÃO E LIMITAÇÕES DE TEMPO DE TRABALHO. DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO	Mantido o texto original
121.461 - APLICABILIDADE	121.461 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece as qualificações e as limitações de tempo de trabalho para despachantes operacionais de vôo trabalhando para detentores de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira.	Esta subparte estabelece as qualificações e as limitações de tempo de trabalho para despachantes operacionais de voo trabalhando para detentores de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira.	Mantido o texto original
121.463 - QUALIFICAÇÕES DOS DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VÔO (DOV)	121.463 - QUALIFICAÇÕES DOS DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO (DOV)	Mantido o texto original
(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode utilizar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como despachante operacional de vo para um particular grupo de aviões, a menos que essa pessoa, em relação a um avião desse grupo, tenha completado satisfatoriamente o seguinte:	(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo para um particular grupo de aviões, a menos que essa pessoa, em relação a um avião desse grupo, tenha completado satisfatoriamente o seguinte:	Mantido o texto original
(1) Curso de despachante operacional de vôo homologado pelo DAC.	(1) Curso de despachante operacional de voo certificado pela ANAC.	Mantido o texto original
(2) treinamento inicial de despachante operacional de vôo, a menos que essa pessoa já tenha completado tal treinamento para um outro tipo de avião do mesmo grupo e necessite apenas de treinamento de transição.	(2) treinamento inicial de despachante operacional de voo, a menos que essa pessoa já tenha completado tal treinamento para um outro tipo de avião do mesmo grupo e necessite apenas de treinamento de transição.	Mantido o texto original
	(3) voo de familiarização com as operações que consiste em, pelo menos, 5 horas observando as operações da cabine de comando ou, em aeronaves que não possuam o assento de observador na cabine de comando, em um assento o mais avançado possível com fones de ouvido ou alto falantes de maneira que possam acompanhar as comunicações da tripulação de voo.	ADOTADO POR MAIOR PARALELISMO COM O FAR Part 121
(3) Cancelado		O texto foi removido por atualização.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode utilizar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como despachante operacional de vô para um particular tipo de avião, a menos que essa pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento de diferenças em relação a esse avião, se aplicável.	(b) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo para um particular tipo de avião, a menos que essa pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento de diferenças em relação a esse avião, se aplicável.	Mantido o texto original
(c) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode utilizar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como despachante, a menos que, dentro dos 24 meses calendáricos precedentes, essa pessoa tenha concluído satisfatoriamente o treinamento periódico requerido por 121.427 e, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, tenha sido aprovada em exame de competência conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado.	(c) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, essa pessoa tenha concluído satisfatoriamente o treinamento periódico requerido por 121.427, tenha sido aprovada em exame de competência conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado e realizado satisfatoriamente a familiarização prevista no parágrafo (a)(3) desta seção.	Mantido o requisito e acrescentado o "link" com o parágrafo (a)(3) conforme a adoção do mesmo
(d) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como despachante operacional de vô, despachando aviões em operações segundo este regulamento, a menos que o detentor de certificado tenha verificado que ela está familiarizada com todos os procedimentos operacionais essenciais para o segmento da operação sobre o qual ela exercerá jurisdição de despacho. Entretanto, um despachante qualificado para despachar aviões ao longo de certos segmentos de operação pode despachar aviões ao longo de outros segmentos de operação após coordenar com despachantes qualificados para despacho ao longo desses segmentos.	(d) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo, despachando aviões em operações segundo este regulamento, a menos que o detentor de certificado tenha verificado que ela está familiarizada com todos os procedimentos operacionais essenciais para o segmento da operação sobre o qual ela exercerá jurisdição de despacho. Entretanto, um despachante qualificado para despachar aviões ao longo de certos segmentos de operação pode despachar aviões ao longo de outros segmentos de operação após coordenar com despachantes qualificados para despacho ao longo desses segmentos.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(e) Para os fins desta seção, aplicam-se os grupos de aviões, as definições e os termos de 121.400.	(e) Para os fins desta seção, aplicam-se os grupos de aviões, as definições e os termos de 121.400.	Mantido o texto original
121.465 - LIMITAÇÃO DE TEMPO DE SERVIÇO PARA DESPACHANTES; OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.465 - LIMITAÇÃO DE TEMPO DE SERVIÇO PARA DESPACHANTES; OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira deve estabelecer o período diário de trabalho do despachante operacional de vô de modo a começar em horário que lhe permita familiarizar-se totalmente com as condições atmosféricas existentes e previstas ao longo da rota e demais condições relacionadas à segurança do vô antes de despachar qualquer avião. Ele deve permanecer em serviço até que cada avião por ele despachado termine o vô ou até ele ser substituído por outro despachante qualificado na mesma aeronave da mesma ou de outra base do operador.	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira deve estabelecer o período diário de trabalho do despachante operacional de voo de modo a começar em horário que lhe permita familiarizar-se totalmente com as condições atmosféricas existentes e previstas ao longo da rota e demais condições relacionadas à segurança do voo antes de despachar qualquer avião. Ele deve permanecer em serviço até que cada avião por ele despachado termine o voo ou até ele ser substituído por outro despachante qualificado na mesma aeronave da mesma ou de outra base do operador.	Mantido o texto original
(b) Exceto nos casos em que circunstâncias ou condições de emergência, fora do controle do detentor de certificado, requeiram outra atitude:	(b) Exceto nos casos em que circunstâncias ou condições de emergência, fora do controle do detentor de certificado, requeiram outra atitude:	Mantido o texto original
(1) nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode escalar um despachante para mais de 10 horas consecutivas de trabalho.	(1) nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode escalar um despachante para uma jornada de 10 horas consecutivas de trabalho.	Mantido o texto original
(2) se um despachante for escalado para mais de 10 horas de trabalho em 24 horas consecutivas, o detentor de certificado deve dar-lhe um período de descanso de, pelo menos, 11 horas ao fim do período de trabalho.	(2) se um despachante for escalado para uma jornada de 10 horas de trabalho dentro de um período de 24 horas consecutivas, o detentor de certificado deve dar-lhe um período de descanso de, pelo menos, 11 horas ao fim do período de trabalho.	Mantido o texto original
(3) cada despachante operacional de vô deve ser dispensado de qualquer trabalho para o detentor de certificado pelo menos 24 horas consecutivas em cada semana calendárica. A cada mês calendárico pelo menos uma dessas dispensas deve coincidir, compulsoriamente, com um domingo. Adicionalmente, ele deve ser dispensado por 24 horas consecutivas em correspondência a cada feriado nacional.	(3) cada despachante operacional de voo deve ser dispensado de qualquer trabalho para o detentor de certificado pelo menos 24 horas consecutivas em cada semana calendárica. A cada mês calendárico pelo menos uma dessas dispensas deve coincidir, compulsoriamente, com um domingo. Adicionalmente, ele deve ser dispensado por 24 horas consecutivas em correspondência a cada feriado nacional.	Mantido o texto original
(c) Os parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se em conjugação com a legislação trabalhista aplicável vigente.	(c) Os parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se em conjugação com a legislação trabalhista aplicável vigente.	Mantido o texto original
SUBPARTE Q - LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VÔ PARA TRIPULANTES	SUBPARTE Q - LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO PARA TRIPULANTES	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.470 - APLICABILIDADE	121.470 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece limitações de tempo de voo para tripulantes de detentores de certificado operando segundo este regulamento.	Esta subparte estabelece limitações de tempo de voo para tripulantes de detentores de certificado operando segundo este regulamento.	Mantido o texto original
121.471 - LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VÔO E REQUISITOS DE REPOUSO	121.471 - LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE REPOUSO	Mantido o texto original
[Toda a atividade de tripulantes operando aeronaves segundo este regulamento é regida pela Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, e pela regulamentação decorrente da referida lei. Para os tripulantes engajados em vôos com aviões propelidos a hélice com menos de 27.000 kg de peso máximo de decolagem aprovado, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.]	Toda a atividade de tripulantes operando aeronaves segundo este regulamento é regida pela Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, e pela regulamentação decorrente da referida lei. Para os tripulantes engajados em voos com aviões propelidos a hélice com menos de 27.000 kg de peso máximo de decolagem aprovado, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.	Mantido o texto original
SUBPARTE R – RESERVADO	SUBPARTE R – RESERVADO	Mantido o texto original
SUBPARTE S – RESERVADO	SUBPARTE S – RESERVADO	Mantido o texto original
SUBPARTE T - OPERAÇÕES DE VÔO	SUBPARTE T - OPERAÇÕES DE VOO	Mantido o texto original
121.531 - APLICABILIDADE	121.531 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece requisitos para operações de vôo aplicáveis a todos detentores de certificado, a menos quando diferentemente especificado.	Esta subparte estabelece requisitos para operações de voo aplicáveis a todos detentores de certificado, a menos quando diferentemente especificado.	Mantido o texto original
121.533 - RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.533 - RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas é responsável pelo controle operacional de seus vôos.	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas é responsável pelo controle operacional de seus voos.	Mantido o texto original
(b) O piloto em comando e o despachante de vôo são solidariamente responsáveis pelo planejamento pré-vôo, atrasos e liberação do despacho de um vôo em conformidade com este regulamento e com as especificações operativas.	(b) O piloto em comando e o despachante de voo são solidariamente responsáveis pelo planejamento pré-voo, atrasos e liberação do despacho de um voo em conformidade com este regulamento e com as especificações operativas.	Mantido o texto original
(c) O despachante operacional de vôo é responsável por:	(c) O despachante operacional de voo é responsável por:	Mantido o texto original
(1) acompanhamento do progresso de cada vôo;	(1) acompanhamento do progresso de cada voo;	Mantido o texto original
(2) emissão de informações necessárias à segurança do vôo; e	(2) emissão de informações necessárias à segurança do voo; e	Mantido o texto original
(3) cancelamento ou re-despacho do vôo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o vôo não puder ser realizado ou continuado com a segurança com que foi originalmente planejado ou liberado.	(3) cancelamento ou re-despacho do voo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o voo não puder ser realizado ou continuado com a segurança com que foi originalmente planejado ou liberado.	Mantido o texto original
(d) Durante todo o tempo de vôo o piloto em comando de um avião está em comando do avião e da tripulação, sendo responsável pela segurança dos passageiros, dos tripulantes, da carga e do avião.	(d) O piloto em comando de um avião está, durante todo o tempo de voo, em comando do avião e da tripulação, sendo responsável pela segurança dos passageiros, dos tripulantes, da carga e do avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(e) Cada piloto em comando tem total controle e autoridade sobre a operação do avião, sem limitações, assim como sobre os demais tripulantes e suas obrigações em vôo, mesmo que ele não possua certificados válidos que o autorizem a executar as obrigações dos mesmos.	(e) O piloto em comando tem total controle e autoridade sobre a operação do avião e os demais tripulantes e suas obrigações em voo, sem limitações, mesmo que não possua certificados válidos que o autorizem a executar as obrigações daqueles tripulantes.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(f) Nenhum piloto pode operar um avião de maneira negligente ou descuidada, colocando em risco vidas e propriedades.	(f) Nenhum piloto pode operar um avião de maneira negligente ou descuidada, colocando em risco vidas e propriedades.	Mantido o texto original
121.535 - RESERVADO	121.535 - RESERVADO	Mantido o texto original
121.537 - RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.537 - RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares:	(a) Cada detentor de certificado que conduza operações suplementares:	Mantido o texto original
(1) é responsável pelo controle operacional de seus vôos; e	(1) é responsável pelo controle operacional de seus voos; e	Mantido o texto original
(2) deve indicar, em seu manual, cada pessoa autorizada por ela a exercer controle operacional desses vôos.	(2) deve indicar, em seu manual, cada pessoa autorizada e por ela a exercer controle operacional desses voos.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) O piloto em comando e o chefe de operações são solidariamente responsáveis pela iniciação, continuação, desvios para alternativas e terminação de cada vôo, tudo de acordo com este regulamento e as especificações operativas. O chefe de operações pode delegar as tarefas de iniciação, continuação, desvios para alternativas e terminação de cada vôo mas não pode delegar sua responsabilidade sobre essas tarefas.	(b) O piloto em comando e o chefe de operações são solidariamente responsáveis pelo início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo, em conformidade com este regulamento e as especificações operativas. O chefe de operações pode delegar as tarefas de início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo mas não pode delegar sua responsabilidade sobre essas tarefas.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(c) O chefe de operações é responsável pelo cancelamento, atraso ou desvio para alternativa de um vôo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o vôo não puder ser realizado ou continuado dentro do nível de segurança com que foi planejado. O chefe de operações é responsável por assegurar que cada vôo seja acompanhado com respeito a, pelo menos, o seguinte:	(c) O chefe de operações é responsável pelo cancelamento, atraso ou desvio para alternativa de um voo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o voo não puder ser realizado ou se desenvolver dentro do nível de segurança com que foi planejado. O chefe de operações é responsável por assegurar que cada voo seja acompanhado, pelo menos, nos seguintes itens:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) decolagem do aeródromo de partida e pouso no aeródromo de destino, incluindo pousos intermediários e eventuais desvios para alternativas.	(1) decolagem do aeródromo de partida e pouso no aeródromo de destino, incluindo pousos intermediários e eventuais desvios para alternativas.	Mantido o texto original
(2) atrasos por defeitos ou por manutenção ocorridos nos aeródromos de origem, de destino e intermediários.	(2) atrasos por defeitos ou por manutenção ocorridos nos aeródromos de origem, de destino e intermediários.	Mantido o texto original
(3) qualquer condição conhecida que possa afetar adversamente a segurança do vôo.	(3) qualquer condição conhecida que possa afetar adversamente a segurança do voo.	Mantido o texto original
(d) Durante todo o tempo de vôo o piloto em comando de um avião está em comando do avião e da tripulação, sendo o responsável pela segurança dos passageiros, dos tripulantes, da carga e do avião. O piloto em comando tem total controle e autoridade sobre a operação do avião, sem limitações, assim como sobre os demais tripulantes e suas obrigações em vôo, mesmo que ele não possua certificados válidos que o autorizem a executar as obrigações dos mesmos.	(d) O piloto em comando tem total controle e autoridade sobre a operação do avião e os demais tripulantes e suas obrigações em voo, sem limitações, mesmo que não possua certificados válidos que o autorizem a executar as obrigações daqueles tripulantes.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(e) Cada piloto em comando de um avião é responsável pelo planejamento e operação do vôo em conformidade com este regulamento e as especificações operativas.	(e) Cada piloto em comando de um avião é responsável pelo planejamento e operação do voo em conformidade com este regulamento e as especificações operativas.	Mantido o texto original
(f) Nenhum piloto pode operar um avião de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades.	(f) Nenhum piloto pode operar um avião de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades.	Mantido o texto original
121.538 - SEGURANÇA DO AVIÃO	121.538 - SEGURANÇA DO AVIÃO	Mantido o texto original
[Cada detentor de certificado conduzindo operações segundo este regulamento deve cumprir com as normas de segurança e proteção aplicáveis contidas na MCA 58-2, Plano de Segurança da Aviação Civil.]	Cada detentor de certificado conduzindo operações segundo este regulamento deve cumprir com as normas de segurança e proteção aplicáveis na forma e maneira estabelecida pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.	Mantido o texto original
121.539 - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS	121.539 - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
Cada detentor de certificado deve informar a seu apropriado pessoal de operações de qualquer modificação em equipamento ou em procedimento operacional, incluindo cada modificação conhecida no uso de auxílios à navegação, aeródromos, procedimentos e regulamentos de tráfego aéreo, regras locais de controle de aeródromo e perigos conhecidos ao vôo, incluindo gelo e outros fenômenos meteorológicos potencialmente perigosos, assim como irregularidades em facilidades de comunicação ou de navegação.	Cada detentor de certificado deve informar a seu pessoal de operações pertinente de qualquer modificação em equipamento ou em procedimento operacional, incluindo cada modificação conhecida no uso de auxílios à navegação, aeródromos, procedimentos e regulamentos de tráfego aéreo, regras locais de controle de aeródromo e perigos conhecidos ao voo, incluindo gelo e outros fenômenos meteorológicos potencialmente perigosos, assim como irregularidades em facilidades de comunicação ou de navegação.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.540 – INFORMAÇÕES SOBRE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA	121.540 – INFORMAÇÕES SOBRE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[Cada detentor de certificado deve manter, permanentemente disponíveis para comunicação imediata a um centro de coordenação de busca e salvamento, listagens contendo informações sobre os equipamentos de emergência e de sobrevivência existentes a bordo de cada uma de suas aeronaves. Tais informações devem incluir, como aplicável, o número, cor, tipo e capacidade dos botes infláveis e coletes salva-vidas, detalhes sobre os conjuntos de sobrevivência, de primeiros socorros e médicos, suprimento de água potável, tipos e frequências dos transmissores localizadores de emergência portáteis (ELT de sobrevivência) transportados e quaisquer outras informações consideradas relevantes para as operações de busca e salvamento.]	Cada detentor de certificado deve manter, permanentemente disponíveis para comunicação imediata a um centro de coordenação de busca e salvamento, listagens contendo informações sobre os equipamentos de emergência e de sobrevivência existentes a bordo de cada uma de suas aeronaves. Tais informações devem incluir, como aplicável, o número, cor, tipo e capacidade dos botes infláveis e coletes salva-vidas, detalhes sobre os conjuntos de sobrevivência, de primeiros socorros e médicos, suprimento de água potável, tipos e frequências dos transmissores localizadores de emergência portáteis (ELT de sobrevivência) transportados e quaisquer outras informações consideradas relevantes para as operações de busca e salvamento.	Mantido o texto original
121.541- HORÁRIOS DE VÔO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.541- HORÁRIOS DE VOO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
No estabelecimento dos horários programados de vôo cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve alocar tempo suficiente no solo para atendimento apropriado ao avião nos pousos intermediários, considerando ventos predominantes em rota e a velocidade de cruzeiro do tipo de avião usado. A velocidade de cruzeiro considerada não pode ser maior que a especificada no Manual de Vôo aprovado para o tipo do avião.	Ao estabelecer os horários programados de voo, cada detentor de certificado que conduza operações domésticas ou de bandeira deve alocar tempo suficiente no solo para atendimento apropriado ao avião nos pousos intermediários, considerando ventos predominantes em rota e a velocidade de cruzeiro do tipo de avião utilizado. A velocidade de cruzeiro considerada não pode ser maior que a especificada no AFM do avião.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.542 - OBRIGAÇÕES DOS TRIPULANTES DE VÔO	121.542 - OBRIGAÇÕES DOS TRIPULANTES DE VOO	Mantido o texto original
(a) Nenhum detentor de certificado pode requerer que se execute e nenhum tripulante de vôo pode executar qualquer tarefa durante uma fase crítica de vôo, exceto aquelas tarefas requeridas para a operação segura da aeronave. Tarefas tais como chamadas rádio para a empresa requerendo suprimento para "galleys" ou confirmando conexões para passageiros, anúncios para os passageiros promovendo a empresa ou indicando pontos de interesse no solo, ou ainda preenchimento de relatórios de bordo ou outros documentos do vôo não são tarefas requeridas para a operação segura do avião.	(a) Nenhum detentor de certificado pode requerer que se execute e nenhum tripulante de voo pode executar qualquer tarefa durante uma fase crítica de voo, exceto aquelas tarefas requeridas para a operação segura da aeronave. Tarefas como chamadas rádio para a empresa requerendo suprimento para "galleys" ou confirmando conexões para passageiros, anúncios para os passageiros promovendo a empresa ou indicando pontos de interesse no solo, ou ainda preenchimento de relatórios de bordo ou outros documentos do voo não são tarefas requeridas para a operação segura do avião.	Mantido o texto original
(b) Nenhum tripulante de vôo pode executar e nenhum piloto em comando pode permitir que se execute qualquer atividade durante uma fase crítica do vôo que possa desviar a atenção de um tripulante da execução de suas obrigações, ou que possa interferir, de alguma maneira, com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades tais como alimentar-se, conversar, fazer contatos não essenciais pelo sistema de interfone ou de avisos aos passageiros, ou ler publicações não relacionadas com a condução segura do vôo não são atividades requeridas para a operação segura do avião.	(b) Nenhum tripulante de voo pode executar e nenhum piloto em comando pode permitir que se execute qualquer atividade durante uma fase crítica do voo que possa desviar a atenção de um tripulante da execução de suas obrigações, ou que possa interferir, de alguma maneira, com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades tais como alimentar-se, conversar, fazer contatos não essenciais pelo sistema de interfone ou de avisos aos passageiros, ou ler publicações não relacionadas com a condução segura do voo não são atividades requeridas para a operação segura do avião.	Mantido o texto original
(c) Para os propósitos desta seção, fases críticas do vôo incluem todas as operações no solo envolvendo rolagem, decolagem e pouso, assim como todas as operações conduzidas abaixo da altitude de 10.000 pés, com exceção do vôo de cruzeiro.	(c) Para os propósitos desta seção, fases críticas do voo incluem todas as operações no solo envolvendo rolagem, decolagem e pouso, assim como todas as operações conduzidas abaixo da altitude de 10.000 pés, com exceção do voo de cruzeiro.	Mantido o texto original
121.543 - TRIPULANTES DE VÔOS NOS CONTROLES DO AVIÃO	121.543 - TRIPULANTES DE VOO NOS CONTROLES DO AVIÃO	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada tripulante de vôo requerido em serviço na cabine dos pilotos deve permanecer em seu posto de serviço com cintos de segurança colocados não só na decolagem e pouso, como também nas demais fases do vôo.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada tripulante de voo requerido em serviço na cabine de comando deve permanecer em seu posto de serviço com cintos de segurança afivelados e ajustados não só na decolagem e pouso, como também nas demais fases do voo.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(b) Um tripulante de vôo requerido pode deixar seu posto de trabalho:	(b) Um tripulante de voo requerido pode deixar seu posto de trabalho:	Mantido o texto original
(1) se seu afastamento for necessário para a execução de obrigações ligadas à operação do avião;	(1) se seu afastamento for necessário para a execução de obrigações ligadas à operação do avião;	Mantido o texto original
(2) se o seu afastamento for em função de necessidades fisiológicas; ou	(2) se o seu afastamento for em função de necessidades fisiológicas; ou	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(3) se estiver saindo para um período de repouso e sendo substituído:	(3) se estiver saindo para um período de repouso e sendo substituído:	Mantido o texto original
(i) no caso do piloto em comando, por um piloto qualificado para atuar como piloto em comando, possuidor de certificado de piloto de linha aérea e adequadamente qualificado para o avião e a operação.	(i) no caso do piloto em comando, por um piloto qualificado para atuar como piloto em comando, possuidor de certificado de piloto de linha aérea e adequadamente qualificado para o avião e a operação.	Mantido o texto original
(ii) no caso de segundo em comando, por um piloto qualificado para atuar como segundo em comando.	(ii) no caso do piloto segundo em comando, por outro qualificado para atuar, naquele avião, como tal.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.545 - MANIPULAÇÃO DOS CONTROLES	121.545 - MANIPULAÇÃO DOS CONTROLES	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
Nenhum piloto em comando pode permitir que alguém manipule os controles de um avião durante o voo e nenhuma pessoa pode manipular os controles de um avião em voo, a menos que essa pessoa seja:	Nenhum piloto em comando pode permitir que alguém manipule os controles de um avião durante o voo e ninguém pode manipular os controles de um avião em voo, a menos que seja:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(a) um piloto qualificado do detentor de certificado operando a aeronave;	(a) um piloto qualificado do detentor de certificado operando a aeronave;	Mantido o texto original
(b) um INSPAC piloto qualificado, autorizado pelo piloto em comando, executando verificação de operação em voo; ou	(b) um INSPAC OPS qualificado, autorizado pelo piloto em comando, executando verificação de operação em voo; ou	Requisito mantido, alterada a forma para adequação aos conceitos em uso na ANAC
(c) um piloto de outro detentor de certificado, autorizado pelo piloto em comando e pelo detentor de certificado operador da aeronave, e qualificado no avião.	(c) um piloto de outro detentor de certificado, autorizado pelo piloto em comando e pelo detentor de certificado operador da aeronave, e qualificado no avião.	Mantido o texto original
121.547 - ADMISSÃO À CABINE DOS PILOTOS	121.547 - ADMISSÃO À CABINE DE COMANDO	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(a) Nenhuma pessoa pode admitir uma pessoa na cabine dos pilotos de um avião, a menos que a pessoa admitida seja:	(a) Ninguém pode admitir uma pessoa na cabine de comando de um avião, a menos que seja:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) um tripulante;	(1) um tripulante;	Mantido o texto original
(2) um INSPAC em trabalho oficial;	(2) um INSPAC em trabalho oficial;	Mantido o texto original
(3) um funcionário do governo federal, um diretor ou empregado do detentor de certificado, ou um empregado de indústria aeronáutica que tenham permissão do piloto em comando e suas obrigações sejam tais que a admissão à cabine é necessária ou vantajosa para a segurança das operações.	(3) um funcionário do governo federal, um diretor ou empregado do detentor de certificado, ou um empregado de indústria aeronáutica que tenham permissão do piloto em comando e suas obrigações sejam tais que a admissão à cabine é necessária ou vantajosa para a segurança das operações.	Mantido o texto original
(4) qualquer pessoa com permissão do piloto em comando e que esteja especificamente autorizada pelo detentor de certificado e pelo DAC. O parágrafo (a)(2) desta seção não limita a autoridade do piloto em comando de, em situação de emergência, retirar qualquer pessoa da cabine no interesse da segurança.	(4) qualquer pessoa com permissão do piloto em comando e que esteja especificamente autorizada pelo detentor de certificado e pela ANAC. O parágrafo (a)(2) desta seção não limita a autoridade do piloto em comando de, em situação de emergência, retirar qualquer pessoa da cabine no interesse da segurança.	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(3) desta seção, funcionários do governo federal que tenham responsabilidades em assuntos relacionados com segurança de voo ou segurança e facilitação do transporte aéreo e empregados do detentor de certificado, cuja eficiência pode ser melhorada pela familiarização com as condições de voo, podem ser admitidos na cabine. Entretanto, o detentor de certificado não deve autorizar a admissão de seu pessoal de tráfego, de vendas e de outros departamentos não diretamente relacionados com atividades de voo, a menos que sejam admissíveis pelo parágrafo (a)(4) desta seção.	(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(3) desta seção, funcionários do governo federal que tenham responsabilidades em assuntos relacionados com segurança de voo ou segurança e facilitação do transporte aéreo e empregados do detentor de certificado, cuja eficiência pode ser melhorada pela familiarização com as condições de voo, podem ser admitidos na cabine. Entretanto, o detentor de certificado não deve autorizar a admissão de seu pessoal de tráfego, de vendas e de outros departamentos não diretamente relacionados com atividades de voo, a menos que sejam admissíveis pelo parágrafo (a)(4) desta seção.	Mantido o texto original
(c) Nenhuma pessoa pode admitir uma pessoa na cabine de voo de um avião, a menos que haja um assento, no compartimento de passageiros, à disposição dessa pessoa. Fazem exceção:	(c) Ninguém pode admitir uma pessoa na cabine de voo de um avião, a menos que haja um assento, na cabine de passageiros, à disposição dessa pessoa. Fazem exceção:	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(1) um INSPAC em verificação de piloto ou de procedimentos de operação;	(1) um INSPAC em verificação de piloto ou de procedimentos de operação;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) um controlador de tráfego aéreo, devidamente autorizado pelo DAC e pelo detentor de certificado, observando procedimentos de controle de tráfego;	(2) um controlador de tráfego aéreo, devidamente autorizado pela ANAC e pelo detentor de certificado, observando procedimentos de controle de tráfego;	Mantido o texto original
(3) um tripulante ou despachante operacional de voo do detentor de certificado devidamente qualificado;	(3) um tripulante ou despachante operacional de voo do detentor de certificado devidamente qualificado;	Mantido o texto original
(4) tripulante de outro detentor de certificado, devidamente qualificado, autorizado pelo detentor de certificado operador do avião a fazer viagens específicas em uma rota;	(4) tripulante de outro detentor de certificado, devidamente qualificado, autorizado pelo detentor de certificado operador do avião a fazer viagens específicas em uma rota;	Mantido o texto original
(5) um empregado do detentor de certificado cujas obrigações estejam devidamente relacionadas com a condução ou planejamento de vôos ou com o acompanhamento de equipamentos ou procedimentos em voo, desde que sua presença na cabine dos pilotos seja necessária para a execução de suas obrigações e que tenha sido autorizado, por escrito, pelo superior responsável, listado no manual do detentor de certificado como possuindo tal autoridade; e	(5) um empregado do detentor de certificado cujas obrigações estejam devidamente relacionadas com a condução ou planejamento de voos ou com o acompanhamento de equipamentos ou procedimentos em voo, desde que sua presença na cabine de comando seja necessária para a execução de suas obrigações e que tenha sido autorizado, por escrito, pelo superior responsável, listado no manual do detentor de certificado como possuindo tal autoridade; e	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
(6) representante técnico do fabricante do avião ou de seus componentes cujas obrigações estejam diretamente relacionadas com o acompanhamento em voo de equipamentos ou de procedimentos operacionais, desde que sua presença na cabine de voo seja indispensável para o cumprimento de suas obrigações e que tenha autorização escrita do supervisor responsável, listado no manual do detentor de certificado como tendo tal autoridade.	(6) representante técnico do fabricante do avião ou de seus componentes cujas obrigações estejam diretamente relacionadas com o acompanhamento em voo de equipamentos ou de procedimentos operacionais, desde que sua presença na cabine de voo seja indispensável para o cumprimento de suas obrigações e que tenha autorização escrita do supervisor responsável, listado no manual do detentor de certificado como tendo tal autoridade.	Mantido o texto original
121.548 - CREDENCIAL DE INSPAC. ADMISSÃO À CABINE DOS PILOTOS	121.548 - CREDENCIAL DE INSPETOR DE AVIAÇÃO CIVIL. ADMISSÃO À CABINE DE COMANDO	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
Sempre que, conduzindo uma inspeção, um INSPAC apresentar sua credencial ao piloto em comando de um avião operado por um detentor de certificado, ele deverá ter acesso livre e imediato à cabine dos pilotos.	Sempre que, ao conduzir uma inspeção, um Inspetor de Aviação Civil apresentar sua credencial ao piloto em comando de um avião operado por um detentor de certificado, ele deverá ter acesso livre e imediato à cabine de comando.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.549 - EQUIPAMENTO DE VÔO	121.549 - EQUIPAMENTO DE VOO	Mantido o texto original
(a) O piloto em comando de um avião deve assegurar-se, em cada vôo, que possui a bordo as publicações aeronáuticas apropriadas, contendo adequadas informações concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados.	(a) O piloto em comando de um avião deve assegurar-se, em cada voo, que possui a bordo as publicações aeronáuticas apropriadas, contendo adequadas informações concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados.	Mantido o texto original
(b) Todos os tripulantes devem, em cada vôo, ter uma lanterna portátil para sua utilização, prontamente acessível e em bom estado de funcionamento.	(b) Todos os tripulantes devem, em cada voo, ter uma lanterna portátil para sua utilização, prontamente acessível e em bom estado de funcionamento.	Mantido o texto original
121.550 - AGENTES POLICIAIS FEDERAIS. ADMISSÃO À CABINE DOS PILOTOS	121.550 - AGENTES POLICIAIS FEDERAIS. ADMISSÃO À CABINE DE COMANDO	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
Sempre que um agente policial federal ou agente de órgão de segurança federal, devidamente autorizado pela autoridade aeronáutica competente e encarregado de proteger pessoas ou cargas a bordo de um avião operando segundo este regulamento apresentar suas credenciais ao piloto em comando, informando-o que sua presença na cabine dos pilotos é essencial ao cumprimento de suas obrigações, esse agente deverá ser admitido, podendo ocupar o assento do observador.	Sempre que um agente policial federal ou agente de órgão de segurança federal, devidamente autorizado pela autoridade aeronáutica competente e encarregado de proteger pessoas ou cargas a bordo de um avião operando segundo este regulamento apresentar suas credenciais ao piloto em comando, informando-o que sua presença na cabine de comando é essencial ao cumprimento de suas obrigações, esse agente deverá ser admitido, podendo ocupar o assento do observador.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.551 - RESTRIÇÃO OU SUSPENSÃO DE OPERAÇÃO; OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.551 - RESTRIÇÃO OU SUSPENSÃO DE OPERAÇÃO; OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
Sempre que um detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira tiver conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromo e de pistas, que possam oferecer risco às suas operações, ela deve restringir ou suspender tais operações até que as referidas condições sejam corrigidas ou deixem de existir.	Sempre que um detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira tiver conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromo e de pistas, que possam oferecer risco às suas operações, ela deve restringir ou suspender tais operações até que as referidas condições sejam corrigidas ou deixem de existir.	Mantido o texto original
121.553 - RESTRIÇÃO OU SUSPENSÃO DE OPERAÇÃO; OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.553 - RESTRIÇÃO OU SUSPENSÃO DE OPERAÇÃO; OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
Sempre que um detentor de certificado conduzindo operações suplementares ou um piloto em comando de tais operações tiver conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromo e de pistas, que possam oferecer risco às suas operações, o detentor de certificado ou o piloto em comando, conforme o caso, deve restringir ou suspender as operações até que tais condições sejam corrigidas ou deixem de existir.	Sempre que um detentor de certificado conduzindo operações suplementares ou um piloto em comando de tais operações tiver conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromo e de pistas, que possam oferecer risco às suas operações, o detentor de certificado ou o piloto em comando, conforme o caso, deve restringir ou suspender as operações até que tais condições sejam corrigidas ou deixem de existir.	Mantido o texto original
121.555 - CONFORMIDADE COM ROTAS E COM LIMITAÇÕES APROVADAS; OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.555 - CONFORMIDADE COM ROTAS E COM LIMITAÇÕES APROVADAS; OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
Nenhum piloto pode operar um avião em transporte aéreo regular:	Nenhum piloto pode operar um avião em transporte aéreo regular:	Mantido o texto original
(a) em qualquer rota ou segmento de rota, a menos que ela seja aprovada e esteja listada nas especificações operativas do detentor de certificado; ou	(a) em qualquer rota ou segmento de rota, a menos que ela seja aprovada e esteja listada nas especificações operativas do detentor de certificado; ou	Mantido o texto original
(b) em desacordo com as limitações impostas nas especificações operativas.	(b) em desacordo com as limitações impostas nas especificações operativas.	Mantido o texto original
121.557 – EMERGÊNCIAS. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.557 – EMERGÊNCIAS. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) Em uma situação de emergência que requeira decisão e ação imediata, o piloto em comando deve agir como ele julgar necessário face às circunstâncias. Em tais casos, no interesse da segurança, ele pode desviar-se de procedimentos operacionais estabelecidos, dos mínimos meteorológicos aplicáveis e das normas deste regulamento tanto quanto necessário.	(a) Em uma situação de emergência que requeira decisão e ação imediata, o piloto em comando deve agir como ele julgar necessário face às circunstâncias. Em tais casos, no interesse da segurança, ele pode desviar-se de procedimentos operacionais estabelecidos, dos mínimos meteorológicos aplicáveis e das normas deste regulamento tanto quanto necessário.	Mantido o texto original
(b) Em uma situação de emergência que requeira decisão e ação imediata por parte de um despachante de vôo e que seja conhecida por ele, o despachante deve informar a emergência ao piloto em comando do avião, deve certificar-se da decisão tomada pelo piloto em comando e deve registrar tal decisão. Se o despachante não puder comunicar-se com o piloto em comando, ele deve declarar a emergência e fazer tudo que for possível e necessário face às circunstâncias.	(b) Em uma situação de emergência que requeira decisão e ação imediata por parte de um despachante de voo e que seja conhecida por ele, o despachante deve informar a emergência ao piloto em comando do avião, deve certificar-se da decisão tomada pelo piloto em comando e deve registrar tal decisão. Se o despachante não puder comunicar-se com o piloto em comando, ele deve declarar a emergência e fazer tudo que for possível e necessário face às circunstâncias.	Mantido o texto original
(c) Sempre que a autoridade prevista para uma emergência for exercida, o piloto em comando ou pessoal de operações de solo deve manter os órgãos de controle de tráfego aéreo envolvidos plenamente informados do progresso do vôo. A pessoa que declarou uma emergência deve enviar relatório escrito ao DAC, através do chefe de operações do detentor de certificado, relatando os fatos e os desvios ocorridos. Um despachante deve enviar seu relatório dentro de 10 dias após a data da emergência e um piloto em comando deve fazê-lo dentro de 10 dias após o retorno à sua base.	(c) Sempre o piloto em comando ou o despachante de voo exerçam sua autoridade em uma emergência os órgãos de controle de tráfego aéreo envolvidos devem estar plenamente informados do progresso do voo pelo pessoal de terra do detentor de certificado. A pessoa que declarou uma emergência deve enviar relatório escrito à ANAC, através do chefe de operações do detentor de certificado, relatando os fatos e os desvios ocorridos. O prazo para o envio do relatório é de 10 dias, contados para o despachante de voo após a declaração de emergência e para o piloto em comando após retorno sua base.	Ajuste de redação, sem alteração de mérito
121.559 - EMERGÊNCIAS. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.559 - EMERGÊNCIAS. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
(a) Em uma situação de emergência que requeira decisão e ação imediata, o piloto em comando deve agir como ele julgar necessário face às circunstâncias. Em tais casos, no interesse da segurança, ele pode desviar-se de procedimentos operacionais estabelecidos, de mínimos meteorológicos aplicáveis e das normas deste regulamento tanto quanto necessário.	(a) Em uma situação de emergência que requeira decisão e ação imediata, o piloto em comando deve agir como ele julgar necessário face às circunstâncias. Em tais casos, no interesse da segurança, ele pode desviar-se de procedimentos operacionais estabelecidos, de mínimos meteorológicos aplicáveis e das normas deste regulamento tanto quanto necessário.	Mantido o texto original
(b) Em uma situação de emergência ocorrida em vôo que requeira decisão e ação imediatas por parte do pessoal de operações no solo e que seja conhecida por eles, tais pessoas devem informar a emergência ao piloto em comando do avião, certificar-se da decisão tomada por ele e registrar tal decisão. Se não for possível comunicação com o piloto em comando, o pessoal envolvido deve declarar a emergência e fazer o que for possível e necessário face às circunstâncias.	(b) Em uma situação de emergência ocorrida durante o voo que requeira decisão e ação imediatas por parte do pessoal de operações no solo e que seja conhecida por eles, tais pessoas devem informar a emergência ao piloto em comando do avião, certificar-se da decisão tomada por ele e registrar tal decisão. Se não for possível comunicação com o piloto em comando, o pessoal envolvido deve declarar a emergência e fazer o que for possível e necessário face às circunstâncias.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Sempre que a autoridade prevista para uma emergência for exercida, o piloto em comando ou o pessoal de operações de solo deve manter os órgãos de controle de tráfego aéreo envolvidos plenamente informados do progresso do voo. A pessoa que declarou uma emergência deve enviar um relatório escrito ao DAC, através do chefe de operações do detentor de certificado, relatando os fatos e os desvios ocorridos. O relatório deve ser enviado até 10 dias após o voo ter sido completado ou, no caso de operações fora do Brasil, 10 dias após o retorno do piloto em comando à sua base.	(c) Sempre o piloto em comando ou o despachante de voo exerçam sua autoridade em uma emergência os órgãos de controle de tráfego aéreo envolvidos devem estar plenamente informados do progresso do voo pelo pessoal de terra do detentor de certificado. A pessoa que declarou uma emergência deve enviar relatório escrito à ANAC, através do chefe de operações do detentor de certificado, relatando os fatos e os desvios ocorridos. O prazo para o envio do relatório é de 10 dias, contados para o despachante de voo após a declaração de emergência e para o piloto em comando após retorno sua base.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.561 - RELATÓRIO DE CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS POTENCIALMENTE PERIGOSAS E DE IRREGULARIDADES DE FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO	121.561 - RELATÓRIO DE CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS POTENCIALMENTE PERIGOSAS E DE IRREGULARIDADES DE FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO	Mantido o texto original
(a) Sempre que, durante o voo, forem encontradas condições atmosféricas potencialmente perigosas ou irregularidades em facilidades de comunicações ou de navegação cuja divulgação um piloto em comando julgue essencial para a segurança de voo, ele deve passar tais informações para uma <u>apropriada estação de solo tão cedo quanto possível.</u>	(a) Sempre que, durante o voo, forem encontradas condições atmosféricas potencialmente perigosas ou irregularidades em facilidades de comunicações ou de navegação cuja divulgação um piloto em comando julgue essencial para a segurança de voo, ele deve passar tais informações para uma <u>apropriada estação de solo tão cedo quanto possível.</u>	Mantido o texto original
(b) A estação de solo que receber as informações previstas no parágrafo (a) desta seção deve comunicá-las ao responsável direto pela operação da facilidade (quando aplicável) e divulgá-las às demais aeronaves e estações envolvidas.	(b) A estação de solo que receber as informações previstas no parágrafo (a) desta seção deve comunicá-las ao responsável direto pela operação da facilidade (quando aplicável) e divulgá-las às demais aeronaves e estações envolvidas.	Mantido o texto original
121.563 - RELATÓRIOS DE IRREGULARIDADES DO AVIÃO	121.563 - RELATÓRIOS DE IRREGULARIDADES DO AVIÃO	Mantido o texto original
O piloto em comando deve assegurar-se que todas as irregularidades de funcionamento observadas em voo sejam lançadas no registro de manutenção do avião, por ocasião do primeiro pouso. Antes de cada voo o piloto em comando deve certificar-se da situação de cada irregularidade lançada no registro ao fim do voo precedente.	O piloto em comando deve assegurar-se que todas as irregularidades de funcionamento observadas em voo sejam lançadas no registro de manutenção do avião, por ocasião do primeiro pouso. Antes de cada voo o piloto em comando deve certificar-se da situação de cada irregularidade lançada no registro ao fim do voo precedente.	Mantido o texto original
121.565 - PARADA DE MOTOR. RELATÓRIO APÓS O POUSO	121.565 - PARADA DE MOTOR. RELATÓRIO APÓS O POUSO	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, sempre que um motor de avião falhar ou for cortado em voo para prevenir danos maiores, o piloto em comando deve pousar no aeródromo adequado mais próximo (em termos de tempo de voo) no qual um pouso seguro possa ser executado.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, sempre que um motor de avião falhar ou for cortado em voo para prevenir danos maiores, o piloto em comando deve pousar no Aeródromo Adequado mais próximo (em termos de tempo de voo) no qual um pouso seguro possa ser executado.	Mantido o texto original
(b) Se apenas um motor de um avião com 3 ou mais motores falhar ou for cortado, o piloto em comando pode prosseguir para um aeródromo por ele escolhido se, após fazer as considerações abaixo, for considerado que pousar em tal aeródromo é tão seguro quanto pousar no aeródromo adequado mais próximo:	(b) Se apenas um motor de um avião com 3 ou mais motores falhar ou for cortado, o piloto em comando pode prosseguir para um aeródromo por ele escolhido se, após fazer as considerações abaixo, for considerado que pousar em tal aeródromo é tão seguro quanto pousar no Aeródromo Adequado mais próximo:	Mantido o texto original
(1) a natureza do defeito e as possíveis dificuldades que possam ocorrer se o voo for continuado;	(1) a natureza do defeito e as possíveis dificuldades que possam ocorrer se for dada sequência ao voo;	Mantido o texto original
(2) a altitude de voo, o peso e o combustível utilizável ao ocorrer a parada do motor;	(2) a altitude de voo, o peso e o combustível utilizável ao ocorrer a parada do motor;	Mantido o texto original
(3) as condições atmosféricas da rota e dos aeródromos de pouso possível;	(3) as condições atmosféricas da rota e dos aeródromos de pouso possível;	Mantido o texto original
(4) a intensidade do tráfego aéreo;	(4) a intensidade do tráfego aéreo;	Mantido o texto original
(5) o tipo de terreno sob a rota;	(5) o tipo de terreno sob a rota;	Mantido o texto original
(6) familiarização do piloto em comando com os aeródromos possíveis de serem usados.	(6) familiarização do piloto em comando com os aeródromos possíveis de serem usados.	Mantido o texto original
(c) O piloto em comando deve informar cada parada de motor em voo à apropriada estação rádio de solo tão cedo quanto praticável e deve manter tal estação plenamente informada do progresso do voo.	(c) O piloto em comando deve informar cada parada de motor em voo à apropriada estação rádio de solo tão cedo quanto praticável e deve manter tal estação plenamente informada do progresso do voo.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(d) Sempre que o piloto em comando pousar em um aeródromo outro que não o aeródromo adequado mais próximo, conforme previsto no parágrafo (a) desta seção, ele deve, tão logo regresso à sua base, fazer um relatório escrito ao órgão de operações do detentor de certificado, informando as razões que o levaram a optar pelo aeródromo usado. O detentor de certificado deve enviar cópia desse relatório ao DAC no máximo 10 dias após o retorno do piloto em comando à sua base.	(d) Sempre que o piloto em comando pousar em um aeródromo outro que não o Aeródromo Adequado mais próximo, conforme previsto no parágrafo (a) desta seção, ele deve, tão logo regresso à sua base, fazer um relatório escrito ao órgão de operações do detentor de certificado, informando as razões que o levaram a optar pelo aeródromo usado. O detentor de certificado deve enviar cópia desse relatório à ANAC no máximo em 10 dias após o retorno do piloto em comando à sua base.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.567 - APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS E MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA POUSO IFR	121.567 - APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS E MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA POUSO IFR	Mantido o texto original
Nenhuma pessoa pode executar uma aproximação por instrumentos e pousar em um aeródromo, a menos que sejam obedecidos os mínimos meteorológicos para pouso IFR e os procedimentos de aproximação por instrumentos aprovados para o auxílio de aproximação, o avião e o aeródromo envolvidos.	Ninguém pode executar uma aproximação por instrumentos e pousar em um aeródromo, a menos que sejam obedecidos os mínimos meteorológicos para pouso IFR e os procedimentos de aproximação por instrumentos aprovados para o auxílio de aproximação, o avião e o aeródromo envolvidos.	Mantido o texto original
121.569 - INTERCÂMBIO DE AVIÕES. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.569 - INTERCÂMBIO DE AVIÕES. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) Antes de operar com um acordo de intercâmbio de aviões, cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira deve demonstrar que:	(a) Antes de operar com um acordo de intercâmbio de aviões, cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira deve demonstrar que:	Mantido o texto original
(1) os procedimentos para operação com intercâmbio de aviões atendem a este regulamento e a práticas seguras de operação;	(1) os procedimentos para operação com intercâmbio de aviões atendem a este regulamento e a práticas seguras de operação;	Mantido o texto original
(2) os tripulantes e despachantes atendem aos requisitos de treinamento aprovados para os aviões e equipamentos envolvidos e estão familiarizados com os procedimentos de comunicações e de despacho a serem usados;	(2) os tripulantes e despachantes atendem aos requisitos de treinamento aprovados para os aviões e equipamentos envolvidos e estão familiarizados com os procedimentos de comunicações e de despacho a serem usados;	Mantido o texto original
(3) o pessoal de manutenção atende aos requisitos de treinamento para o avião e os equipamentos e estão familiarizados com os procedimentos de manutenção a serem usados;	(3) o pessoal de manutenção atende aos requisitos de treinamento para o avião e os equipamentos e estão familiarizados com os procedimentos de manutenção a serem usados;	Mantido o texto original
(4) os tripulantes e despachantes atendem às apropriadas qualificações de rota e aeródromos; e	(4) os tripulantes e despachantes atendem às apropriadas qualificações de rota e aeródromos; e	Mantido o texto original
(5) os aviões a serem operados em intercâmbio são essencialmente similares aos aviões do detentor de certificado para o qual o avião será passado no que diz respeito ao arranjo dos instrumentos do painel e ao arranjo e movimentos dos controles críticos para a segurança, a menos que o DAC verifique que o detentor de certificado que possui programas de treinamento adequados para assegurar que qualquer dissimilaridade potencialmente perigosa pode ser ultrapassada, com <u>segurança face ao treinamento das tripulações.</u>	(5) os aviões a serem operados em intercâmbio são essencialmente similares aos aviões do detentor de certificado para o qual o avião será passado no que diz respeito ao arranjo dos instrumentos do painel e ao arranjo e movimentos dos controles críticos para a segurança, a menos que a ANAC verifique que o detentor de certificado que possui programas de treinamento adequados para assegurar que qualquer dissimilaridade potencialmente perigosa pode ser ultrapassada, <u>com segurança face ao treinamento das tripulações.</u>	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve incluir em seu manual as pertinentes provisões e procedimentos para operação com intercâmbio de aviões, se aplicável.	(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira deve incluir em seu manual as pertinentes provisões e procedimentos para operação com intercâmbio de aviões, se aplicável.	Mantido o texto original
121.570 - CAPACIDADE DE EVACUAÇÃO DO AVIÃO	121.570 - CAPACIDADE DE EVACUAÇÃO DO AVIÃO	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa pode movimentar na superfície, decolar ou pousar um avião transportando passageiros, a menos que cada meio de ajuda para evacuação de emergência de funcionamento automático, instalado segundo 121.310(a) deste regulamento, esteja pronto para ser usado.	(a) Ninguém pode movimentar na superfície, decolar ou pousar um avião transportando passageiros, a menos que cada meio de ajuda para evacuação de emergência de funcionamento automático, instalado segundo 121.310(a) deste regulamento, esteja pronto para ser usado.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado deve assegurar-se de que, todas as vezes que passageiros estiverem a bordo antes do avião movimentar-se na superfície, pelo menos uma saída ao nível do assoalho deve estar disponível para a saída dos passageiros por meios normais ou de emergência.	(b) Cada detentor de certificado deve assegurar-se de que, todas as vezes que passageiros estiverem a bordo antes do avião movimentar-se na superfície, pelo menos uma saída ao nível do assoalho deve estar disponível para a saída dos passageiros por meios normais ou de emergência.	Mantido o texto original
121.571 - INSTRUÇÕES AOS PASSAGEIROS ANTES DA DECOLAGEM	121.571 - INSTRUÇÕES AOS PASSAGEIROS ANTES DA DECOLAGEM	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Cada detentor de certificado operando aviões transportando passageiros deve assegurar-se de que todos os passageiros receberão de um tripulante apropriado as instruções verbais abaixo listadas:	(a) Cada detentor de certificado em operações com aviões transportando passageiros deve assegurar-se de que todos os passageiros receberão de um tripulante apropriado as instruções verbais abaixo listadas:	Mantido o texto original
(1) antes da decolagem, sobre cada um dos seguintes assuntos:	(1) antes da decolagem, sobre cada um dos seguintes assuntos:	Mantido o texto original
(i) [fumo . Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e em que condições o fumo é proibido. Nessas instruções deve ser enfatizado que os regulamentos do Departamento de Aviação Civil exigem o cumprimento das instruções contidas nos letreiros e avisos luminosos fixados no avião e de todas as instruções verbais dadas pelos tripulantes concernentes ao fumo; deve ser explicitado, também, que é proibido impedir ou tentar impedir o funcionamento dos detectores de fumaça instalados nos lavatórios e que é proibido fumar nos lavatórios e, se aplicável, em qualquer local da cabine de passageiros.]	(i) fumo . Cada passageiro deve ser instruído que é proibido fumar a bordo de aeronaves brasileiras, que é proibido impedir ou tentar impedir o funcionamento dos detectores de fumaça instalados nos lavatórios e que é proibido fumar nos lavatórios e em qualquer local da cabine de passageiros.	Alteração devido a Lei Federal Anti-Fumo
(ii) localização das saídas de emergência;	(ii) localização das saídas de emergência;	Mantido o texto original
(iii) [uso dos cintos de segurança, inclusive instruções de como fechá-los e abri-los. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições os cintos devem ser colocados e ajustados. Nessas instruções deve ser enfatizado que os regulamentos do Departamento de Aviação Civil exigem o cumprimento das instruções contidas nos letreiros e avisos luminosos fixados no avião e de todas as instruções verbais dadas pelos tripulantes concernentes à utilização de cintos de segurança.	(iii) uso dos cintos de segurança, inclusive instruções de como fechá-los e abri-los. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições os cintos devem ser atados e ajustados. Nessas instruções deve ser enfatizado que os regulamentos da ANAC exigem o cumprimento das instruções contidas nos letreiros e avisos luminosos fixados no avião e de todas as instruções verbais dadas pelos tripulantes concernentes à utilização de cintos de segurança.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(iv) a colocação do encosto dos assentos em posição vertical antes de decolagens e pousos.	(iv) a colocação do encosto dos assentos em posição vertical antes de decolagens e pousos.	Mantido o texto original
(v) localização de equipamento de sobrevivência.	(v) A localização e uso de qualquer flutuador individual de emergência requerido;	Alterado por sugestão da GCTA, para maior objetividade na aplicação do Regulamento.
(vi) se o vôo envolver operações acima de 12.000 pés MSL, a utilização normal e em emergência do oxigênio.	(vi) se o voo envolver operações acima de 12.000 pés MSL, a utilização normal e em emergência do oxigênio.	Mantido o texto original
(vii) instruções sobre a utilização de equipamentos eletrônicos portáteis a bordo.]	(vii) instruções sobre a utilização de equipamentos eletrônicos portáteis a bordo.	Mantido o texto original
(2) após cada decolagem, imediatamente antes ou após o apagamento do aviso de colocar cintos, os passageiros devem ser avisados que, enquanto sentados, mesmo com o aviso apagado, todos devem conservar os cintos de segurança colocados e ajustados.	(2) após cada decolagem, imediatamente antes ou após o apagamento do aviso de atar cintos, os passageiros devem ser avisados que, enquanto sentados, mesmo com o aviso apagado, todos devem conservar os cintos de segurança atados e ajustados.	Mantido o texto original
(3) exceto como previsto no parágrafo (a)(4) desta seção, antes de cada decolagem um tripulante requerido para tanto designado deve dar instruções individuais a cada pessoa que possa necessitar do auxílio de outra pessoa para deslocar-se mais rapidamente para uma saída em caso de emergência. Nessas instruções o tripulante requerido deve:	(3) exceto como previsto no parágrafo (a)(4) desta seção, antes de cada decolagem um membro da tripulação deve dar instruções individuais a cada pessoa que possa necessitar do auxílio de outra pessoa para deslocar-se mais rapidamente para uma saída em caso de emergência. Nessas instruções o tripulante requerido deve:	Mantido o texto original
(i) orientar a pessoa e seu acompanhante, se houver, sobre os caminhos mais apropriados para atingir as saídas e sobre o momento mais adequado para começar a se dirigir para tais saídas em caso de emergência; e	(i) orientar a pessoa e seu acompanhante, se houver, sobre os caminhos mais apropriados para atingir as saídas e sobre o momento mais adequado para começar a se dirigir para tais saídas em caso de emergência; e	Mantido o texto original
(ii) perguntar à pessoa e ao seu acompanhante, se houver, qual é a melhor maneira de ajudá-la para evitar dores ou incômodos.	(ii) perguntar à pessoa e ao seu acompanhante, se houver, qual é a melhor maneira de ajudá-la para evitar dores ou incômodos.	Mantido o texto original
(4) os requisitos do parágrafo (a)(3) desta seção não se aplicam a pessoas que tenham recebido instruções em etapas anteriores do mesmo vôo, no mesmo avião, desde que os tripulantes em serviço tenham sido informados da maneira mais adequada de ajudar à pessoa sem causar males maiores.	(4) os requisitos do parágrafo (a)(3) desta seção não se aplicam a pessoas que tenham recebido instruções em etapas anteriores do mesmo voo, no mesmo avião, desde que os tripulantes em serviço tenham sido informados da maneira mais adequada de ajudar à pessoa sem causar males maiores.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado deve possuir, em cada avião transportando passageiros, em local conveniente para a consulta de cada passageiro, cartões impressos complementando as instruções verbais e contendo:	(b) Cada detentor de certificado deve possuir, em cada avião transportando passageiros, em local conveniente para a consulta de cada passageiro, cartões impressos complementando as instruções verbais e contendo:	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(1) diagramas e métodos de operar as saídas de emergência; e	(1) diagramas e métodos de operar as saídas de emergência; e	Mantido o texto original
(2) outras instruções necessárias ao uso e operação de equipamentos de emergência.	(2) outras instruções necessárias ao uso e operação de equipamentos de emergência.	Mantido o texto original
Cada cartão requerido por este parágrafo deve conter, exclusivamente, informações pertinentes ao tipo e modelo de avião usado no voo.	(3) cada cartão requerido por este parágrafo deve conter, exclusivamente, informações pertinentes ao tipo e modelo de avião usado no voo.	Mantido o texto original
(c) Cada detentor de certificado deve descrever, em seu manual, o procedimento a ser seguido para fornecer as instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção.	(c) Cada detentor de certificado deve descrever, em seu manual, o procedimento a ser seguido para fornecer as instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto original
(d) As instruções verbais devem ser dadas em português. Adicionalmente, é facultado repeti-las em outras línguas. Entretanto, em viagens internacionais regulares, é compulsória a repetição de todas as instruções pelo menos em inglês.	(d) As instruções verbais devem ser dadas em português. Adicionalmente, é facultado repeti-las em outras línguas. Entretanto, em viagens internacionais regulares, é compulsória a repetição de todas as instruções pelo menos em inglês.	Mantido o texto original
(e) É válida a utilização de meios audiovisuais para facilitar a tarefa de comunicação de instruções pela tripulação, na medida em que não seja reduzida a assistência aos passageiros.	(e) É válida a utilização de meios audiovisuais para facilitar a tarefa de comunicação de instruções pela tripulação, na medida em que não seja reduzida a assistência aos passageiros.	Mantido o texto original
121.573 - INSTRUÇÕES AOS PASSAGEIROS; OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA	121.573 - INSTRUÇÕES AOS PASSAGEIROS; OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA	Mantido o texto original
(a) Em adição às instruções verbais requeridas por 121.571(a), cada detentor de certificado operando um avião sobre grandes extensões de água deve assegurar-se que todos os passageiros sejam instruídos verbalmente, por um tripulante para tal designado, sobre a localização e a operação de coletes salva-vidas, botes e outros meios de flutuação, incluindo uma demonstração de como vestir e inflar os coletes.	(a) Em adição às instruções verbais requeridas por 121.571(a), cada detentor de certificado operando um avião sobre grandes extensões de água deve assegurar-se que todos os passageiros sejam instruídos verbalmente, por um tripulante para tal designado, sobre a localização e a operação de coletes salva-vidas, botes e outros meios de flutuação, incluindo uma demonstração de como vestir e inflar os coletes.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado deve descrever, em seu manual, o procedimento a ser seguido para a instrução verbal requerida pelo parágrafo (a) desta seção.	(b) Cada detentor de certificado deve descrever, em seu manual, o procedimento a ser seguido para a instrução verbal requerida pelo parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto original
(c) Se o avião for sobrevoar água logo após a decolagem, as instruções requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas antes de decolagem. Se o sobrevôo de água não ocorrer logo após a decolagem, as referidas instruções devem ser dadas por inteiro após a decolagem e antes de começar o sobrevôo de água.	(c) Se o avião for sobrevoar água logo após a decolagem, as instruções requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas antes de decolagem. Se o sobrevoo de água não ocorrer logo após a decolagem, as referidas instruções devem ser dadas por inteiro após a decolagem e antes de começar o sobrevoo de água.	Mantido o texto original
(d) As instruções requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas em português. Adicionalmente, podem ser repetidas em outra língua. Entretanto, em viagens internacionais regulares, é compulsório a repetição de todas as instruções pelo menos em inglês.	(d) As instruções requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas em português. Adicionalmente, podem ser repetidas em outra língua. Entretanto, em viagens internacionais regulares, é compulsória a repetição de todas as instruções pelo menos em inglês.	Mantido o texto original
(e) É válida a utilização de meios audiovisuais para facilitar a tarefa de comunicação de instruções pela tripulação, na medida em que não seja reduzida a assistência aos passageiros.	(e) É válida a utilização de meios audiovisuais para facilitar a tarefa de comunicação de instruções pela tripulação, na medida em que não seja reduzida a assistência aos passageiros.	Mantido o texto original
121.574 - OXIGÊNIO MEDICINAL PARA USO DOS PASSAGEIROS	121.574 - OXIGÊNIO MEDICINAL PARA USO DOS PASSAGEIROS	Mantido o texto original
Um detentor de certificado pode permitir a um passageiro levar consigo e operar equipamento para guardar, gerar ou fornecer oxigênio, desde que os seguintes requisitos sejam atendidos:	(a) Um detentor de certificado pode permitir a um passageiro levar consigo e operar equipamento para guardar, gerar ou fornecer oxigênio, desde que os seguintes requisitos sejam atendidos:	Mantido o texto original
(1) o equipamento seja:	(1) o equipamento seja:	Mantido o texto original
(i) fornecido pelo detentor de certificado;	(i) fornecido pelo detentor de certificado;	Mantido o texto original
(ii) de um tipo aprovado para uso em aviões conforme informado em marcas ou etiquetas do fabricante;	(ii) de um tipo aprovado para uso em aviões conforme informado em marcas ou etiquetas do fabricante;	Mantido o texto original
(iii) mantido pelo detentor de certificado de acordo com um programa de manutenção aprovado;	(iii) mantido pelo detentor de certificado de acordo com um programa de manutenção aprovado;	Mantido o texto original
(iv) livre de contaminantes inflamáveis em todas as superfícies externas;	(iv) livre de contaminantes inflamáveis em todas as superfícies externas;	Mantido o texto original
(v) capaz de prover ao usuário um fluxo de massa de oxigênio de, pelo menos, 4 litros por minuto;	(v) capaz de prover ao usuário um fluxo de massa de oxigênio de, pelo menos, 4 litros por minuto;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(vi) construído de modo que válvulas, conexões e mostradores sejam protegidos contra danos; e	(vi) construído de modo que válvulas, conexões e mostradores sejam protegidos contra danos; e	Mantido o texto original
(vii) adequadamente seguro.	(vii) adequadamente seguro.	Mantido o texto original
(2) quando o oxigênio for conservado na forma líquida, o equipamento deve ter estado sob o programa aprovado de manutenção do detentor de certificado desde novo ou desde a última inspeção e limpeza do cilindro.	(2) quando o oxigênio for conservado na forma líquida, o equipamento deve estar sob o programa aprovado de manutenção do detentor de certificado desde novo ou desde a última inspeção e limpeza do cilindro.	Mantido o texto original
(3) quando o oxigênio for conservado na forma de gás comprimido:	(3) quando o oxigênio for conservado na forma de gás comprimido:	Mantido o texto original
(i) o equipamento deve ter estado sob o programa aprovado de manutenção do detentor de certificado desde novo ou desde o último teste hidrostático do cilindro; e	(i) o equipamento deve estar sob o programa aprovado de manutenção do detentor de certificado desde novo ou desde o último teste hidrostático do cilindro; e	Mantido o texto original
(ii) a pressão de oxigênio no interior do cilindro não pode exceder a pressão máxima nominal permitida para o mesmo.	(ii) a pressão de oxigênio no interior do cilindro não pode exceder a pressão máxima nominal permitida para o mesmo.	Mantido o texto original
(4) a necessidade de usar o equipamento deve ser comprovada por declaração escrita e assinada por um médico e de posse do usuário. Tal declaração deve especificar a quantidade de oxigênio máxima requerida por hora e a máxima razão de fluxo necessária, em função da altitude pressão correspondente à altitude da cabine de passageiros do avião, em condições normais de operação. Este parágrafo não se aplica ao transporte de oxigênio em um avião no qual os únicos passageiros transportados são pessoas com necessidade do uso de oxigênio durante o voo, além de um parente ou acompanhante para cada uma dessas pessoas e com um médico atendente a bordo.	(4) a necessidade de usar o equipamento deve ser comprovada por declaração escrita e assinada por um médico e de posse do usuário. Tal declaração deve especificar a quantidade de oxigênio máxima requerida por hora e a máxima razão de fluxo necessária, em função da altitude pressão correspondente à altitude da cabine de passageiros do avião, em condições normais de operação. Este parágrafo não se aplica ao transporte de oxigênio em um avião no qual os únicos passageiros transportados são pessoas com necessidade do uso de oxigênio durante o voo, além de um parente ou acompanhante para cada uma dessas pessoas e com um médico atendente a bordo.	Mantido o texto original
(5) quando for requerido um atestado médico como previsto no parágrafo (a) (4) desta seção, a quantidade de oxigênio transportada deve ser igual à quantidade máxima necessária em cada hora, conforme estabelecido pelo médico, multiplicada pelo número de horas usada para computar a quantidade de combustível do avião requerida por este regulamento.	(5) quando for requerido um atestado médico como previsto no parágrafo (a) (4) desta seção, a quantidade de oxigênio transportada deve ser igual à quantidade máxima necessária em cada hora, conforme estabelecido pelo médico, multiplicada pelo número de horas usada para computar a quantidade de combustível do avião requerida por este regulamento.	Mantido o texto original
(6) o piloto em comando do avião deve estar ciente da existência do equipamento a bordo e deve ser informado quando se pretender utilizá-lo.	(6) o piloto em comando do avião deve estar ciente da existência do equipamento a bordo e deve ser informado quando se pretender utilizá-lo.	Mantido o texto original
(7) o equipamento deve ser posicionado e cada pessoa utilizando-o deve estar sentada de modo a não restringir o acesso e a utilização de qualquer saída normal ou de emergência ou dos corredores do compartimento de passageiros.	(7) o equipamento deve ser posicionado e cada pessoa utilizando-o deve estar sentada de modo a não restringir o acesso e a utilização de qualquer saída normal ou de emergência ou dos corredores da cabine de passageiros.	Mantido o texto original
(b) Nenhuma pessoa está autorizada a fumar e nenhum detentor de certificado pode permitir que se fume dentro de um raio de 3m (10 pés) do equipamento de oxigênio transportado em atendimento ao parágrafo (a) desta seção.	(b) Ninguém está autorizado a fumar e nenhum detentor de certificado pode permitir que se fume dentro de um raio de 3m (10 pés) do equipamento de oxigênio transportado em atendimento ao parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto original
(c) Enquanto houver passageiros a bordo do avião, nenhum detentor de certificado pode permitir que alguém conecte (ou desconecte) a um cilindro de oxigênio gasoso um dispositivo para fornecimento de gás a usuários.	(c) Enquanto houver passageiros a bordo do avião, nenhum detentor de certificado pode permitir que alguém conecte (ou desconecte) a um cilindro de oxigênio gasoso um dispositivo para fornecimento de gás a usuários.	Mantido o texto original
(d) Os requisitos desta seção não se aplicam ao transporte de oxigênio suplementar ou de primeiros socorros e equipamento relacionado requerido pelos RBHA.	(d) Os requisitos desta seção não se aplicam ao transporte de oxigênio suplementar ou de primeiros socorros e equipamento relacionado requerido pelos RBAC.	Mantido o requisito e substituído RBHA po RBAC
121.575 - BEBIDAS ALCOÓLICAS	121.575 - BEBIDAS ALCOÓLICAS	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa pode ingerir nenhuma bebida alcoólica a bordo de um avião, a menos que o detentor de certificado operando esse avião tenha servido tal bebida à pessoa.	(a) Ninguém pode ingerir nenhuma bebida alcoólica a bordo de um avião, a menos que o detentor de certificado operando esse avião tenha servido tal bebida à pessoa.	Mantido o texto original
(b) Nenhum detentor de certificado pode servir qualquer bebida alcoólica para uma pessoa a bordo de seus aviões que:	(b) Nenhum detentor de certificado pode servir qualquer bebida alcoólica para uma pessoa a bordo de seus aviões que:	Mantido o texto original
(1) aparente estar embriagada;	(1) aparente estar embriagada;	Mantido o texto original
(2) esteja escoltando alguém ou que esteja sendo escoltada.	(2) esteja escoltando alguém ou que esteja sendo escoltada.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(3) tenha uma arma perigosa ou mortal ao seu alcance enquanto a bordo do avião.	(3) tenha uma arma perigosa ou mortal ao seu alcance enquanto a bordo do avião.	Mantido o texto original
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa que aparente estar embriagada seja admitida a bordo de seus aviões.	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa que aparente estar embriagada seja admitida a bordo de seus aviões.	Mantido o texto original
(d) Caso alguém se recuse a acatar as regras estabelecidas nesta seção ou provoque distúrbios a bordo aparentando estar embriagado, o detentor de certificado envolvido deve notificar o fato ao DAC, por escrito, dentro de 5 dias após a ocorrência do mesmo.	(d) Caso alguém se recuse a acatar as regras estabelecidas nesta seção ou provoque distúrbios a bordo aparentando estar embriagado, o detentor de certificado envolvido deve notificar o fato à ANAC, por escrito, dentro de 5 dias após a ocorrência do mesmo.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.576 - RETENÇÃO DE ITENS PESADOS NO COMPARTIMENTO DE PILOTOS E DE PASSAGEIROS	121.576 - RETENÇÃO DE ITENS PESADOS NO COMPARTIMENTO DE PILOTOS E DE PASSAGEIROS	Mantido o texto original
Cada detentor de certificado deve prover e usar meios de evitar que cada item de equipamentos de "galley", cada carrinho de serviço não em uso e cada item de bagagem de tripulantes transportado no compartimento dos pilotos ou dos passageiros torne-se perigoso sob o impulso dos fatores de carga correspondentes às condições de pouso em emergência sob as quais o avião foi homologado.	Cada detentor de certificado deve prover e usar meios de evitar que cada item de equipamentos de "galley", cada carrinho de serviço e cada item de bagagem de tripulantes transportado na cabine torne-se perigoso sob o impulso dos fatores de carga correspondentes às condições de pouso em emergência sob as quais o avião foi certificado.	Mantido o texto original
121.577 - SERVIÇOS DE ALIMENTAÇÃO E BEBIDAS DURANTE MOVIMENTAÇÕES NA SUPERFÍCIE, POUSOS E DECOLAGENS	121.577 - SERVIÇOS DE ALIMENTAÇÃO E BEBIDAS DURANTE MOVIMENTAÇÕES NA SUPERFÍCIE, POUSOS E DECOLAGENS	Mantido o texto original
(a) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar um avião enquanto houver alimentos, bebidas e utensílios correlatos, por ela fornecidos, em qualquer assento para passageiros.	(a) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar cada um de seus aviões enquanto houver alimentos, bebidas e utensílios correlatos, por ela fornecidos, em qualquer assento para passageiros.	Mantido o texto original
(b) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar um avião a menos que cada bandeja e cada mesa usada para alimentação de passageiros esteja segura em seu local de guarda.	(b) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar cada um de seus aviões a menos que cada bandeja e cada mesa usada para alimentação de passageiros esteja segura em seu local de guarda.	Mantido o texto original
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que um avião seja movimentado na superfície, seja decolado ou seja pousado, a menos que cada carro de serviço aos passageiros esteja seguro em seu local de guarda.	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que cada um de seus aviões movimentem-se na superfície, decolem ou pousem, a menos que cada carro de serviço aos passageiros esteja seguro em seu local de guarda.	Mantido o texto original
(d) Nenhum detentor de certificado pode permitir que um avião seja movimentado na superfície, seja decolado ou seja pousado, a menos que qualquer tela de projeção que se estenda sobre um corredor seja recolhida e guardada.	(d) Nenhum detentor de certificado pode permitir que cada um de seus aviões movimentem-se na superfície, decolem ou pousem, a menos que qualquer tela de projeção que se estenda sobre um corredor seja recolhida e guardada.	Mantido o texto original
(e) Cada passageiro deve obedecer às instruções da tripulação sobre os assuntos desta seção.	(e) Cada passageiro deve obedecer às instruções da tripulação sobre os assuntos desta seção.	Mantido o texto original
121.578 - CONCENTRAÇÃO DE OZÔNIO NA CABINE	121.578 - CONCENTRAÇÃO DE OZÔNIO NA CABINE	Mantido o texto original
(a) Para os propósitos desta seção, aplicam-se as seguintes definições:	(a) Para os propósitos desta seção, aplicam-se as seguintes definições:	Mantido o texto original
(1) <i>equivalente ao nível do mar</i> refere-se às condições de 25°C de temperatura e 760 mm Hg de pressão atmosférica.	(1) <i>equivalente ao nível do mar</i> refere-se às condições de 25°C de temperatura e 760 mm Hg de pressão atmosférica.	Mantido o texto original
(2) <i>segmento de voo</i> significa o tempo de voo programado entre dois aeródromos, sem pousos intermediários.	(2) <i>segmento de voo</i> significa o tempo de voo programado entre dois aeródromos, sem pousos intermediários.	Mantido o texto original
(b) Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião acima dos seguintes níveis, a menos que ele tenha demonstrado, com sucesso, que a concentração de ozônio no interior da cabine não excede:	(b) Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião acima dos seguintes níveis, a menos que ele tenha demonstrado, com sucesso, que a concentração de ozônio no interior da cabine não excede:	Mantido o texto original
(1) para vôos acima do nível de vôo 320, 0,25 partes por milhão, em volume, equivalente ao nível do mar, em qualquer momento acima desse nível de vôo; e	(1) para voos acima do nível de voo 320, 0,25 partes por milhão, em volume, equivalente ao nível do mar, em qualquer momento acima desse nível de voo; e	Mantido o texto original
(2) para vôos acima do nível de vôo 270, para cada segmento de vôo que exceda 4 horas de duração e que inclua vôo acima desse nível, uma média de 0,1 partes por milhão, em volume, equivalente ao nível do mar (para esse propósito, a quantidade de ozônio abaixo do FL 180 é considerada como zero)	(2) para voos acima do nível de voo 270, para cada segmento de voo que exceda 4 horas de duração e que inclua voo acima desse nível, uma média de 0,1 partes por milhão, em volume, equivalente ao nível do mar (para esse propósito, a quantidade de ozônio abaixo do FL 180 é considerada como zero)	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) A conformidade com esta seção pode ser demonstrada por análise ou por ensaios baseados nos procedimentos operacionais e nas limitações de desempenho do avião ou na operação do detentor de certificado. As análises ou ensaios devem demonstrar uma das situações seguintes:	(c) A conformidade com esta seção pode ser demonstrada por análise ou por ensaios baseados nos procedimentos operacionais e nas limitações de desempenho do avião ou na operação do detentor de certificado. As análises ou ensaios devem demonstrar uma das situações seguintes:	Mantido o texto original
(1) as estatísticas de ocorrência de ozônio atmosférico indicam que, nas altitudes e nos locais onde o avião irá operar, a concentração de ozônio na cabine do mesmo, com uma certeza estatística de pelo menos 84%, não excederá os limites fixados no parágrafo (b) desta seção.	(1) as estatísticas de ocorrência de ozônio atmosférico indicam que, nas altitudes e nos locais onde o avião irá operar, a concentração de ozônio na cabine, com uma certeza estatística de pelo menos 84%, não excederá os limites fixados no parágrafo (b) desta seção.	Mantido o texto original
(2) o sistema de ventilação da cabine, incluindo qualquer dispositivo de controle de ozônio, manterá a concentração de ozônio na cabine nos limites ou abaixo dos limites estabelecidos no parágrafo (b) desta seção.	(2) o sistema de ventilação da cabine, incluindo qualquer dispositivo de controle de ozônio, manterá a concentração de ozônio na cabine nos limites ou abaixo dos limites estabelecidos no parágrafo (b) desta seção.	Mantido o texto original
(d) Um detentor de certificado pode obter autorização de desvio dos requisitos do parágrafo (b) desta seção através de emenda às suas especificações operativas, se:	(d) Um detentor de certificado pode obter autorização de desvio dos requisitos do parágrafo (b) desta seção através de emenda às suas especificações operativas, se:	Mantido o texto original
(1) demonstrar que, devido a circunstâncias fora de seu controle ou devido a encargos econômicos não razoáveis, não será possível atender ao requisito por um período especificado de tempo; e	(1) demonstrar que, devido a circunstâncias fora de seu controle ou devido a encargos econômicos não razoáveis, não será possível atender ao requisito por um período especificado de tempo; e	Mantido o texto original
(2) apresentar ao DAC um plano aceitável para atender ao requisito na extensão possível e tão cedo quanto praticável.	(2) apresentar à ANAC um plano aceitável para atender ao requisito na extensão possível e tão cedo quanto praticável.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
[(e) Um detentor de certificado não precisa atender aos requisitos do parágrafo (b) desta seção para um avião quando as únicas pessoas transportadas são tripulantes de vôo e pessoas listadas em 121.583.]	(e) Um detentor de certificado não precisa atender aos requisitos do parágrafo (b) desta seção para um avião quando as únicas pessoas transportadas são tripulantes de vôo e pessoas listadas em 121.583.	Mantido o texto original
121.579 - ALTITUDES MÍNIMAS PARA USO DE PILOTO AUTOMÁTICO	121.579 - ALTITUDES MÍNIMAS PARA USO DE PILOTO AUTOMÁTICO	Mantido o texto original
(a) <i>Operações em rota</i> . Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode usar um piloto automático em rota, incluindo subidas e descidas, em uma altitude acima do terreno que seja menor que duas vezes a perda máxima de altitude especificada no Manual de Vôo aprovado (AFM) para mau funcionamento do piloto automático em condições de cruzeiro, ou menor que 500 pés, o que for mais alto.	(a) <i>Operações em rota</i> . Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, ninguém pode usar um piloto automático em rota, incluindo subidas e descidas, em uma altitude acima do terreno que seja menor que duas vezes a perda máxima de altitude especificada no Manual de Vôo Aprovado (AFM) para mau funcionamento do piloto automático em condições de cruzeiro, ou menor que 500 pés, o que for mais alto.	Mantido o texto original
(b) <i>Aproximações</i> . Quando executando um procedimento de aproximação por instrumentos, nenhuma pessoa pode usar um piloto automático em uma altitude acima do terreno que seja menor que duas vezes a perda máxima de altitude especificada no AFM para mau funcionamento do piloto automático em condições de aproximação, ou menor que 50 pés abaixo da altitude mínima de descida ou da altitude de decisão aprovada para o procedimento, o que for mais alto, exceto:	(b) <i>Aproximações</i> . Na execução um procedimento de aproximação por instrumentos, ninguém pode usar um piloto automático em uma altitude acima do terreno que seja menor que duas vezes a perda máxima de altitude especificada no AFM para mau funcionamento do piloto automático em condições de aproximação, ou menor que 50 pés abaixo da altitude mínima de descida ou da altitude de decisão aprovada para o procedimento, o que for mais alto, exceto:	Mantido o texto original
(1) quando as condições atmosféricas conhecidas estiverem abaixo das condições atmosféricas VMC básicas (teto de 1500 pés e visibilidade de 5 Km), nenhuma pessoa pode prosseguir uma aproximação ILS com piloto automático acoplado abaixo de uma altitude acima do terreno que seja menor que 50 pés mais a perda máxima de altitude especificada no AFM para mau funcionamento do piloto automático em condições de aproximação com acoplamento; e	(1) quando as condições atmosféricas conhecidas estiverem abaixo das condições atmosféricas VMC básicas (teto de 1500 pés e visibilidade de 5 Km), ninguém pode prosseguir uma aproximação ILS com piloto automático acoplado abaixo de uma altitude acima do terreno que seja menor que 50 pés mais a perda máxima de altitude especificada no AFM para mau funcionamento do piloto automático em condições de aproximação com acoplamento; e	Mantido o texto original
(2) quando as condições atmosféricas conhecidas estão nos mínimos VMC básicos ou acima, nenhuma pessoa pode prosseguir uma aproximação ILS com piloto automático acoplado abaixo de uma altitude acima do terreno que seja menor que a perda máxima de altitude especificada no AFM para mau funcionamento do piloto automático em condições de aproximação com acoplamento, ou 50 pés, o que for mais alto.	(2) quando as condições atmosféricas conhecidas estão nos mínimos VMC ou acima, ninguém pode prosseguir uma aproximação ILS com piloto automático acoplado abaixo de uma altitude acima do terreno que seja menor que a perda máxima de altitude especificada no AFM para mau funcionamento do piloto automático em condições de aproximação com acoplamento, ou 50 pés, o que for mais alto.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Não obstante os parágrafos (a) ou (b) desta seção, o DAC pode emitir especificações operativas que permitam o uso de um sistema aprovado de guiação dos controles de voo, com capacidade automática, até o toque na pista, desde que:	(c) Não obstante os parágrafos (a) ou (b) desta seção, a ANAC pode emitir especificações operativas que permitam o uso de um sistema aprovado de comando dos controles de voo, com capacidade automática, até o toque na pista, desde que:	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(1) seja especificado no AFM que o sistema não apresenta nenhuma perda de altitude em caso de mau funcionamento em condições de aproximação com acoplamento; e	(1) seja especificado no AFM que o sistema não apresenta nenhuma perda de altitude em caso de mau funcionamento em condições de aproximação com acoplamento; e	Mantido o texto original
(2) o DAC considere que o uso do sistema até o toque na pista não irá afetar, de nenhum modo, os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	(2) A ANAC considere que o uso do sistema até o toque na pista não irá afetar, de nenhum modo, os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(d) <i>Decolagens</i> . Não obstante o parágrafo (a) desta seção, o DAC emite especificações operativas que permitem o uso de um sistema aprovado de piloto automático com capacidade automática abaixo da altitude especificada no parágrafo (a) desta seção durante a decolagem e a fase inicial da subida desde que:	(d) <i>Decolagens</i> . Não obstante o parágrafo (a) desta seção, a ANAC emite especificações operativas que permitem o uso de um sistema aprovado de piloto automático com capacidade automática abaixo da altitude especificada no parágrafo (a) desta seção durante a decolagem e a fase inicial da subida desde que:	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(1) o AFM especifique uma restrição de homologação da altitude mínima de engajamento;	(1) o AFM especifique uma restrição de certificação da altitude mínima de engajamento;	Mantido o texto original
(2) o sistema não seja engajado antes da restrição de altitude mínima de engajamento estabelecida no AFM ou de uma altitude estabelecida pelo DAC, a que for maior; e	(2) o sistema não seja engajado antes da restrição de altitude mínima de engajamento estabelecida no AFM ou de uma altitude estabelecida pela ANAC, a que for maior; e	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(3) o DAC considere que o uso do sistema não irá afetar, de outro modo, os padrões de segurança requeridos por esta seção.	(3) a ANAC considere que o uso do sistema não irá afetar os padrões de segurança requeridos por esta seção.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.580 – PROIBIÇÃO DE INTERFERÊNCIA COM TRIPULANTES	121.580 – PROIBIÇÃO DE INTERFERÊNCIA COM TRIPULANTES	Mantido o texto original
Nenhuma pessoa pode agredir, ameaçar, intimidar ou perturbar um tripulante exercendo os deveres de tripulante a bordo de uma aeronave sendo operada segundo este regulamento.	Ninguém pode agredir, ameaçar, intimidar ou perturbar um tripulante exercendo os deveres de tripulante a bordo de uma aeronave sendo operada segundo este regulamento.	Mantido o texto original
121.581 - ASSENTO DO OBSERVADOR. INSPEÇÕES EM ROTA	121.581 - ASSENTO DO OBSERVADOR. INSPEÇÕES EM ROTA	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada detentor de certificado deve deixar disponível um assento, na cabine dos pilotos de cada avião usado comercialmente por ele, para uso de INSPAC conduzindo inspeção em rota. A localização e o equipamento desse assento, com respeito à sua adequabilidade para conduzir inspeções em rota, são determinados pelo DAC.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, cada detentor de certificado deve deixar disponível um assento, na forma e maneira determinada pela ANAC, na cabine de comando de cada um de seus aviões, para uso de INSPAC na condução de inspeção em rota.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(b) Em cada avião que possua mais de um assento para observador em adição aos assentos requeridos pela tripulação exigida na homologação de tipo, o assento de observador previsto no parágrafo (a) desta seção deve ser aquele situado mais à frente da cabine, a menos que de outro modo fixado pelo DAC.	(b) Em cada avião que possua mais de um assento para observador em adição aos assentos requeridos pela tripulação exigida na certificação de tipo, o assento de observador previsto no parágrafo (a) desta seção deve ser aquele situado mais à frente da cabine, a menos que de outro modo fixado pela ANAC.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(c) Para aviões de tipo homologado antes de 20 de dezembro de 1995 para não mais que 30 passageiros, que não possuem um assento de observador na cabine dos pilotos, o detentor de certificado deve prover um assento dianteiro para passageiro, provido de fone ou alto-falante, para uso de INSPAC conduzindo inspeção em rota. Não obstante os requisitos de 121.587, a porta do compartimento dos pilotos pode permanecer aberta durante tais inspeções.	(c) Para aviões de tipo certificado antes de 20 de dezembro de 1995 para não mais que 30 passageiros, que não possuem um assento de observador na cabine de comando, o detentor de certificado deve prover um assento dianteiro para passageiro, provido de fone ou alto-falante, para uso de INSPAC conduzindo inspeção em rota. Não obstante os requisitos de 121.587, a porta da cabine de comando pode permanecer aberta durante tais inspeções.	Mantido o texto original
121.583 - TRANSPORTE DE PESSOAS QUE NÃO ATENDAM AOS REQUISITOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DESTE REGULAMENTO	121.583 - TRANSPORTE DE PESSOAS QUE NÃO ATENDAM AOS REQUISITOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DESTE REGULAMENTO	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Quando autorizados pelo detentor de certificado as seguintes pessoas, mas somente elas, podem ser transportadas a bordo de um avião sem cumprir os requisitos de avião transportando passageiros estabelecidos por 121.309(f), 121.310, 121.391, 121.571 e 121.587; os requisitos de operação transportando passageiros estabelecidos em 121.157(c) e 121.291 e os requisitos pertinentes a passageiros de 121.285, 121.313(f), 121.317, 121.547 e 121.573:	(a) Quando autorizados pelo detentor de certificado, somente as seguintes pessoas podem ser transportadas a bordo de um avião sem cumprir os requisitos de transporte passageiros estabelecidos por 121.309(f), 121.310, 121.391, 121.571 e 121.587; os requisitos de operação estabelecidos em 121.157(c) e 121.291 e os requisitos relativos a passageiros previstos em 121.285, 121.313(f), 121.317, 121.547 e 121.573:	Mantido o texto original
(1) um tripulante;	(1) um tripulante;	Mantido o texto original
(2) um empregado do detentor de certificado;	(2) um empregado do detentor de certificado;	Mantido o texto original
(3) um INSPAC ou um funcionário do governo federal, civil ou militar, em serviço e devidamente autorizado pelo DAC;	(3) um INSPAC ou um funcionário do governo federal, civil ou militar, em serviço e devidamente autorizado pela ANAC;	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(4) uma pessoa necessária para:	(4) uma pessoa necessária para:	Mantido o texto original
(i) a segurança do voo;	(i) a segurança do voo;	Mantido o texto original
(ii) o trato seguro de animais;	(ii) o trato seguro de animais;	Mantido o texto original
(iii) o manuseio seguro de cargas e materiais perigosos;	(iii) o manuseio seguro de cargas e artigos perigosos;	Mantido o texto original
(iv) experimentos ou ensaios de "containers" de carga ou de dispositivos de manuseio de cargas;	(iv) experimentos ou ensaios de "containers" de carga ou de dispositivos de manuseio de cargas;	Mantido o texto original
(v) a preservação de cargas frágeis ou perecíveis;	(v) a preservação de cargas frágeis ou perecíveis;	Mantido o texto original
(vi) a operação de dispositivos especiais para carga e descarga do avião;	(vi) a operação de dispositivos especiais para carga e descarga do avião;	Mantido o texto original
(vii) a segurança de cargas valiosas ou confidenciais;	(vii) a segurança de cargas valiosas ou confidenciais;	Mantido o texto original
(viii) o carregamento e o descarregamento de cargas de grande porte; e	(viii) o carregamento e o descarregamento de cargas de grande porte; e	Mantido o texto original
(ix) A manutenção e serviços no avião em escalas que exigem atenção especial.	(ix) A manutenção e serviços no avião em escalas que exigem atenção especial.	Mantido o texto original
(5) uma pessoa definida no parágrafo (a)(4) desta seção quando viajando para ou do local de seu trabalho;	(5) uma pessoa definida no parágrafo (a)(4) desta seção quando viajando para ou do local de seu trabalho;	Mantido o texto original
(6) uma pessoa em serviço guarda de honra, acompanhando um carregamento feito por ordem ou sob a autoridade do governo brasileiro;	(6) uma pessoa em serviço guarda de honra, acompanhando um carregamento feito por ordem ou sob a autoridade do governo brasileiro;	Mantido o texto original
(7) um correio militar, supervisor militar de rota, coordenador de contrato de carga militar ou um tripulante de outro detentor de certificado contratante primário de um transporte militar, se o voo é de transporte militar contratado e especificamente autorizado pelo comando militar interessado; e	(7) um correio militar, supervisor militar de rota, coordenador de contrato de carga militar ou um tripulante de outro detentor de certificado contratante primário de um transporte militar, se o voo é de transporte militar contratado e especificamente autorizado pelo comando militar interessado; e	Mantido o texto original
(8) um dependente de empregado do detentor de certificado, quando em companhia do empregado, viajando a serviço ou com destino a uma base do detentor de certificado não servida por transporte aéreo regular de passageiros.	(8) um dependente de empregado do detentor de certificado, quando em companhia do empregado, viajando a serviço ou com destino a uma base do detentor de certificado não servida por transporte aéreo regular de passageiros.	Mantido o texto original
(b) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião transportando uma pessoa enquadrada no parágrafo (a) desta seção, a menos que:	(b) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião transportando uma pessoa enquadrada no parágrafo (a) desta seção, a menos que:	Mantido o texto original
(1) cada pessoa tenha acesso livre de seu assento ao compartimento dos pilotos ou a uma saída normal ou de emergência;	(1) cada pessoa tenha acesso livre de seu assento à cabine de comando ou a uma saída normal ou de emergência;	Mantido o texto original
(2) o piloto em comando possua meios de informar a cada pessoa quando for proibido fumar e quando for necessário colocar cintos de segurança; e	(2) o piloto em comando possua meios de informar a cada pessoa quando a proibição de fumo a bordo e quando for necessário colocar cintos de segurança; e	Mantido o texto original
(3) o avião possua um assento com cinto de segurança, ambos aprovados, para cada pessoa. Os assentos devem ser dispostos de modo a não interferir com nenhum tripulante no cumprimento de suas obrigações a bordo.	(3) o avião possua um assento com cinto de segurança, ambos aprovados, para cada pessoa. Os assentos devem ser dispostos de modo a não interferir com nenhum tripulante no cumprimento de suas obrigações a bordo.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Antes de cada decolagem, cada detentor de certificado operando um avião transportando pessoas enquadradas no parágrafo (a) desta seção deve assegurar-se que todas as pessoas receberam instruções verbais, dadas por um tripulante, sobre:	(c) Antes de cada decolagem, cada detentor de certificado operando um avião transportando pessoas enquadradas no parágrafo (a) desta seção deve assegurar-se que todas as pessoas receberam instruções verbais, dadas por um tripulante, sobre:	Mantido o texto original
(1) fumo;	(1) fumo;	Mantido o texto original
(2) uso dos cintos de segurança;	(2) uso dos cintos de segurança;	Mantido o texto original
(3) localização e operação das saídas de emergência;	(3) localização e operação das saídas de emergência;	Mantido o texto original
(4) uso do oxigênio e do sistema de emergência de oxigênio; e	(4) uso do oxigênio e do sistema de emergência de oxigênio; e	Mantido o texto original
(5) para operações sobre água, localização dos botes infláveis e localização e operação dos coletes salva-vidas, incluindo o método de vestir e inflar os referidos coletes.	(5) para operações sobre água, localização dos botes infláveis e localização e operação dos coletes salva-vidas, incluindo o método de vestir e inflar os referidos coletes.	Mantido o texto original
(d) Cada detentor de certificado que pretenda operar aviões transportando pessoas enquadradas no parágrafo (a) desta seção deve incluir em seu manual procedimentos para o transporte seguro de tais pessoas.	(d) Cada detentor de certificado que pretenda operar aviões transportando pessoas enquadradas no parágrafo (a) desta seção deve incluir em seu manual procedimentos para o transporte seguro de tais pessoas.	Mantido o texto original
(e) O piloto em comando pode autorizar que uma pessoa enquadrada no parágrafo (a) desta seção tenha acesso ao compartimento dos pilotos em voo de cruzeiro.	(e) O piloto em comando pode autorizar que uma pessoa enquadrada no parágrafo (a) desta seção tenha acesso à cabine de comando em voo de cruzeiro.	Mantido o texto original
121.585 - ASSENTOS DE SAÍDA	121.585 - ASSENTOS DE SAÍDA	Mantido o texto original
(a)(1) cada detentor de certificado deve determinar, na extensão necessária para atender aos aplicáveis requisitos do parágrafo (d) desta seção, quais pessoas podem ocupar um assento de saída. Para os propósitos desta seção:	(a) Cada detentor de certificado deve determinar, na extensão necessária para atender aos aplicáveis requisitos do parágrafo (d) desta seção, quais pessoas podem ocupar um assento de saída. Para os propósitos desta seção:	Mantido o texto original
(i) <i>assento de saída</i> significa:	(1) <i>assento de saída</i> significa:	Mantido o texto original
(A) cada assento que dê acesso direto a uma saída do avião; e	(i) cada assento que dê acesso direto a uma saída do avião; e	Mantido o texto original
(B) cada assento de uma fila de assentos através da qual passageiros têm que passar para ter acesso a uma saída, desde o assento junto à saída até o assento junto ao corredor mais próximo à mesma.	(ii) cada assento de uma fila de assentos através da qual passageiros têm que passar para ter acesso a uma saída, desde o assento junto à saída até o assento junto ao corredor mais próximo à mesma.	Mantido o texto original
(ii) um assento para passageiros dando “acesso direto a uma saída” significa um assento a partir do qual um passageiro pode atingir diretamente uma saída sem passar por um corredor ou contornar uma obstrução qualquer.	(2) um assento para passageiros dando “acesso direto a uma saída” significa um assento a partir do qual um passageiro pode atingir diretamente uma saída sem passar por um corredor ou contornar uma obstrução qualquer.	Mantido o texto original
(2) cada detentor de certificado deve designar em seu manual as pessoas (por atividade funcional) responsáveis por, de maneira não discriminatória, fazer com que os assentos de saída sejam ocupados atendendo aos requisitos desta seção.	(3) cada detentor de certificado deve designar em seu manual as pessoas (por atividade funcional) responsáveis por, de maneira não discriminatória, fazer com que os assentos de saída sejam ocupados atendendo aos requisitos desta seção.	Mantido o texto original
(3) cada detentor de certificado deve designar, para cada configuração de assentos para passageiros de sua frota e em conformidade com as definições deste parágrafo, quais são os “assentos de saída” de cada um de seus aviões. Essa designação deve ser submetida à aprovação do DAC como parte dos procedimentos que devem ser aprovados segundo os parágrafos (n) e (p) desta seção.	(4) cada detentor de certificado deve designar, para cada configuração de assentos para passageiros de sua frota e em conformidade com as definições deste parágrafo, quais são os “assentos de saída” de cada um de seus aviões. Essa designação deve ser submetida à aprovação da ANAC como parte dos procedimentos que devem ser aprovados segundo os parágrafos (n) e (p) desta seção.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar que uma pessoa sente-se em um assento afetado por essa seção se o detentor de certificado verificar que a pessoa provavelmente é incapaz de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção porque:	(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar que uma pessoa sente-se em um assento afetado por essa seção se o detentor de certificado verificar que a pessoa provavelmente é incapaz de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção porque:	Mantido o texto original
(1) falta à pessoa suficiente mobilidade, força ou destreza em ambos os braços e mãos e/ou em ambas as pernas:	(1) falta à pessoa suficiente mobilidade, força ou destreza em ambos os braços e mãos e/ou em ambas as pernas:	Mantido o texto original
(i) para mover-se para frente, para os lados ou para baixo, em direção aos mecanismos de operação da saída/ escorregadeira de emergência;	(i) para mover-se para frente, para os lados ou para baixo, em direção aos mecanismos de operação da saída/ escorregadeira de emergência;	Mantido o texto original
(ii) para agarrar e puxar, empurrar, torcer ou de outro modo manipular os referidos mecanismos;	(ii) para agarrar e puxar, empurrar, torcer ou de outro modo manipular os referidos mecanismos;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(iii) para empurrar, apertar, puxar ou de outro modo abrir saídas de	(iii) para empurrar, apertar, puxar ou de outro modo abrir saídas de	Mantido o texto original
(iv) para levantar, sustentar e depositar em assentos próximos, ou manobrar sobre os encostos dos assentos da fila da frente, objetos do tamanho e peso de uma porta de saída de emergência sobre as asas;	(iv) para levantar, sustentar e depositar em assentos próximos, ou manobrar sobre os encostos dos assentos da fila da frente, objetos do tamanho e peso de uma porta de saída de emergência sobre as asas;	Mantido o texto original
(v) para remover obstruções similares em tamanho e peso a uma porta de saída de emergência sobre as asas;	(v) para remover obstruções similares em tamanho e peso a uma porta de saída de emergência sobre as asas;	Mantido o texto original
(vi) para alcançar rapidamente a saída de emergência;	(vi) para alcançar rapidamente a saída de emergência;	Mantido o texto original
(vii) para manter-se equilibrado enquanto removendo obstruções;	(vii) para manter-se equilibrado enquanto removendo obstruções;	Mantido o texto original
(viii) para abandonar rapidamente o avião;	(viii) para abandonar rapidamente o avião;	Mantido o texto original
(ix) para estabilizar uma escorregadeira de escape após sua abertura; ou	(ix) para estabilizar uma escorregadeira de escape após sua abertura; ou	Mantido o texto original
(x) para ajudar outras pessoas na utilização de uma escorregadeira de escape;	(x) para ajudar outras pessoas na utilização de uma escorregadeira de escape;	Mantido o texto original
(2) a pessoa tem menos de 15 anos de idade ou não possui capacidade para executar um ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem a assistência de um adulto (pais, parentes ou amigos);	(2) a pessoa tem menos de 15 anos de idade ou não possui capacidade para executar um ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem a assistência de um adulto (pais, parentes ou amigos);	Mantido o texto original
(3) a pessoa não consegue ler e entender as instruções requeridas por essa seção e as instruções relativas às evacuações de emergência providas pelo detentor de certificado de forma escrita ou gráfica ou, ainda, a pessoa não tem condições de entender as instruções orais dadas pelos tripulantes;	(3) a pessoa não consegue ler e entender as instruções requeridas por essa seção e as instruções relativas às evacuações de emergência providas pelo detentor de certificado de forma escrita ou gráfica ou, ainda, a pessoa não tem condições de entender as instruções orais dadas pelos tripulantes;	Mantido o texto original
(4) a pessoa não possui capacidade visual suficiente para executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem o auxílio de ajudas visuais superiores a lentes de contacto ou óculos;	(4) a pessoa não possui capacidade visual suficiente para executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem o auxílio de ajudas visuais superiores a lentes de contato ou óculos;	Mantido o texto original
(5) a pessoa não possui capacidade auditiva suficiente para ouvir e compreender instruções gritadas pelos comissários sem auxílio de ajudas de audição superiores a um aparelho de audição comum;	(5) a pessoa não possui capacidade auditiva suficiente para ouvir e compreender instruções gritadas pelos comissários sem auxílio de ajudas de audição superiores a um aparelho de audição comum;	Mantido o texto original
(6) a pessoa não possui capacidade adequada de trocar informações orais com outros passageiros; ou	(6) a pessoa não possui capacidade adequada de trocar informações orais com outros passageiros; ou	Mantido o texto original
(7) a pessoa tem:	(7) a pessoa tem:	Mantido o texto original
(i) uma condição ou responsabilidade, tal como cuidar de criança pequena, que possa impedi-la de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção; ou	(i) uma condição ou responsabilidade, tal como cuidar de criança pequena, que possa impedi-la de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção; ou	Mantido o texto original
(ii) uma condição que possa levá-la a se ferir ao tentar executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.	(ii) uma condição que possa levá-la a se ferir ao tentar executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.	Mantido o texto original
(c) Cada passageiro deve atender às instruções dadas por um tripulante, ou por outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, implementando as restrições de ocupação de assentos em conformidade com essa seção.	(c) Cada passageiro deve atender às instruções dadas por um tripulante, ou por outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, implementando as restrições de ocupação de assentos em conformidade com essa seção.	Mantido o texto original
(d) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída afetado por essa seção, na linguagem primária em que são dadas as instruções orais aos passageiros, a informação de que, no evento de uma emergência na qual não haja um tripulante disponível para ajudar, um passageiro ocupando qualquer assento de saída pode ser chamado a exercer uma das seguintes tarefas:	(d) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída afetado por essa seção, na linguagem primária em que são dadas as instruções orais aos passageiros, a informação de que, no evento de uma emergência na qual não haja um tripulante disponível para ajudar, um passageiro ocupando qualquer assento de saída pode ser chamado a exercer uma das seguintes tarefas:	Mantido o texto original
(1) localizar uma saída de emergência;	(1) localizar uma saída de emergência;	Mantido o texto original
(2) reconhecer um mecanismo de abertura de saída de emergência;	(2) reconhecer um mecanismo de abertura de saída de emergência;	Mantido o texto original
(3) compreender as instruções para operar a saída de emergência;	(3) compreender as instruções para operar a saída de emergência;	Mantido o texto original
(4) operar uma saída de emergência;	(4) operar uma saída de emergência;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(5) avaliar se a abertura de uma saída de emergência irá aumentar os riscos a que os passageiros estão expostos;	(5) avaliar se a abertura de uma saída de emergência irá aumentar os riscos a que os passageiros estão expostos;	Mantido o texto original
(6) seguir orientação oral ou por gestos dada por um tripulante;	(6) seguir orientação oral ou por gestos dada por um tripulante;	Mantido o texto original
(7) apoiar ou segurar uma porta de saída de emergência de modo que ela não impeça a utilização da saída;	(7) apoiar ou segurar uma porta de saída de emergência de modo que ela não impeça a utilização da saída;	Mantido o texto original
(8) avaliar as condições de uma escorregadeira, abri-la e estabilizá-la após a abertura, ajudando outras pessoas a utiliza-la para escape;	(8) avaliar as condições de uma escorregadeira, abri-la e estabilizá-la após a abertura, ajudando outras pessoas a utilizá-la para escape;	Mantido o texto original
(9) passar rapidamente por uma saída de emergência; e	(9) passar rapidamente por uma saída de emergência; e	Mantido o texto original
(10) avaliar, selecionar e seguir uma trajetória segura a partir de uma saída de emergência.	(10) avaliar, selecionar e seguir uma trajetória segura a partir de uma saída de emergência.	Mantido o texto original
(e) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída:	(e) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída:	Mantido o texto original
(1) na linguagem primária em que a tripulação dará os comandos de emergência, os critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) desta seção e uma solicitação para que um passageiro se identifique para que seja trocado de lugar se ele:	(1) na linguagem primária em que a tripulação dará os comandos de emergência, os critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) desta seção e uma solicitação para que um passageiro se identifique para que seja trocado de lugar se ele:	Mantido o texto original
(i) não enquadrar-se nos critérios de seleção do parágrafo (b) desta seção;	(i) não enquadrar-se nos critérios de seleção do parágrafo (b) desta seção;	Mantido o texto original
(ii) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;	(ii) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;	Mantido o texto original
(iii) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou	(iii) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou	Mantido o texto original
(iv) não desejar executar tais tarefas; e	(iv) não desejar executar tais tarefas; e	Mantido o texto original
(2) nos cartões de informações aos passageiros, em cada linguagem usada pelo detentor de certificado nos mesmos, deve haver uma solicitação para que cada passageiro, que seja incapaz de ler, falar ou compreender a língua (ou a forma gráfica) na qual o detentor de certificado provê as instruções (orais e escritas) requeridas por esta seção e as relacionadas a evacuações de emergência, identifique-se a um comissário para que seja trocado de assento, se for o caso.	(2) nos cartões de informações aos passageiros, em cada linguagem usada pelo detentor de certificado nos mesmos, deve haver uma solicitação para que cada passageiro, que seja incapaz de ler, falar ou compreender a língua (ou a forma gráfica) na qual o detentor de certificado provê as instruções (orais e escritas) requeridas por esta seção e as relacionadas a evacuações de emergência, identifique-se a um comissário para que seja trocado de assento, se for o caso.	Mantido o texto original
(f) Cada detentor de certificado deve divulgar, do modo mais amplo possível, por escrito, os procedimentos estabelecidos para determinar se uma pessoa pode ou não sentar-se em um assento de saída.	(f) Cada detentor de certificado deve divulgar, do modo mais amplo possível, por escrito, os procedimentos estabelecidos para determinar se uma pessoa pode ou não sentar-se em um assento de saída.	Mantido o texto original
(g) Nenhum detentor de certificado pode autorizar o táxi ou “push back”, a não ser que pelo menos um tripulante tenha verificado que não existe assento de saída ocupado por uma pessoa que esse tripulante julgue ser incapaz de executar uma das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.	(g) Nenhum detentor de certificado pode autorizar o táxi ou “push back”, a não ser que pelo menos um tripulante tenha verificado que não existe assento de saída ocupado por uma pessoa que esse tripulante julgue ser incapaz de executar uma das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.	Mantido o texto original
(h) Cada detentor de certificado deve incluir nas instruções verbais aos passageiros uma referência aos cartões de informações aos passageiros requeridos pelos parágrafos (d) e (e), aos critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) e às tarefas a serem executadas estabelecidas no parágrafo (d) desta seção.	(h) Cada detentor de certificado deve incluir nas instruções verbais aos passageiros uma referência aos cartões de informações aos passageiros requeridos pelos parágrafos (d) e (e), aos critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) e às tarefas a serem executadas estabelecidas no parágrafo (d) desta seção.	Mantido o texto original
(i) Cada detentor de certificado deve incluir nas instruções verbais aos passageiros uma solicitação para que um passageiro identifique-se, permitindo seu reposicionamento, se ele:	(i) Cada detentor de certificado deve incluir nas instruções verbais aos passageiros uma solicitação para que um passageiro identifique-se, permitindo seu reposicionamento, se ele:	Mantido o texto original
(1) não puder enquadrar-se no critério de seleção estabelecido no parágrafo (b) desta seção;	(1) não puder enquadrar-se no critério de seleção estabelecido no parágrafo (b) desta seção;	Mantido o texto original
(2) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;	(2) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;	Mantido o texto original
(3) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou	(3) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou	Mantido o texto original
(4) não desejar executar tais tarefas.	(4) não desejar executar tais tarefas.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue os motivos pelos quais ele quer trocar de lugar.	Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue os motivos pelos quais ele quer trocar de lugar.	Mantido o texto original
(j) Reservado.	(j) Reservado.	Mantido o texto original
(k) Se um detentor de certificado verificar, de acordo com esta seção, que um passageiro designado para ocupar um assento de saída provavelmente é incapaz de executar as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção ou, ainda, se um passageiro requerer um assento que não seja de saída, o detentor de certificado deve, o mais rápido possível reposicionar tal pessoa para um assento que não seja de saída.	(k) Se um detentor de certificado verificar, de acordo com esta seção, que um passageiro designado para ocupar um assento de saída provavelmente é incapaz de executar as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção ou, ainda, se um passageiro requerer um assento que não seja de saída, o detentor de certificado deve, o mais rápido possível reposicionar tal pessoa para outro assento.	Mantido o texto original
(l) Na eventualidade de todos os assentos que não sejam de saída estarem ocupados e for necessário reposicionar um passageiro ocupando um assento de saída, o detentor de certificado deve deslocar para esse último assento uma pessoa que possa e aceite assumir as tarefas de evacuação que possam se tornar necessárias.	(l) Na eventualidade de todos os assentos que não sejam de saída estarem ocupados e for necessário reposicionar um passageiro ocupando um assento de saída, o detentor de certificado deve deslocar para esse último assento uma pessoa que possa e aceite assumir as tarefas de evacuação que possam se tornar necessárias.	Mantido o texto original
(m) Um detentor de certificado só pode recusar transporte a uma pessoa segundo esta seção:	(m) Um detentor de certificado só pode recusar transporte a uma pessoa segundo esta seção:	Mantido o texto original
(1) se o passageiro recusar-se a atender as instruções dadas por um tripulante, ou por outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, referentes ao cumprimento das restrições à ocupação de assentos de saída estabelecidas por esta seção; ou	(1) se o passageiro recusar-se a atender as instruções dadas por um tripulante, ou por outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, referentes ao cumprimento das restrições à ocupação de assentos de saída estabelecidas por esta seção; ou	Mantido o texto original
(2) se o único assento que poderia acomodar fisicamente tal pessoa for um assento de saída.	(2) se o único assento que poderia acomodar fisicamente tal pessoa for um assento de saída.	Mantido o texto original
(n) A fim de apresentar conformidade com esta seção os detentores de certificado devem:	(n) A fim de apresentar conformidade com esta seção os detentores de certificado devem:	Mantido o texto original
(1) estabelecer procedimentos dispendo sobre:	(1) estabelecer procedimentos dispendo sobre:	Mantido o texto original
(i) os critérios listados no parágrafo (b) desta seção;	(i) os critérios listados no parágrafo (b) desta seção;	Mantido o texto original
(ii) as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção;	(ii) as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção;	Mantido o texto original
(iii) os requisitos para divulgação das informações requeridas por esta seção, para os cartões de informações aos passageiros, para os tripulantes responsáveis pela verificação da ocupação correta dos assentos de saída, para as informações orais aos passageiros, para a designação dos assentos e para a recusa de transporte a um passageiro, tudo de acordo com esta seção;	(iii) os requisitos para divulgação das informações requeridas por esta seção, para os cartões de informações aos passageiros, para os tripulantes responsáveis pela verificação da ocupação correta dos assentos de saída, para as informações orais aos passageiros, para a designação dos assentos e para a recusa de transporte a um passageiro, tudo de acordo com esta seção;	Mantido o texto original
(iv) como resolver disputas criadas pela implementação dos dispositivos desta seção, incluindo identificação funcional da pessoa encarregada, no aeroporto, do recebimento de queixas e da solução das mesmas; e	(iv) como resolver disputas criadas pela implementação dos dispositivos desta seção, incluindo identificação funcional da pessoa encarregada, no aeroporto, do recebimento de queixas e da solução das mesmas; e	Mantido o texto original
(2) submeter seus procedimentos à avaliação e aprovação do DAC.	(2) submeter seus procedimentos à avaliação e aprovação da ANAC.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(o) Cada detentor de certificado deve designar os assentos para os passageiros, antes do embarque dos mesmos, de modo consistente com os critérios listados no parágrafo (b) e as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção na máxima extensão praticável.	(o) Cada detentor de certificado deve designar os assentos para os passageiros, antes do embarque dos mesmos, de modo consistente com os critérios listados no parágrafo (b) e as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção na máxima extensão praticável.	Mantido o texto original
(p) Os procedimentos requeridos pelo parágrafo (n) desta seção devem ser submetidos ao DAC e por ele aprovados de modo a entrarem em vigor no dia 1º de setembro de 1996 . A aprovação irá basear-se, fundamentalmente, nos aspectos de segurança dos procedimentos propostos pelo detentor de certificado.	(p) Os procedimentos requeridos pelo parágrafo (n) desta seção devem ser submetidos à ANAC e por ele aprovados de modo a entrarem em vigor no dia 1º de setembro de 1996 . A aprovação irá basear-se, fundamentalmente, nos aspectos de segurança dos procedimentos propostos pelo detentor de certificado.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.586 - AUTORIDADE PARA RECUSAR PASSAGEIROS	121.586 - AUTORIDADE PARA RECUSAR PASSAGEIROS	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Nenhum detentor de certificado pode recusar transporte a uma pessoa como passageiro normal, sob a alegação de que a pessoa, por necessitar assistência de outra para mover-se mais rapidamente para uma saída no caso de uma emergência, poderia prejudicar a segurança do vôo, a menos que:	(a) Nenhum detentor de certificado pode recusar transporte a uma pessoa como passageiro normal, sob a alegação de que a pessoa, por necessitar assistência de outra para mover-se mais rapidamente para uma saída no caso de uma emergência, poderia prejudicar a segurança do voo, a menos que:	Mantido o texto original
(1) o detentor de certificado tenha estabelecido procedimentos (e divulgado os mesmos) para o transporte de pessoas que necessitam auxílio de outras para moverem-se mais rapidamente para uma saída em caso de emergência; e	(1) o detentor de certificado tenha estabelecido procedimentos (e divulgado os mesmos) para o transporte de pessoas que necessitam auxílio de outras para moverem-se mais rapidamente para uma saída em caso de emergência; e	Mantido o texto original
(2) exista, pelo menos, uma das condições abaixo:	(2) exista, pelo menos, uma das condições abaixo:	Mantido o texto original
(i) o passageiro não pode cumprir os requisitos estabelecidos nos procedimentos do detentor de certificado.	(i) o passageiro não pode cumprir os requisitos estabelecidos nos procedimentos do detentor de certificado.	Mantido o texto original
(ii) o passageiro não pode ser transportado conforme os procedimentos do detentor de certificado.	(ii) o passageiro não pode ser transportado conforme os procedimentos do detentor de certificado.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado deve fornecer ao DAC uma cópia dos procedimentos por ele estabelecidos para atender ao parágrafo (a) desta seção.	(b) Cada detentor de certificado deve fornecer à ANAC uma cópia dos procedimentos por ele estabelecidos para atender ao parágrafo (a) desta seção.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(c) Sempre que o DAC considerar que são necessárias alterações nos procedimentos estabelecidos para conformidade com o parágrafo (a)(1) desta seção, visando atender ao interesse público ou ao interesse da segurança, o detentor de certificado será notificado por escrito da alteração requerida, devendo implementá-la no prazo estabelecido. Até 30 dias após receber a notificação, o detentor de certificado pode requerer reconsideração da decisão do DAC e a submissão desse requerimento deixa em suspenso a entrada em vigor da alteração até que ocorra a decisão final sobre o assunto. Entretanto, se for julgado que existe uma emergência que requeira ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, o DAC pode determinar uma alteração com efetividade imediata, justificando tal decisão.	(c) Sempre que a ANAC considerar que são necessárias alterações nos procedimentos estabelecidos para conformidade com o parágrafo (a)(1) desta seção, visando atender ao interesse público ou ao interesse da segurança, o detentor de certificado será notificado por escrito da alteração requerida, devendo implementá-la no prazo estabelecido. Até 30 dias após receber a notificação, o detentor de certificado pode requerer reconsideração da decisão da ANAC e a submissão desse requerimento deixa em suspenso a entrada em vigor da alteração até que ocorra a decisão final sobre o assunto. Entretanto, se for julgado que existe uma emergência que requeira ação imediata no interesse da segurança do transporte aéreo, a ANAC pode determinar uma alteração com efetividade imediata, justificando tal decisão.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.587 - FECHAMENTO E TRANCAMENTO DA PORTA DA CABINE DOS PILOTOS	121.587 - FECHAMENTO E TRAVAMENTO DA PORTA DA CABINE DE COMANDO	O texto foi alterado de cabine de pilotos para cabine de comando de forma harmonica.
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, o piloto em comando de um avião que possua uma porta do compartimento dos pilotos travável conforme estabelecido em 121.313 e que esteja transportando passageiros deve assegurar-se que a porta separando o compartimento dos pilotos do compartimento de passageiros fique fechada e travada durante todo o tempo em que a aeronave estiver sendo operada.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, o piloto em comando de um avião que possua uma porta da cabine de comando travável conforme estabelecido em 121.313 e que esteja transportando passageiros deve assegurar-se que a porta separando a cabine de comando da cabine de passageiros fique fechada e travada durante todo o tempo em que a aeronave estiver sendo operada.	Mantido o texto original
(b) As provisões do parágrafo (a) desta seção não se aplicam quando for necessário permitir a entrada e saída de pessoas autorizadas conforme 121.547, desde que o detentor de certificado obedeça aos procedimentos aprovados pelo DAC no que diz respeito à abertura, fechamento e travamento da porta do compartimento dos pilotos.	(b) As provisões do parágrafo (a) desta seção não se aplicam quando for necessário permitir a entrada e saída de pessoas autorizadas conforme 121.547, desde que o detentor de certificado obedeça aos procedimentos aprovados pela ANAC no que diz respeito à abertura, fechamento e travamento da porta da cabine de comando.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.589 - BAGAGEM DE MÃO	121.589 - BAGAGEM DE MÃO	Mantido o texto original
(a) Nenhum detentor de certificado pode permitir o embarque de bagagem de mão em um avião, a menos que a bagagem de cada passageiro tenha sido verificada para controlar o peso e a quantidade a ser transportada a bordo, de acordo com um programa aprovado de transporte de bagagem de mão estabelecido em sua especificação operativa. Em adição, nenhum passageiro pode embarcar em um avião se sua bagagem de mão exceder a quantidade de bagagens estabelecida no programa de transporte de bagagem de mão da especificação operativa do detentor de certificado.	(a) Nenhum detentor de certificado pode permitir o embarque de bagagem de mão em um avião, a menos que a bagagem de cada passageiro tenha sido verificada para controlar o peso e a quantidade a ser transportada a bordo, de acordo com um programa aprovado de transporte de bagagem de mão estabelecido em sua especificação operativa. Em adição, nenhum passageiro pode embarcar em um avião se sua bagagem de mão exceder a quantidade de bagagens estabelecida no programa de transporte de bagagem de mão da especificação operativa do detentor de certificado.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) Nenhum detentor de certificado pode permitir que todas as portas de entrada de passageiros sejam fechadas, em preparação para o táxi ou "push-back", a menos que um tripulante requerido tenha verificado que cada artigo de bagagem está guardado de acordo com esta seção e com os parágrafos 121.285(c) e (d) deste regulamento.	(b) Nenhum detentor de certificado pode permitir que todas as portas de entrada de passageiros sejam fechadas, em preparação para o táxi ou "push-back", a menos que um tripulante tenha verificado que cada artigo de bagagem está guardado de acordo com esta seção e com os parágrafos 121.285(c) e (d) deste regulamento.	Mantido o texto original
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir a decolagem de um avião, a menos que cada artigo de bagagem esteja colocado:	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir a decolagem de um avião, a menos que cada artigo de bagagem esteja colocado:	Mantido o texto original
(1) em um adequado compartimento de bagagem ou carga, marcado quanto à sua capacidade máxima de peso e dispondo de meios apropriados para segurar toda a bagagem ou carga nele colocada e posicionado de modo a não prejudicar o possível uso de uma saída de emergência; ou	(1) em um adequado compartimento de bagagem ou carga, marcado quanto à sua capacidade máxima de peso e dispondo de meios apropriados para segurar toda a bagagem ou carga nele colocada e posicionado de modo a não prejudicar o possível uso de uma saída de emergência; ou	Mantido o texto original
(2) como previsto nos parágrafos 121.285(c) e (d) deste regulamento; ou	(2) como previsto nos parágrafos 121.285(c) e (d) deste regulamento; ou	Mantido o texto original
(3) sob um assento de passageiro.	(3) sob um assento de passageiro.	Mantido o texto original
(d) Bagagem, que não peças soltas de vestuário, não pode ser colocada em prateleiras sobre a cabeça dos passageiros, a menos que tais prateleiras sejam dotadas com dispositivos de amarração ou portas aprovadas.	(d) Bagagem, que não peças soltas de vestuário, não pode ser colocada em prateleiras sobre a cabeça dos passageiros, a menos que tais prateleiras sejam dotadas com dispositivos de amarração ou portas aprovadas.	Mantido o texto original
(e) Cada passageiro deve atender às instruções dadas pelos tripulantes em relação ao cumprimento dos requisitos dos parágrafos (a), (b), (c) e (d) e (g) desta seção.	(e) Cada passageiro deve atender às instruções dadas pelos tripulantes em relação ao cumprimento dos requisitos dos parágrafos (a), (b), (c) e (d) e (g) desta seção.	Mantido o texto original
(f) Cada assento de passageiro sob o qual seja autorizado colocar bagagem deve dispor de meios para evitar que a bagagem colocada sob ele deslize para frente. Adicionalmente, cada assento de corredor deve dispor de meios para evitar que a bagagem colocada sob ele deslize lateralmente para o corredor quando sujeita a forças de impacto suficientemente grandes para induzir as cargas finais de inércia especificadas para as condições de pouso de emergência segundo as quais o tipo de avião foi homologado.	(f) Cada assento de passageiro sob o qual seja autorizado colocar bagagem deve dispor de meios para evitar que a bagagem colocada sob ele deslize para frente. Adicionalmente, cada assento de corredor deve dispor de meios para evitar que a bagagem colocada sob ele deslize lateralmente para o corredor quando sujeita a forças de impacto suficientemente grandes para induzir as cargas finais de inércia especificadas para as condições de pouso de emergência segundo as quais o tipo de avião foi certificado.	Mantido o texto original
(g) Em adição aos métodos de guarda de bagagens do parágrafo (c) desta seção, bengalas flexíveis conduzidas por pessoas cegas podem ser colocadas:	(g) Em adição aos métodos de guarda de bagagens do parágrafo (c) desta seção, bengalas flexíveis conduzidas por pessoas cegas podem ser colocadas:	Mantido o texto original
(1) debaixo de qualquer conjunto de assentos ligados entre si de uma mesma fila, se a bengala não invadir o corredor e se ficar totalmente apoiada no assoalho; ou	(1) debaixo de qualquer conjunto de assentos ligados entre si de uma mesma fila, se a bengala não invadir o corredor e se ficar totalmente apoiada no assoalho; ou	Mantido o texto original
(2) entre um assento de janela e a fuselagem, se a janela não for uma saída de emergência e a bengala ficar totalmente apoiada no assoalho.	(2) entre um assento de janela e a fuselagem, se a janela não for uma saída de emergência e a bengala ficar totalmente apoiada no assoalho.	Mantido o texto original
121.590 - UTILIZAÇÃO DE AERÓDROMOS HOMOLOGADOS	121.590 – UTILIZAÇÃO DE AERÓDROMOS.	Mantido o texto original
A menos que especificamente autorizada pelo DAC, nenhum detentor de certificado operando segundo este regulamento e nenhum piloto por ele empregado na condução de tal operação pode operar em aeródromo brasileiro, incluindo aeródromo de alternativa, sem que esse aeródromo seja homologado pelo DAC para o tipo de avião envolvido.	(a) A menos que especificamente autorizado pela ANAC, nenhum detentor de certificado operando segundo este regulamento e nenhum piloto por ele empregado na condução de tal operação pode operar em aeródromo brasileiro, incluindo aeródromo de alternativa, sem que esse aeródromo seja homologado pela ANAC.	Mantido o texto original
	(b) A partir de 1º de janeiro de 2011, nenhuma operação segundo este regulamento poderá ser realizada em aeródromo brasileiro que não tenha iniciado a implantação de um SGSO aceito pela ANAC ou em processo formal de aceitação	Requisito incluído por proposta da SIA / ANAC visando o cumprimento do PSO
121.590a - TRANSPORTE DE ARMAS A BORDO	121.590a - TRANSPORTE DE ARMAS A BORDO	Mantido o texto original
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode, enquanto a bordo de uma aeronave sendo operada por um detentor de certificado, carregar ou trazer próximo a ela uma arma perigosa ou mortal, esteja ela oculta ou não.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode, enquanto a bordo de uma aeronave sendo operada por um detentor de certificado, carregar ou trazer próximo a ela uma arma perigosa ou mortal, esteja ela oculta ou não.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) As exceções ao parágrafo (a) desta seção constam do Manual do Comando da Aeronáutica (MCA) 58-02, Plano de Segurança da Aviação Civil, documento classificado como "Reservado" distribuído aos detentores de certificado.	(b) As exceções ao parágrafo (a) desta seção constam do Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC), documento classificado como "Reservado" distribuído aos detentores de certificado.	Alterado para adequação às normas atuais aplicadas às situações. Proposta feita pela SIA / ANAC
(c) Com base no MCA 58-2, cada detentor de certificado deve estabelecer suas próprias normas e procedimentos ostensivos para cumprir e fazer com que seja cumprido o estabelecido no referido documento.	(c) Com base no PNAVSEC, cada detentor de certificado deve estabelecer suas próprias normas e procedimentos ostensivos para cumprir e fazer com que seja cumprido o estabelecido no referido documento.	Alterado para adequação às normas atuais aplicadas às situações. Proposta feita pela SIA / ANAC
SUBPARTE U - REGRAS PARA DESPACHO E LIBERAÇÃO DE VÔOS	SUBPARTE U - REGRAS PARA DESPACHO E LIBERAÇÃO DE VOOS	Mantido o texto original
121.591 - APLICABILIDADE	121.591 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte estabelece regras de despacho operacional de vôo para operações domésticas e de bandeira e de liberação de vôo para operações suplementares.	Esta subparte estabelece regras de despacho operacional de voo para operações domésticas e de bandeira e de liberação de voo para operações suplementares.	Mantido o texto original
121.593 - AUTORIDADE DE DESPACHO DE VÔO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.593 - AUTORIDADE DE DESPACHO DE VOO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) Ninguém pode iniciar um vôo a menos que um despachante de vôo autorize, especificamente, tal vôo.	(a) Ninguém pode iniciar um voo a menos que um despachante de voo autorize, especificamente, tal voo.	Mantido o texto original
(b) Ninguém pode autorizar o prosseguimento de um vôo a partir de um aeródromo intermediário sem um novo despacho, a menos que:	(b) Ninguém pode autorizar o prosseguimento de um voo a partir de um aeródromo intermediário sem um novo despacho, a menos que:	Mantido o texto original
(1) O período de operação esteja compreendido dentro do período de validade das previsões meteorológicas utilizadas no despacho original; e	(1) O período de operação esteja compreendido dentro do período de validade das previsões meteorológicas utilizadas no despacho original; e	Mantido o texto original
(2) Não haja troca de tripulação técnica.	(2) Não haja troca de tripulação técnica.	Mantido o texto original
121.595 - RESERVADO	121.595 - RESERVADO	Mantido o texto original
121.597 - AUTORIDADE DE LIBERAÇÃO DE VÔO. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.597 - AUTORIDADE DE LIBERAÇÃO DE VOO. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa pode começar um vôo sob o regime de acompanhamento de vôo sem a autorização específica de uma pessoa designada pelo detentor de certificado para exercer o controle operacional do vôo.	(a) Ninguém pode começar um voo que requeira acompanhamento de voo sem a autorização específica de uma pessoa designada pelo detentor de certificado para exercer o controle operacional do voo.	Mantido o texto original
(b) Nenhuma pessoa pode começar um vôo, a menos que o piloto em comando ou a pessoa designada pelo detentor de certificado para executar o controle operacional do vôo tenha realizado a liberação do mesmo, definindo as condições sob as quais o vôo será realizado. Para a liberação de um vôo é necessário que o piloto em comando e a pessoa designada para seu controle operacional concordem que o vôo pode ser conduzido com segurança.	(b) Ninguém pode começar um voo, a menos que o piloto em comando ou a pessoa designada pelo detentor de certificado para executar o controle operacional do voo tenha realizado a liberação do mesmo, definindo as condições sob as quais o voo será realizado. Para a liberação de um voo é necessário que o piloto em comando e a pessoa designada para seu controle operacional concordem que o voo pode ser conduzido com segurança.	Mantido o texto original
(c) Nenhuma pessoa pode prosseguir um vôo a partir de um aeródromo intermediário, no qual o avião permaneceu no solo por mais de 6 horas, sem uma nova liberação de vôo.	(c) Ninguém pode prosseguir com um voo a partir de um aeródromo intermediário, no qual o avião permaneceu no solo por mais de 6 horas, sem uma nova liberação.	Mantido o texto original
121.599 - CONHECIMENTO DAS CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS	121.599 - CONHECIMENTO DAS CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS	Mantido o texto original
(a) <i>Operações domésticas e de bandeira</i> . Nenhum despachante de vôo pode autorizar um vôo, a menos que ele tenha pleno conhecimento das condições meteorológicas conhecidas e previstas na rota a ser usada.	(a) <i>Operações domésticas e de bandeira</i> . Nenhum despachante de voo pode autorizar um voo, a menos que ele tenha pleno conhecimento das condições meteorológicas conhecidas e previstas na rota a ser usada.	Mantido o texto original
(b) <i>Operações suplementares</i> . Nenhum piloto em comando pode começar um vôo, a menos que ele tenha pleno conhecimento das condições meteorológicas conhecidas e previstas na rota a ser usada.	(b) <i>Operações suplementares</i> . Nenhum piloto em comando pode começar um voo, a menos que ele tenha pleno conhecimento das condições meteorológicas conhecidas e previstas na rota a ser usada.	Mantido o texto original
121.601 - INFORMAÇÕES DO DESPACHANTE PARA O PILOTO EM COMANDO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.601 - INFORMAÇÕES DO DESPACHANTE PARA O PILOTO EM COMANDO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) O despachante de vôo deve fornecer ao piloto em comando todas as informações conhecidas disponíveis, incluindo informações sobre irregularidades em aeródromos e em facilidades de navegação ou comunicações que possam afetar a segurança do vôo.	(a) O despachante de voo deve fornecer ao piloto em comando todas as informações conhecidas disponíveis, incluindo informações sobre irregularidades em aeródromos e em facilidades de navegação ou comunicações que possam afetar a segurança do voo.	Mantido o texto original
(b) Antes do início do vôo o despachante deve fornecer ao piloto em comando todas as informações meteorológicas conhecidas, assim como previsões de fenômenos atmosféricos que possam afetar a segurança de vôo tais como turbulência de céu claro, tempestades e tesouras de vento em baixa altitude ("wind shear") para cada rota a ser voada e para cada aeródromo a ser utilizado.	(b) Antes do início do voo o despachante deve fornecer ao piloto em comando todas as informações meteorológicas conhecidas, assim como previsões de fenômenos atmosféricos que possam afetar a segurança de operacional tais como turbulência de céu claro, tempestades e tesouras de vento em baixa altitude ("windshear") para cada rota a ser voada e para cada aeródromo a ser utilizado.	Mantido o texto original
(c) Durante o vôo o despachante de vôo deve fornecer ao piloto em comando qualquer informação meteorológica adicional disponível e informá-lo sobre irregularidades de facilidades e de serviços que possam afetar a segurança do vôo.	(c) Durante o voo, o despachante de voo deve fornecer ao piloto em comando qualquer informação meteorológica adicional disponível e informá-lo sobre irregularidades de facilidades e de serviços que possam afetar a segurança operacional.	Mantido o texto original
121.603 – FACILIDADES E SERVIÇOS. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.603 – FACILIDADES E SERVIÇOS. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
(a) Antes de iniciar um vôo o piloto em comando deve obter todas as informações disponíveis sobre condições de aeródromos e sobre irregularidades de facilidades de comunicações e de navegação que possam afetar a segurança do vôo.	(a) Antes de iniciar um voo o piloto em comando deve obter todas as informações disponíveis sobre condições de aeródromos e sobre irregularidades de facilidades de comunicações e de navegação que possam afetar a segurança operacional.	Mantido o texto original
(b) Durante o vôo o piloto em comando deve procurar obter informações adicionais disponíveis sobre condições atmosféricas e irregularidades de facilidades e serviços que possam interferir com a segurança do vôo.	(b) Durante o voo o piloto em comando deve procurar obter informações adicionais disponíveis sobre condições atmosféricas e irregularidades de facilidades e serviços que possam interferir com a segurança operacional.	Mantido o texto original
121.605 - EQUIPAMENTOS DO AVIÃO	121.605 - EQUIPAMENTOS DO AVIÃO	Mantido o texto original
Nenhuma pessoa pode despachar ou liberar um avião, a menos que ele esteja aeronavegável e equipado como estabelecido por 121.303.	Ninguém pode despachar ou liberar um avião, a menos que ele esteja aeronavegável e equipado como estabelecido por 121.303.	Mantido o texto original
121.607 - FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.607 - FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) Exceto como estabelecido no parágrafo (b) desta seção nenhuma pessoa pode despachar um avião para uma rota aprovada, a menos que as facilidades de comunicações e de navegação requeridas por 121.99 e 121.103 para aprovação da rota estejam em condições satisfatórias de operação.	(a) Exceto como estabelecido no parágrafo (b) desta seção ninguém pode despachar um avião para uma rota aprovada, a menos que as facilidades de comunicações e de navegação requeridas por 121.99 e 121.103 para aprovação da rota estejam em condições satisfatórias de operação.	Mantido o texto original
(b) Se em função de razões técnicas ou por outras razões fora do controle de um detentor de certificado algumas das facilidades requeridas por 121.99 e 121.103 não estiverem disponíveis em uma rota ou segmento de rota fora das fronteiras do Brasil, um vôo nessa rota só poderá ser despachado se o piloto em comando e o despachante concordarem que as facilidades restantes, juntamente com outras facilidades existentes e disponíveis, podem oferecer apoio similar ao vôo.	(b) Se em função de razões técnicas ou por outras razões fora do controle de um detentor de certificado algumas das facilidades requeridas por 121.99 e 121.103 não estiverem disponíveis em uma rota ou segmento de rota fora das fronteiras do Brasil, um voo nessa rota só poderá ser despachado se o piloto em comando e o despachante concordarem que as facilidades restantes, juntamente com outras facilidades existentes e disponíveis, podem oferecer apoio similar ao voo.	Mantido o texto original
121.609 - FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.609 - FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
Nenhuma pessoa pode liberar um avião em qualquer rota, a menos que as facilidades de comunicações e de navegação, requeridas por 121.121, estejam em condições satisfatórias de operação.	Ninguém pode liberar um avião em qualquer rota, a menos que as facilidades de comunicações e de navegação, requeridas por 121.121, estejam em condições satisfatórias de operação.	Mantido o texto original
121.611 - DESPACHO OU LIBERAÇÃO DE VÔO VFR	121.611 - DESPACHO OU LIBERAÇÃO DE VOO VFR	Mantido o texto original
[Nenhuma pessoa pode despachar ou liberar um avião para realizar um vôo segundo as regras de vôo visual (VFR) a menos que o teto e a visibilidade em rota, como indicado por informações meteorológicas conhecidas ou previstas, ou por qualquer combinação das duas, estejam e irão permanecer nos mínimos VFR aplicáveis (ou acima deles) até o avião chegar ao aeródromo ou aeródromos especificados no despacho ou liberação de vôo.]	Ninguém pode despachar ou liberar um avião para realizar um voo visual sem que esteja em conformidade com as regras de voo visual (VFR) estabelecidas pelo Comando da Aeronáutica., e que os prognósticos meteorológicos irão permanecer nos mínimos VFR aplicáveis (ou acima deles) até o avião chegar ao aeródromo ou aeródromos especificados no despacho ou liberação de voo.	Mantido o texto original
121.613 - DESPACHO OU LIBERAÇÃO DE VÔO IFR	121.613 - DESPACHO OU LIBERAÇÃO DE VOO IFR	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
Exceto como previsto em 121.615, nenhuma pessoa pode despachar ou liberar um avião para operações IFR, a menos que adequadas informações e previsões meteorológicas indiquem que as condições meteorológicas estarão nos mínimos ou acima dos mínimos IFR no horário estimado de chegada do avião ao aeródromo ou aeródromos para os quais ele foi despachado ou liberado.	Exceto como previsto em 121.615, ninguém pode despachar ou liberar um avião para operações IFR, a menos que adequadas informações e previsões meteorológicas indiquem que as condições meteorológicas estarão nos mínimos ou acima dos mínimos IFR no horário estimado de chegada do avião ao aeródromo ou aeródromos para os quais ele foi despachado ou liberado.	Mantido o texto original
121.615 - DESPACHO OU LIBERAÇÃO DE VÔO SOBRE GRANDES EXTENSÕES DE ÁGUA. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES E DE BANDEIRA.	121.615 - DESPACHO OU LIBERAÇÃO DE VOO SOBRE GRANDES EXTENSÕES DE ÁGUA. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES E DE BANDEIRA.	Mantido o texto original
[(a) Nenhuma pessoa pode despachar ou liberar um avião para um vôo que envolva operação sobre grandes extensões de água, a menos que apropriadas informações e previsões meteorológicas indiquem que as condições atmosféricas em qualquer dos aeródromos para os quais ele foi despachado ou liberado (incluindo aeródromos de alternativa requeridos) estarão nos mínimos ou acima dos mínimos estabelecidos para esses aeródromos nos horários estimados de chegada do avião aos mesmos.	(a) Ninguém pode despachar ou liberar um avião para um voo que envolva operação sobre grandes extensões de água, a menos que apropriadas informações e previsões meteorológicas indiquem que as condições atmosféricas em qualquer dos aeródromos para os quais ele foi despachado ou liberado (incluindo aeródromos de alternativa requeridos) estarão nos mínimos ou acima dos mínimos estabelecidos para esses aeródromos nos horários estimados de chegada do avião aos mesmos.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares ou de bandeira deve conduzir operações sobre grandes extensões de água em vôos IFR, a menos que demonstre, de modo aceitável pelo DAC, que o vôo IFR não é necessário à segurança.	(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares ou de bandeira deve conduzir operações sobre grandes extensões de água em voos IFR, a menos que demonstre, de modo aceitável pela ANAC, que o voo IFR não é necessário à segurança.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(c) Reservado.	(c) Reservado.	Mantido o texto original
(d) Cada autorização para conduzir operações sobre grandes extensões de água em vôo VFR e cada rota envolvendo sobrevôo de grandes extensões de água em vôo IFR deve constar das especificações operativas do detentor de certificado.]	(d) Cada autorização para conduzir operações sobre grandes extensões de água em voo VFR e cada rota envolvendo sobrevoo de grandes extensões de água em voo IFR deve constar das especificações operativas do detentor de certificado.]	Mantido o texto original
121.617 – AERÓDROMO DE ALTERNATIVA PARA A DECOLAGEM	121.617 – AERÓDROMO DE ALTERNATIVA PARA A DECOLAGEM	Mantido o texto original
(a) Se as condições meteorológicas no aeródromo de decolagem estiverem abaixo dos mínimos estabelecidos para pouso IFR, nenhuma pessoa pode despachar ou liberar um avião a partir daquele aeródromo, a menos que o despacho ou liberação especifique um aeródromo de alternativa dentro das seguintes distâncias do aeródromo de decolagem:	(a) Se as condições meteorológicas no aeródromo de decolagem estiverem abaixo dos mínimos estabelecidos para pouso IFR, ninguém pode despachar ou liberar um avião a partir daquele aeródromo, a menos que o despacho ou liberação especifique um aeródromo de alternativa dentro das seguintes distâncias do aeródromo de decolagem:	Mantido o texto original
(1) <i>aviões bimotores</i> . Não mais que uma hora do aeródromo de partida, em velocidade normal de cruzeiro monomotor, em ar calmo;	(1) <i>aviões bimotores</i> . Não mais que uma hora do aeródromo de partida, em velocidade normal de cruzeiro monomotor, em ar calmo;	Mantido o texto original
(2) <i>aviões com 3 ou mais motores</i> . Não mais que duas horas do aeródromo de partida, com velocidade normal de cruzeiro com 1 motor inoperante, em ar calmo.	(2) <i>aviões com 3 ou mais motores</i> . Não mais que duas horas do aeródromo de partida, com velocidade normal de cruzeiro com 1 motor inoperante, em ar calmo.	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, as condições atmosféricas do aeródromo de alternativa devem satisfazer o previsto em 121.613 para aeródromo de destino.	(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, as condições atmosféricas do aeródromo de alternativa devem satisfazer o previsto em 121.613 para aeródromo de destino.	Mantido o texto original
(c) Nenhuma pessoa pode despachar ou liberar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho ou liberação cada aeródromo de alternativa requerido para o vôo.	(c) Ninguém pode despachar ou liberar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho ou liberação cada aeródromo de alternativa requerido para o voo.	Mantido o texto original
121.619 - AERÓDROMO DE ALTERNATIVA PARA O DESTINO. OPERAÇÕES IFR DOMÉSTICAS	121.619 - AERÓDROMO DE ALTERNATIVA PARA O DESTINO. OPERAÇÕES IFR DOMÉSTICAS	Mantido o texto original
(a) Nenhuma pessoa pode despachar um avião para vôo IFR a não ser que seja indicado pelo menos um aeródromo de alternativa para cada aeródromo de destino do despacho. Quando previsões e informações meteorológicas indicarem que as condições atmosféricas do destino e da alternativa são marginais, pelo menos uma alternativa adicional deve ser incluída.	(a) 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. Quando previsões e informações meteorológicas indicarem que as condições atmosféricas do destino e da alternativa são marginais, pelo menos uma alternativa adicional deve ser incluída.	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, as condições meteorológicas do aeródromo de alternativa devem atender ao estabelecido na seção 121.625.	(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, as condições meteorológicas do aeródromo de alternativa devem atender ao estabelecido na seção 121.625.	Mantido o texto original
(c) Nenhuma pessoa pode despachar ou liberar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho ou liberação cada aeródromo de alternativa requerido para o vôo.	(c) Ninguém pode despachar ou liberar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho ou liberação cada aeródromo de alternativa requerido para o voo.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.621 - AERÓDROMO DE ALTERNATIVA PARA O DESTINO. OPERAÇÕES IFR DE BANDEIRA	121.621 - AERÓDROMO DE ALTERNATIVA PARA O DESTINO. OPERAÇÕES IFR DE BANDEIRA	Mantido o texto original
[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode despachar um avião para vôo 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.	Mantido o texto original
(b) Um avião pode ser despachado em vôo 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:	Mantido o texto original
(1) o tempo de vôo 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:	Mantido o texto original
(i) o teto estará pelo menos 2000 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	Mantido o texto original
(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	Mantido o texto original
(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	(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	Mantido o texto original
(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(c) ou 121.645(c), como aplicável.	Mantido o texto original
(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.	Mantido o texto original
(d) Nenhuma pessoa pode despachar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho cada aeródromo de alternativa requerido para o vôo.]	(d) Ninguém pode despachar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho cada aeródromo de alternativa requerido para o voo.	Mantido o texto original
121.623 - AERÓDROMO DE ALTERNATIVA PARA O DESTINO. OPERAÇÕES IFR SUPLEMENTARES	121.623 - AERÓDROMO DE ALTERNATIVA PARA O DESTINO. OPERAÇÕES IFR SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
[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 vôo.	(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.	Mantido o texto original
(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).	(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.	Mantido o texto original
(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 nas especificações operativas do detentor de certificado.	Mantido o texto original
(d) Nenhuma pessoa pode despachar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho cada aeródromo de alternativa requerido para o vôo.]	(d) Ninguém pode despachar um avião de um aeródromo, a menos que seja listado no despacho cada aeródromo de alternativa requerido para o voo.	Mantido o texto original
	121.624 Aeroportos de alternativa ETOPS	TRATA-SE DA ADOÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÕES ETOPS. ALINHAMENTO COM O FAR Part 121

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(a) Ninguém pode despachar ou liberar um avião para um voo ETOPS a não ser que sejam listados no despacho ou na liberação do voo aeródromos de alternativa ETOPS tais que mantenham o avião dentro do maior tempo de desvio ETOPS autorizado. Na seleção destes aeródromos de alternativa ETOPS, o detentor de certificado deve considerar todos os aeródromos dentro do máximo desvio de tempo ETOPS autorizado para o voo que atenda ao previsto neste regulamento.	TRATA-SE DA ADOÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÕES ETOPS. ALINHAMENTO COM O FAR Part 121
	(b) Ninguém pode listar um aeródromo como um aeródromo de alternativa ETOPS, em um despacho ou liberação de voo, a não ser que este esteja operacional (para o menor e maior tempo previsto de pouso).	
	(1) Os reportes ou previsões meteorológicas, ou uma combinação destas, indicarem que as condições do tempo estarão iguais ou acima dos mínimos do aeródromo de alternativa ETOPS determinados nas especificações operativas do detentor de certificado.	
	(2) Os reportes de condições do aeródromo indicarem que um pouso seguro pode ser feito.	
	(c) Uma vez que o avião esteja em voo em rota, as condições do tempo para um aeródromo de alternativa ETOPS devem atender o requerido em 121.631(c).	
	(d) Ninguém pode listar um aeródromo como de alternativa ETOPS em um despacho ou liberação de voo a não ser que este aeródromo atenda aos requisitos previstos em 121.97(b)(1)(ii).	
121.625 - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA	121.625 - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA	Mantido o texto original
Nenhuma pessoa pode designar um aeródromo como aeródromo de alternativa em um despacho ou liberação de vôo, a menos que apropriadas informações e previsões meteorológicas dêem uma razoável margem de certeza que as condições atmosféricas desse aeródromo, no horário estimado de chegada do avião, estarão nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos para pouso IFR estabelecidos para o referido aeródromo.	Ninguém pode designar um aeródromo como aeródromo de alternativa em um despacho ou liberação de voo, a menos que apropriadas informações e previsões meteorológicas dêem uma razoável margem de certeza que as condições atmosféricas desse aeródromo, no horário estimado de chegada do avião, estarão nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos para pouso IFR estabelecidos para o referido aeródromo.	Mantido o texto original
121.627 - CONTINUAÇÃO DE UM VÔO EM CONDIÇÕES INSEGURAS	121.627 - CONTINUAÇÃO DE UM VOO EM CONDIÇÕES INSEGURAS	Mantido o texto original
(a) Nenhum piloto em comando pode permitir o prosseguimento de um vôo para qualquer aeródromo para o qual ele tenha sido despachado ou liberado se, na opinião desse piloto em comando ou do despachante de vôo (no caso de operação doméstica ou de bandeira), o vôo não puder ser prosseguido com segurança. Entretanto, se o piloto em comando verificar que não mais existe procedimento seguro, o prosseguimento do vôo é uma emergência devendo ser tratado como previsto em 121.557 ou 121.559, conforme aplicável.	(a) Nenhum piloto em comando pode permitir que um voo prossiga para qualquer aeródromo para o qual ele tenha sido despachado ou liberado se, na opinião desse piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de operação doméstica ou de bandeira), o voo não puder prosseguir com segurança. Entretanto, se o piloto em comando verificar que não mais existe procedimento seguro, o prosseguimento do voo é uma emergência devendo ser tratado como previsto em 121.557 ou 121.559, conforme aplicável.	Mantido o texto original
(b) Se qualquer instrumento ou item de equipamento requerido por este regulamento para a particular operação tornar-se inoperante em rota, o piloto em comando deve cumprir os procedimentos aprovados para tal ocorrência, como especificado no manual do detentor de certificado.	(b) Se qualquer instrumento ou item de equipamento requerido por este regulamento para a particular operação ficar inoperante em rota, o piloto em comando deve cumprir os procedimentos aprovados para tal ocorrência, como especificado no manual do detentor de certificado.	Mantido o texto original
(c) Cancelado.		O texto foi removido devido a atualização.
121.628 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES	121.628 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES	Mantido o texto original, alterada a numeração
	(a) O operador deverá incluir em seu sistema de manuais uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC, para cada tipo de aeronave que possua uma MMEL publicada, para que o piloto em comando possa determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema deixem de funcionar.	Incluído para atendimento de requisito previsto no Anexo 6 à Convenção Internacional de Aviação Civil, parágrafo 6.1.3

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:	(b) Ninguém pode decolar com um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:	Mantido o texto original, alterada a numeração
(1) exista uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para esse avião;	(1) exista uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para esse avião;	Mantido o texto original, alterada a numeração
(2) o DAC tenha autorizado operações de acordo com a MEL aprovada e as tripulações técnicas tomem conhecimento, antes de cada voo, das informações e instruções contidas na MEL através de publicações ou outros meios aprovados providos pelo detentor de certificado. Uma MEL aprovada pelo DAC constitui uma modificação ao projeto de tipo do avião que não requer homologação suplementar do tipo.	(2) a ANAC tenha autorizado operações de acordo com a MEL aprovada e as tripulações técnicas tomem conhecimento, antes de cada voo, das informações e instruções contidas na MEL através de publicações ou outros meios aprovados providos pelo detentor de certificado. Uma MEL aprovada pela ANAC constitui uma modificação ao projeto de tipo do avião que não requer certificação suplementar do tipo.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(3) a MEL aprovada:	(3) a MEL aprovada:	Mantido o texto original, alterada a numeração
(i) tenha sido elaborada de acordo com as limitações contidas no parágrafo (b) desta seção;	(i) tenha sido elaborada de acordo com as limitações contidas no parágrafo (b) desta seção;	Mantido o texto original, alterada a numeração
(ii) contenha informações para operação do avião com certos instrumentos e equipamentos inoperantes;	(ii) contenha informações para operação do avião com certos instrumentos e equipamentos inoperantes;	Mantido o texto original, alterada a numeração
(4) exista disponível para o piloto as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes;	(4) existam disponíveis para o piloto as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes;	Mantido o texto original, alterada a numeração
(5) o avião seja operado segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.	(5) o avião seja operado segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.	Mantido o texto original, alterada a numeração
(b) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos em uma MEL:	(c) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos em uma MEL:	Mantido o texto original, alterada a numeração
(1) instrumentos e equipamentos que sejam, direta ou indiretamente, requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o avião foi homologado e que sejam essenciais para voo seguro sob todas as condições de operação;	(1) instrumentos e equipamentos que sejam, direta ou indiretamente, requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o avião foi certificado e que sejam essenciais para voo seguro sob todas as condições de operação;	Mantido o texto original, alterada a numeração
(2) instrumentos e equipamentos que uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) requeira estar em condições de operação, a menos que a própria DA disponha de outra forma;	(2) instrumentos e equipamentos que uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) requeira estar em condições de operação, a menos que a própria DA disponha de outra forma;	Mantido o texto original, alterada a numeração
(3) para uma operação específica, instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tal operação.	(3) para uma operação específica, instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tal operação.	Mantido o texto original, alterada a numeração
(c) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, um avião com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operado sob uma permissão especial de voo emitida segundo o RBHA 21, seções 21.197 e 21.199.	(d) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, um avião com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operado sob uma permissão especial de voo emitida segundo as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.	Mantido o texto original, alterada a numeração
121.629 - OPERAÇÕES EM CONDIÇÕES DE FORMAÇÃO DE GELO	121.629 - OPERAÇÕES EM CONDIÇÕES DE FORMAÇÃO DE GELO	Mantido o texto original, alterada a numeração
(a) Nenhuma pessoa pode despachar ou liberar um avião, continuar a operar um avião em rota ou pousar um avião em um aeródromo quando, na opinião do piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de detentor de certificado doméstico ou de bandeira), existem ou são esperadas condições de formação de gelo podendo afetar adversamente a segurança de voo.	(a) Ninguém pode despachar ou liberar um avião, continuar a operar um avião em rota ou pousar um avião em um aeródromo quando, na opinião do piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de detentor de certificado doméstico ou de bandeira), existem ou são esperadas condições de formação de gelo podendo afetar adversamente a segurança operacional.	Mantido o texto original
(b) Nenhuma pessoa pode decolar um avião quando geada, neve ou gelo tiveram aderido às asas, superfícies de controle, hélices, entradas de ar do motor(res) e outras superfícies críticas do avião ou quando a decolagem não puder ser feita em conformidade com o parágrafo (c) desta seção. Decolagens com geada sob as asas, nas áreas dos tanques de combustível, podem ser autorizadas.	(b) Ninguém pode decolar um avião quando geada, neve ou gelo tiveram aderido às asas, superfícies de controle, hélices, entradas de ar do motor(es) e outras superfícies críticas do avião ou quando a decolagem não puder ser feita em conformidade com o parágrafo (c) desta seção. Decolagens com geada sob as asas, nas áreas dos tanques de combustível, podem ser autorizadas.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode despachar, liberar ou decolar com um avião quando as condições meteorológicas forem tais que seja razoavelmente previsível a aderência de geada, gelo ou neve ao avião, a menos que a detentor de certificado possua um programa aprovado de antigelo/degelo no solo e a menos que o despacho, a liberação e a decolagem estejam conformes com tal programa. O programa aprovado de antigelo/degelo no solo deve incluir, pelo menos, os seguintes itens:	(c) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, ninguém pode despachar, liberar ou decolar com um avião quando as condições meteorológicas forem tais que seja razoavelmente previsível a aderência de geada, gelo ou neve ao avião, a menos que a detentor de certificado possua um programa aprovado de antigelo/degelo no solo e a menos que o despacho, a liberação e a decolagem estejam conformes com tal programa. O programa aprovado de antigelo/degelo no solo deve incluir, pelo menos, os seguintes itens:	Mantido o texto original
(1) uma descrição detalhada:	(1) uma descrição detalhada:	Mantido o texto original
(i) de como o detentor de certificado determina que as condições são tais que torna-se razoavelmente previsível que geada, gelo ou neve irá aderir ao avião e que os procedimentos operacionais do programa de antigelo/degelo devem ser acionados;	(i) de como o detentor de certificado determina que as condições são tais que torna-se razoavelmente previsível que geada, gelo ou neve irá aderir ao avião e que os procedimentos operacionais do programa de antigelo/degelo devem ser acionados;	Mantido o texto original
(ii) de quem é responsável pela decisão de acionar os procedimentos operacionais do programa de antigelo/degelo;	(ii) de quem é responsável pela decisão de acionar os procedimentos operacionais do programa de antigelo/degelo;	Mantido o texto original
(iii) dos procedimentos para implementação dos procedimentos operacionais do programa de antigelo/degelo;	(iii) dos procedimentos para implementação dos procedimentos operacionais do programa de antigelo/degelo;	Mantido o texto original
(iv) dos deveres e responsabilidades específicas de cada posto ou grupo operacional responsável pela ativação dos procedimentos operacionais de antigelo/degelo no solo, visando decolagem segura do avião.	(iv) dos deveres e responsabilidades específicas de cada posto ou grupo operacional responsável pela ativação dos procedimentos operacionais de antigelo/degelo no solo, visando decolagem segura do avião.	Mantido o texto original
(2) treinamento de solo inicial e periódico (e exames) para tripulantes técnicos e qualificação para todas as outras pessoas envolvidas (por exemplo, despachantes operacionais de voo, mecânicos de solo, pessoal contratado, etc) no que diz respeito aos requisitos específicos do programa aprovado e aos deveres e responsabilidades de cada pessoa de acordo com o referido programa, cobrindo, especificamente, as seguintes áreas:	(2) treinamento de solo inicial e periódico (e exames) para tripulantes técnicos e qualificação para todas as outras pessoas envolvidas (por exemplo, despachantes operacionais de voo, mecânicos de solo, pessoal contratado, etc.) no que diz respeito aos requisitos específicos do programa aprovado e aos deveres e responsabilidades de cada pessoa de acordo com o referido programa, cobrindo, especificamente, as seguintes áreas:	Mantido o texto original
(i) o uso dos “tempos de atuação”.	(i) o uso dos “tempos de atuação”.	Mantido o texto original
(ii) os procedimentos de antigelo/degelo do avião, incluindo procedimentos e responsabilidades de inspeções e verificações.	(ii) os procedimentos de antigelo/degelo do avião, incluindo procedimentos e responsabilidades de inspeções e verificações.	Mantido o texto original
(iii) procedimentos de comunicações.	(iii) procedimentos de comunicações.	Mantido o texto original
(iv) identificação da contaminação da superfície do avião (aderência de geada, gelo ou neve) e de áreas críticas, e como essa contaminação afeta adversamente o desempenho e as características de voo do avião.	(iv) identificação da contaminação da superfície do avião (aderência de geada, gelo ou neve) e de áreas críticas, e como essa contaminação afeta adversamente o desempenho e as características de voo do avião.	Mantido o texto original
(v) tipos e características de fluidos de antigelo/degelo.	(v) tipos e características de fluidos de antigelo/degelo.	Mantido o texto original
(vi) procedimentos de pré-voo em baixas temperaturas.	(vi) procedimentos de pré-voo em baixas temperaturas.	Mantido o texto original
(vii) técnicas para reconhecer contaminação do avião.	(vii) técnicas para reconhecer contaminação do avião.	Mantido o texto original
(3) as tabelas de “tempos de atuação” do detentor de certificado e os procedimentos para utilização dessas tabelas pelo seu pessoal. “Tempo de atuação” é o tempo estimado que o fluido de antigelo/degelo permanece impedindo a formação de geada ou gelo e a acumulação de neve nas superfícies protegidas do avião. O tempo de atuação tem início no começo da aplicação final do fluido de antigelo/degelo e termina quando o fluido aplicado ao avião perde sua eficácia. O tempo de atuação deve ser suportado por dados aceitáveis pelo DAC. O programa do detentor de certificado deve incluir procedimentos para os tripulantes técnicos, de acordo com as condições vigentes, aumentarem ou diminuïrem o tempo de atuação determinado. O programa deve informar que a decolagem, após ser excedido qualquer tempo de atuação máximo da tabela do detentor de certificado, só é permitida quando pelo menos uma das seguintes condições existir:	(3) as tabelas de “tempos de atuação” do detentor de certificado e os procedimentos para utilização dessas tabelas pelo seu pessoal. “Tempo de atuação” é o tempo estimado que o fluido de antigelo/degelo permanece impedindo a formação de geada ou gelo e a acumulação de neve nas superfícies protegidas do avião. O tempo de atuação tem início no começo da aplicação final do fluido de antigelo/degelo e termina quando o fluido aplicado ao avião perde sua eficácia. O tempo de atuação deve ser suportado por dados aceitáveis pela ANAC. O programa do detentor de certificado deve incluir procedimentos para os tripulantes técnicos, de acordo com as condições vigentes, aumentarem ou diminuïrem o tempo de atuação determinado. O programa deve informar que a decolagem, após ser excedido qualquer tempo de atuação máximo da tabela do detentor de certificado, só é permitida quando pelo menos uma das seguintes condições existir:	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(i) uma verificação pré-decolagem, como definida no parágrafo (c)(4) desta seção, determinar que asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas definidas no programa do detentor de certificado estão livres de geada, gelo ou neve.	(i) uma verificação pré-decolagem, como definida no parágrafo (c)(4) desta seção, determinar que asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas definidas no programa do detentor de certificado estão livres de geada, gelo ou neve.	Mantido o texto original
(ii) haja sido determinado, por um procedimento alternativo estabelecido no programa aprovado do detentor de certificado, que asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas definidas no referido programa estão livres de geada, gelo ou neve.	(ii) haja sido determinado, por um procedimento alternativo estabelecido no programa aprovado do detentor de certificado, que asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas definidas no referido programa estão livres de geada, gelo ou neve.	Mantido o texto original
(iii) as asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas tenham sido novamente degeladas, sendo estabelecido um novo tempo de atuação.	(iii) as asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas tenham sido novamente degeladas, sendo estabelecido um novo tempo de atuação.	Mantido o texto original
(4) procedimentos e responsabilidades para degelo/antigelo do avião, procedimentos e responsabilidades para verificações pré-decolagem e procedimentos e responsabilidades para verificação de contaminação pré-decolagem. Uma verificação pré-decolagem é uma verificação das asas e de outras superfícies representativas do avião quanto a geada, gelo ou neve, dentro do tempo de atuação estabelecido para esse avião. Uma verificação de contaminação pré-decolagem é uma verificação para assegurar que asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas definidas no programa do detentor de certificado estão livres de geada, gelo ou neve. Ela deve ser conduzida dentro dos cinco minutos anteriores ao início da decolagem, devendo ser feita do lado de fora do avião a menos que o programa aprovado dê outra solução.	(4) procedimentos e responsabilidades para degelo/antigelo do avião, procedimentos e responsabilidades para verificações pré-decolagem e procedimentos e responsabilidades para verificação de contaminação pré-decolagem. Uma verificação pré-decolagem é uma verificação das asas e de outras superfícies representativas do avião quanto a geada, gelo ou neve, dentro do tempo de atuação estabelecido para esse avião. Uma verificação de contaminação pré-decolagem é uma verificação para assegurar que asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas definidas no programa do detentor de certificado estão livres de geada, gelo ou neve. Ela deve ser conduzida dentro dos cinco minutos anteriores ao início da decolagem, devendo ser feita do lado de fora do avião a menos que o programa aprovado dê outra solução.	Mantido o texto original
(d) Um detentor de certificado pode continuar a operar segundo esta seção, sem o programa requerido pelo parágrafo (c) desta seção, se ela incluir em seu manual uma afirmação de que, em qualquer condição meteorológica onde possa ser razoavelmente previsível a aderência de geada, gelo ou neve a um avião, nenhum de seus aviões poderá decolar a menos que tenha sido verificado que as asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas estão livres de geada, gelo e neve. Tal verificação deve ocorrer dentro dos últimos cinco minutos anteriores ao início da decolagem e deve ser conduzida pelo exterior do avião.	(d) Um detentor de certificado pode continuar a operar segundo esta seção, sem o programa requerido pelo parágrafo (c) desta seção, se ela incluir em seu manual uma afirmação de que, em qualquer condição meteorológica onde possa ser razoavelmente previsível a aderência de geada, gelo ou neve a um avião, nenhum de seus aviões poderá decolar a menos que tenha sido verificado que as asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas estão livres de geada, gelo e neve. Tal verificação deve ocorrer dentro dos últimos cinco minutos anteriores ao início da decolagem e deve ser conduzida pelo exterior do avião.	Mantido o texto original
121.631 - DESPACHO OU LIBERAÇÃO INICIAL DE VÔO, REDESPACHO E MODIFICAÇÃO DE DESPACHO OU DE LIBERAÇÃO DE VÔO	121.631 - DESPACHO OU LIBERAÇÃO INICIAL DE VOO, REDESPACHO E MODIFICAÇÃO DE DESPACHO OU DE LIBERAÇÃO DE VOO	Mantido o texto original
(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 vôo.	(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.	Mantido o texto original
(b) Nenhuma pessoa pode permitir que um vôo 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 vôo, estejam previstas como nos mínimos ou acima dos mínimos IFR estabelecidos para ele, no horário estimado de chegada do vôo ao mesmo aeródromo. Entretanto, o despacho ou liberação de vôo 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.	Mantido o texto original
	(c) Ninguém pode permitir que um voo continue além do ponto de entrada ETOPS a não ser que:	
	(1) exceto com previsto no parágrafo (e) 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.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(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.	TRATA-SE DA ADOÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÕES ETOPS. ALINHAMENTO COM O FAR Part 121
	(d) Se o previsto no parágrafo (d)(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 (d) 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.	
(c) Ninguém pode alterar durante o voo um aeródromo de destino ou de alternativa especificado no despacho ou liberação original do voo, a menos que o novo aeródromo indicado esteja autorizado para o tipo de avião e que os apropriados requisitos estabelecidos por 121.593 até 121.661 e 121.173 sejam atendidos no momento do redespacho ou modificação de liberação do voo.	(f) Ninguém pode alterar um destino ou um aeródromo de alternativa que esteja especificado em um despacho ou liberação de voo, em um voo em rota, a não ser que outros aeródromos autorizados a receber aquele tipo de avião e que atenda 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.	Mantido o texto original
(d) 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.	Mantido o texto original
121.633 – RESERVADO	121.633 – SISTEMA DE TEMPO LIMITE NO PLANEJAMENTO DE ALTERNATIVA ETOPS	TRATA-SE DA ADOÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÕES ETOPS. ALINHAMENTO COM O FAR 121
	(a) Para voos ETOPS até de 180 minutos, inclusive, ninguém pode listar um aeródromo como de alternativa ETOPS num despacho ou liberação de voo se o tempo para voar até este aeródromo (com a velocidade de cruzeiro aprovada com um motor inoperante em condições padrões e com ar calmo) exceder o tempo aprovado para o mais limitante do Sistema Significativo ETOPS (incluído o tempo mais limitante do sistema de supressão de fogo do avião para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação possuir sistemas de supressão de fogo).	TRATA-SE DA ADOÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÕES ETOPS. ALINHAMENTO COM O FAR 121
	(b) Para ETOPS além de 180 minutos, ninguém pode listar um aeródromo de alternativa ETOPS em um despacho ou liberação de voo se o tempo necessário para voar até este aeródromo:	
	(1) em velocidade de cruzeiro com todos os motores operantes, corrigida pelo vento e temperatura, exceder o tempo mais limitante dos sistemas de supressão de fogo do avião menos 15 minutos para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação ter sistemas de supressão de fogo (exceto como o previsto no parágrafo (c) desta seção), ou;	
	(2) Em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante, corrigida pelo vento e temperatura, exceder o tempo do Sistema Significante ETOPS mais limitante do avião (outro que não o tempo mais limitante dos sistemas de supressão de fogo do avião menos 15 minutos para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação ter sistemas de supressão de fogo).	
	(c) Para aviões com dois ou mais motores a turbina, o detentor de certificado não necessita atender o previsto em (b)(1) desta seção até fevereiro de 2013.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.635 – RESERVADO	121.635 – Despacho após, ou antes de, um reabastecimento ou de aeroportos não listados nas E.O. do detentor de certificado.	FAR 121.635 ADOTADO
	Ninguém pode despachar um avião após, ou antes de, um reabastecimento ou de um aeródromo não listado nas E.O. do detentor de certificado, de acordo com os requisitos deste regulamento aplicáveis a despacho de aeródromos regulares, a menos que esse aeródromo atenda os requisitos deste regulamento aplicáveis a aeródromos regulares.	FAR 121.635 ADOTADO
121.637 - DECOLAGEM DE AERÓDROMOS NÃO LISTADOS OU DE AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.637 - DECOLAGEM DE AERÓDROMOS NÃO LISTADOS OU DE AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) Nenhum piloto pode decolar de um aeródromo não listado nas especificações operativas do detentor de certificado, a menos que:	(a) Nenhum piloto pode decolar de um aeródromo não listado nas especificações operativas do detentor de certificado, a menos que:	Mantido o texto original
(1) o aeródromo e suas facilidades sejam adequados para a operação do avião;	(1) o aeródromo e suas facilidades sejam adequados para a operação do avião;	Mantido o texto original
(2) as limitações operacionais aplicáveis do avião possam ser atendidas;	(2) as limitações operacionais aplicáveis do avião possam ser atendidas;	Mantido o texto original
(3) o avião tenha sido despachado de acordo com as regras aplicáveis à operação a partir de um aeródromo regular; e	(3) o avião tenha sido despachado de acordo com as regras aplicáveis à operação a partir de um aeródromo regular; e	Mantido o texto original
(4) as condições meteorológicas do aeródromo estejam iguais ou acima do seguinte:	(4) as condições meteorológicas do aeródromo estejam iguais ou acima do seguinte:	Mantido o texto original
(i) <i>aeródromo brasileiro</i> . Os mínimos meteorológicos fixados para decolagem IFR do aeródromo ou, se não houver tais mínimos para esse aeródromo, os mínimos básicos para operação VFR estabelecidos pelo DECEA.	(i) <i>aeródromo brasileiro</i> . Os mínimos meteorológicos fixados para decolagem IFR do aeródromo ou, se não houver tais mínimos para esse aeródromo, os mínimos básicos para operação VFR estabelecidos pelo DECEA.	Mantido o texto original
(ii) <i>aeródromo estrangeiro</i> . Os mínimos meteorológicos fixados para o aeródromo pelas autoridades do país no qual o aeródromo está localizado.	(ii) <i>aeródromo estrangeiro</i> . Os mínimos meteorológicos fixados para o aeródromo pelas autoridades do país no qual o aeródromo está localizado.	Mantido o texto original
(b) Nenhum piloto pode decolar de um aeródromo de alternativa, a menos que as condições atmosféricas no referido aeródromo estejam iguais ou acima dos mínimos meteorológicos estabelecidos para esse aeródromo para o tipo de operação a ser realizada (VFR ou IFR).	(b) Nenhum piloto pode decolar de um aeródromo de alternativa, a menos que as condições atmosféricas no referido aeródromo estejam iguais ou acima dos mínimos meteorológicos estabelecidos para esse aeródromo para o tipo de operação a ser realizada (VFR ou IFR).	Mantido o texto original
121.639 - SUPRIMENTO DE COMBUSTÍVEL. AVIÕES TURBOÉLICE OU COM MOTORES CONVENCIONAIS. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS	121.639 - SUPRIMENTO DE COMBUSTÍVEL. AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS	ALTERADO COM BASE NA NT 003/2009/GGTA DE 15/07/2009
Nenhuma pessoa 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:	ALTERADO COM BASE NA NT 003/2009/GGTA DE 15/07/2009
(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 - SUPRIMENTO DE COMBUSTÍVEL. AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS. OPERAÇÕES DE BANDEIRA	ALTERADO COM BASE NA NT 003/2009/GGTA DE 15/07/2009
(a) Nenhuma pessoa 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:	ALTERADO COM BASE NA NT 003/2009/GGTA DE 15/07/2009
(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 vôo e pousar nesse aeródromo; e	(2) após isso, voar até o aeródromo de alternativa mais distante constante no despacho de vôo 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.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[(b) Nenhuma pessoa 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.]	(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.	
121.643 - SUPRIMENTO DE COMBUSTÍVEL. AVIÕES TURBOÉLICE OU COM MOTORES CONVENCIONAIS. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.643 - SUPRIMENTO DE COMBUSTÍVEL. AVIÕES COM MOTORES CONVENCIONAIS. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	ALTERADO COM BASE NA NT 003/2009/GGTA DE 15/07/2009
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa 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.	ALTERADO COM BASE NA NT 003/2009/GGTA DE 15/07/2009
[(c) Nenhuma pessoa 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 TURBOJATO. TODAS AS OPERAÇÕES	121.645 - SUPRIMENTO DE COMBUSTÍVEL. AVIÕES COM MOTORES A TURBINA. TODAS AS OPERAÇÕES	ALTERADO COM BASE NA NT 003/2009/GGTA DE 15/07/2009
(a) Não é permitido despachar ou liberar um avião turbojato 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:	
(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;	
(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;	
[(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	
(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.	
(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:	
(1) seja indicado no despacho inicial:	(1) seja indicado no despacho inicial:	
(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	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(ii) um aeródromo intermediário onde o avião deverá pousar em caso de necessidade e um aeródromo de alternativa para esse aeródromo intermediário; e	(ii) um aeródromo intermediário onde o avião deverá pousar em caso de necessidade e um aeródromo de alternativa para esse aeródromo intermediário; e	ALTERADO COM BASE NA NT 003/2009/GGTA DE 15/07/2009
(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 vôo 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.	
(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.	
(c) Nenhuma pessoa pode despachar um avião turbojato 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	
(d) O DAC 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.	
	121.646 Suprimento de combustível em rota:operações suplementares e de bandeira	TRATA-SE DA ADOÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÕES ETOPS. ALINHAMENTO COM O FAR Part 121
	(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:	
	(1) O avião tenha combustível suficiente para atender os requisitos de 121.645(a);	
	(2) o avião tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino:	
	(i) assumindo uma descompressão rápida no ponto mais crítico da rota;	
	(ii) assumindo uma descida até uma altitude segura de acordo com requisitos de suprimento de oxigênio do parágrafo 121.333; e	
	(iii) considerando as condições meteorológicas e de vento previstas.	
	(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.	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS	
	(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:	TRATA-SE DA ADOÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÕES ETOPS. ALINHAMENTO COM O FAR Part 121	
	(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:		
	(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		
	(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.		
	(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 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.		
	(iv) Combustível suficiente levando-se em conta uma deteriorização 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 deteriorização em cruzeiro do desempenho na queima de combustível, a menos que o detentor de certificado tenha um programa de monitoramento da deteriorização em cruzeiro do desempenho na queima de combustível do avião.		

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(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.	
121.647 - FATORES PARA COMPUTAR COMBUSTÍVEL REQUERIDO	121.647 - FATORES PARA COMPUTAR COMBUSTÍVEL REQUERIDO	Mantido o texto original
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:	Mantido o texto original
(a) ventos e outras condições meteorológicas esperadas.	(a) ventos e outras condições meteorológicas esperadas.	Mantido o texto original
(b) possíveis atrasos de tráfego.	(b) possíveis atrasos de tráfego.	Mantido o texto original
(c) uma aproximação por instrumentos e uma arremetida no aeródromo de destino.	(c) uma aproximação por instrumentos e uma arremetida no aeródromo de destino.	Mantido o texto original
(d) qualquer outra ocorrência que possa atrasar o pouso do avião.	(d) qualquer outra ocorrência que possa atrasar o pouso do avião.	Mantido o texto original
(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 Manual de Vôo aprovado 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.	Mantido o texto original
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.	Mantido o texto original
121.649 - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA DECOLAGEM E POUSO VFR. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS	121.649 - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA DECOLAGEM E POUSO VFR. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS	Mantido o texto original
Nenhum piloto pode decolar ou pousar em um aeródromo em vôo VFR, a menos que as condições atmosféricas desse aeródromo estejam nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos para operação VFR fixados para o aeródromo ou, se esses mínimos não forem fixados para o aeródromo em questão, a menos que a visibilidade no solo seja igual ou superior a 5 km (2,7 mima), o teto seja igual ou superior a 450m (1500 pés) e seja autorizado pelo controle de tráfego aéreo (se houver órgão ATC no aeródromo).	Nenhum piloto pode decolar ou pousar em um aeródromo em voo VFR, a menos que as condições atmosféricas desse aeródromo estejam nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos para operação VFR fixados para o aeródromo ou, se esses mínimos não forem fixados para o aeródromo em questão, a menos que a visibilidade no solo seja igual ou superior a 5 km (2,7 NM), o teto seja igual ou superior a 450m (1500 pés) e seja autorizado pelo controle de tráfego aéreo (se houver órgão ATC no aeródromo).	Mantido o texto original
121.651 - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA POUSOS E DECOLAGENS IFR. TODOS OS DETENTORES DE CERTIFICADO	121.651 - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA POUSOS E DECOLAGENS IFR. TODOS OS DETENTORES DE CERTIFICADO	Mantido o texto original
(a) Não obstante qualquer autorização do controle de tráfego aéreo, nenhum piloto pode decolar com um avião sob condições IFR quando as condições meteorológicas estiverem abaixo das condições para decolagem IFR especificadas nas:	(a) Não obstante qualquer autorização do controle de tráfego aéreo, nenhum piloto pode decolar com um avião sob condições IFR quando as condições meteorológicas estiverem abaixo das condições para decolagem IFR especificadas nas:	Mantido o texto original
(1) cartas de procedimentos de decolagem e saída IFR do aeródromo; ou	(1) cartas de procedimentos de decolagem e saída IFR do aeródromo; ou	Mantido o texto original
(2) nas especificações operativas do detentor de certificado, quando operando em aeródromos onde não existe carta de decolagem publicada.	(2) nas especificações operativas do detentor de certificado, quando operando em aeródromos onde não existe carta de decolagem publicada.	Mantido o texto original
(b) [Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum piloto pode continuar uma aproximação após passar o fixo de aproximação final ou, quando tal fixo não existe, começar o segmento de aproximação final de um procedimento de aproximação por instrumentos, a menos que a última informação meteorológica emitida por órgão do Comando da Aeronáutica ou por órgão reconhecido por ele confirme visibilidade e teto iguais ou maiores que os previstos no procedimento de descida IFR sendo realizado.	(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum piloto pode continuar uma aproximação após passar o fixo de aproximação final ou, quando tal fixo não existe, começar o segmento de aproximação final de um procedimento de aproximação por instrumentos, a menos que a última informação meteorológica emitida por órgão do Comando da Aeronáutica ou por órgão reconhecido por ele confirme visibilidade igual ou maior que o previstos no procedimento de descida IFR sendo realizado.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Se o piloto tiver iniciado o segmento de aproximação final de um procedimento de aproximação IFR de acordo com o previsto no parágrafo (b) desta seção e, após isso, receber informação de que as condições meteorológicas estão abaixo dos mínimos estabelecidos, ele pode prosseguir a aproximação até a altura de decisão (DH) ou até a altitude mínima de descida (MDA). Ao atingir a DH ou na MDA, e a qualquer tempo antes do ponto de aproximação perdida (MAP), o piloto pode continuar a aproximação e pousar se:	(c) Se o piloto tiver iniciado o segmento de aproximação final de um procedimento de aproximação IFR de acordo com o previsto no parágrafo (b) desta seção e, após isso, receber informação de que as condições meteorológicas estão abaixo dos mínimos estabelecidos, ele pode prosseguir a aproximação até a altura de decisão (DH) ou até a altitude mínima de descida (MDA). Ao atingir a DH ou na MDA, e a qualquer tempo antes do ponto de aproximação perdida (MAP), o piloto pode continuar a aproximação e pousar se:	Mantido o texto original
(1) a aeronave estiver perfeitamente controlada, em atitude estável e adequada para que um pouso na pista pretendida possa ser realizado com uma razão de descida normal, usando manobras normais e tocando na pista dentro da zona normal de toque;	(1) a aeronave estiver estabilizada e configurada para que um pouso na pista pretendida possa ser realizado com uma razão de descida normal, usando manobras normais e tocando na pista dentro da zona normal de toque;	Mantido o texto original
(2) a visibilidade em vôo não for menor que a visibilidade estabelecida no procedimento de aproximação sendo realizado;	(2) a visibilidade em voo não for menor que a visibilidade estabelecida no procedimento de aproximação sendo realizado;	Mantido o texto original
(3) exceto para pousos especialmente regulamentados, como ILS categoria II ou categoria III, onde os requisitos de referências visuais são especificamente fixados pelo DAC, pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista sendo usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:	(3) exceto para pousos especialmente regulamentados, como ILS categoria II ou categoria III, onde os requisitos de referências visuais são especificamente fixados pela Autoridade Aeronáutica, pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista sendo usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:	Mantido o texto original
(i) o sistema de luzes de aproximação. Entretanto, a menos que as luzes das barras vermelhas do sistema sejam claramente visíveis, o piloto não pode descer abaixo da altitude de 100 pés acima da altitude da zona de toque usando apenas o sistema de luzes de aproximação.	(i) o sistema de luzes de aproximação. Entretanto, a menos que as luzes das barras vermelhas do sistema sejam claramente visíveis, o piloto não pode descer abaixo da altitude de 100 pés acima da altitude da zona de toque usando apenas o sistema de luzes de aproximação.	Mantido o texto original
(ii) a cabeceira da pista.	(ii) a cabeceira da pista.	Mantido o texto original
(iii) as marcas da cabeceira da pista.	(iii) as marcas da cabeceira da pista.	Mantido o texto original
(iv) as luzes de cabeceira da pista.	(iv) as luzes de cabeceira da pista.	Mantido o texto original
(v) as luzes de identificação de início da pista.	(v) as luzes de identificação de início da pista.	Mantido o texto original
(vi) o indicador visual de trajetória de aproximação.	(vi) o indicador visual de trajetória de aproximação.	Mantido o texto original
(vii) a zona de toque ou as marcas da mesma.	(vii) a zona de toque ou as marcas da mesma.	Mantido o texto original
(viii) as luzes de zona de toque.	(viii) as luzes de zona de toque.	Mantido o texto original
(ix) a pista ou as marcas da pista.	(ix) a pista ou as marcas da pista.	Mantido o texto original
(x) as luzes de pista; e	(x) as luzes de pista; e	Mantido o texto original
(4) quando executando um procedimento de descida com aproximação direta, de não-precisão, incorporando um ponto de controle visual e houver passado esse ponto, a menos que o ponto não tenha sido identificado pelo piloto ou, por atraso na execução da descida, não mais seja possível pousar usando razões de descida e procedimentos normais ao passar pelo ponto.	(4) quando executando um procedimento de descida com aproximação direta, de não-precisão, incorporando um ponto de controle visual e houver passado esse ponto, a menos que o ponto não tenha sido identificado pelo piloto ou, por atraso na execução da descida, não mais seja possível pousar usando razões de descida e procedimentos normais ao passar pelo ponto.	Mantido o texto original
(d) [Um piloto pode iniciar o segmento final de um procedimento de aproximação por instrumentos, que não seja um procedimento Categoria II ou Categoria III, em um aeródromo onde a visibilidade está abaixo dos mínimos de visibilidade estabelecidos para o procedimento, se o aeródromo dispuser de ILS operativo e PAR operativo, e ambos os auxílios forem utilizados pelo piloto. Entretanto, nenhum piloto pode operar uma aeronave abaixo da MDA autorizada ou prosseguir uma aproximação abaixo da DH autorizada, a menos que:	(d) Um piloto pode iniciar o segmento final de um procedimento de aproximação por instrumentos, que não seja um procedimento Categoria II ou Categoria III, em um aeródromo onde a visibilidade está abaixo dos mínimos de visibilidade estabelecidos para o procedimento, se o aeródromo dispuser de ILS operativo e PAR operativo, e ambos os auxílios forem utilizados pelo piloto. Entretanto, nenhum piloto pode operar uma aeronave abaixo da MDA autorizada ou prosseguir uma aproximação abaixo da DH autorizada, a menos que:	Mantido o texto original
(1) a aeronave estiver perfeitamente controlada, em atitude estável e adequada para que um pouso na pista pretendida possa ser realizado com uma razão de descida normal, usando manobras normais e tocando na pista dentro da zona normal de toque;	(1) a aeronave estiver estabilizada e configurada para que um pouso na pista pretendida possa ser realizado com uma razão de descida normal, usando manobras normais e tocando na pista dentro da zona normal de toque;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) a visibilidade em vô não for menor que a visibilidade estabelecida no procedimento de aproximação sendo realizado;	(2) a visibilidade em voo não for menor que a visibilidade estabelecida no procedimento de aproximação sendo realizado;	Mantido o texto original
(3) exceto para pousos especialmente regulamentados, como ILS categoria II ou categoria III, onde os requisitos de referências visuais são especificamente fixados pelo DAC, pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista sendo usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:	(3) exceto para pousos especialmente regulamentados, como ILS categoria II ou categoria III, onde os requisitos de referências visuais são especificamente fixados pela Autoridade Aeronáutica, pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista sendo usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:	Mantido o texto original
(i) o sistema de luzes de aproximação. Entretanto, a menos que as luzes das barras vermelhas do sistema sejam claramente visíveis, o piloto não pode descer abaixo da altitude de 100 pés acima da altitude da zona de toque usando apenas o sistema de luzes de aproximação.	(i) o sistema de luzes de aproximação. Entretanto, a menos que as luzes das barras vermelhas do sistema sejam claramente visíveis, o piloto não pode descer abaixo da altitude de 100 pés acima da altitude da zona de toque usando apenas o sistema de luzes de aproximação.	Mantido o texto original
(ii) a cabeceira da pista.	(ii) a cabeceira da pista.	Mantido o texto original
(iii) as marcas da cabeceira da pista.	(iii) as marcas da cabeceira da pista.	Mantido o texto original
(iv) as luzes de cabeceira da pista.	(iv) as luzes de cabeceira da pista.	Mantido o texto original
(v) as luzes de identificação de início da pista.	(v) as luzes de identificação de início da pista.	Mantido o texto original
(vi) o indicador visual de trajetória de aproximação.	(vi) o indicador visual de trajetória de aproximação.	Mantido o texto original
(vii) a zona de toque ou as marcas da mesma.	(vii) a zona de toque ou as marcas da mesma.	Mantido o texto original
(viii) as luzes de zona de toque.	(viii) as luzes de zona de toque.	Mantido o texto original
(ix) a pista ou as marcas da pista.	(ix) a pista ou as marcas da pista.	Mantido o texto original
(x) as luzes de pista.]	(x) as luzes de pista.	Mantido o texto original
[(e)] Para os propósitos desta seção, o segmento de aproximação final do procedimento começa no fixo de aproximação final. Se tal fixo não existe, em um procedimento que inclui curva de procedimento ou curva base, o segmento de aproximação final começa no ponto em que a curva de procedimento ou curva base termina e a aeronave é estabilizada na reta, aproximando-se do aeródromo, no curso de aproximação final e na distância prevista pelo procedimento.	(e) Para os propósitos desta seção, o segmento de aproximação final do procedimento começa no fixo de aproximação final. Se tal fixo não existe, em um procedimento que inclui curva de procedimento ou curva base, o segmento de aproximação final começa no ponto em que a curva de procedimento ou curva base termina e a aeronave é estabilizada na reta, aproximando-se do aeródromo, no curso de aproximação final e na distância prevista pelo procedimento.	Mantido o texto original
[(f)] Cada piloto executando uma decolagem, uma aproximação ou um pouso IFR em aeródromo estrangeiro deve enquadrar-se nos aplicáveis procedimentos IFR e nos mínimos meteorológicos estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo.	(f) Cada piloto executando uma decolagem, uma aproximação ou um pouso IFR em aeródromo estrangeiro deve enquadrar-se nos aplicáveis procedimentos IFR e nos mínimos meteorológicos estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo.	Mantido o texto original
121.652 - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA POUSO IFR. RESTRIÇÕES DOS PILOTOS EM COMANDO DE TODOS OS DETENTORES DE CERTIFICADO	121.652 - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA POUSO IFR. RESTRIÇÕES DOS PILOTOS EM COMANDO DE TODOS OS DETENTORES DE CERTIFICADO	Mantido o texto original
(a) O teto e a visibilidade para pouso IFR no aeródromo de destino, quando o piloto em comando possui menos de 100 horas de operação segundo este regulamento no tipo de avião sendo operado, devem ser acrescidos de, respectivamente, 100 pés e 900m. Este requisito não se aplica a pouso no aeródromo de alternativa.	(a) O teto e a visibilidade para pouso IFR no aeródromo de destino, quando o piloto em comando possui menos de 100 horas de operação segundo este regulamento no tipo de avião sendo operado, devem ser acrescidos de, respectivamente, 100 pés e 900m. Este requisito não se aplica a pouso no aeródromo de alternativa.	Mantido o texto original
(b) As 100 horas de experiência de comando requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser reduzidas, não mais que 50%, pela substituição de 1 hora de operação segundo este regulamento por 1 pouso extra por hora, sempre no mesmo tipo de avião, desde que o piloto em comando possua experiência em outros tipos de avião de porte semelhante, operando conforme este regulamento.	(b) As 100 horas de experiência de comando requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser reduzidas, não mais que 50%, pela substituição de 1 hora de operação segundo este regulamento por 1 pouso extra por hora, sempre no mesmo tipo de avião, desde que o piloto em comando possua experiência em outros tipos de avião de porte semelhante, operando conforme este regulamento.	Mantido o texto original
(c) Os mínimos para pousos especialmente regulamentados, como ILS Categoria II ou Categoria III, quando autorizados pelo DAC nas especificações operativas do detentor de certificado, não se aplicam até que o piloto em comando, sujeito ao parágrafo (a) desta seção, atinja os requisitos daquele parágrafo, no tipo de avião que ele está operando, sem reduções.	(c) Os mínimos para pousos especialmente regulamentados, como ILS Categoria II ou Categoria III, quando autorizados pela ANAC nas especificações operativas do detentor de certificado, não se aplicam até que o piloto em comando, sujeito ao parágrafo (a) desta seção, atinja os requisitos daquele parágrafo, no tipo de avião que ele está operando, sem reduções.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.653 – RESERVADO	121.653 – RESERVADO	Mantido o texto original
121.655 - APLICABILIDADE DE INFORMAÇÕES SOBRE MÍNIMOS METEOROLÓGICOS	121.655 - APLICABILIDADE DE INFORMAÇÕES SOBRE MÍNIMOS METEOROLÓGICOS	Mantido o texto original
Na condução de operações segundo 121.649 até 121.652 podem ser utilizadas as informações meteorológicas gerais de um aeródromo para decolagem, aproximação e pousos por instrumentos em todas as pistas desse aeródromo. Entretanto, se a última informação meteorológica, incluindo informações verbais da torre de controle, contiverem um valor de visibilidade especificado como visibilidade de pista ou alcance visual de pista (RVR) para uma particular pista desse aeródromo, esse valor prevalece para operações VFR ou IFR da referida pista.	Na condução de operações segundo 121.649 até 121.652 podem ser utilizadas as informações meteorológicas gerais de um aeródromo para decolagem, aproximação e pousos por instrumentos em todas as pistas desse aeródromo. Entretanto, se a última informação meteorológica, incluindo informações verbais da torre de controle, contiverem um valor de visibilidade especificado como visibilidade de pista ou alcance visual de pista (RVR) para uma particular pista desse aeródromo, esse valor prevalece para operações VFR ou IFR da referida pista.	Mantido o texto original
121.657 - REGRAS DE ALTITUDE DE VÔO	121.657 - REGRAS DE ALTITUDE DE VOO	Mantido o texto original
(a) <i>Geral.</i> Não obstante qualquer regra de vôo brasileira ou estrangeira, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave abaixo dos mínimos estabelecidos nos parágrafos (b) e (c) desta seção, exceto quando necessário para decolagem e pouso ou quando, considerando o caráter do terreno, a qualidade e a quantidade dos serviços meteorológicos e as facilidades de navegação disponíveis, o DAC determinar outros mínimos para rotas nas quais for considerado que a segurança requer outras altitudes. Para vôos no exterior, os mínimos estabelecidos nesta seção são indicativos e devem ser usados, a menos que mínimos maiores sejam exigidos pelas autoridades do país onde o avião está operando.	(a) <i>Geral.</i> Não obstante qualquer regra de voo brasileira ou estrangeira, ninguém pode operar uma aeronave abaixo dos mínimos estabelecidos nos parágrafos (b) e (c) desta seção, exceto quando necessário para decolagem e pouso ou quando, considerando o caráter do terreno, a qualidade e a quantidade dos serviços meteorológicos e as facilidades de navegação disponíveis, a ANAC determinar outros mínimos para rotas nas quais for considerado que a segurança requer outras altitudes. Para voos no exterior, os mínimos estabelecidos nesta seção são indicativos e devem ser usados, a menos que mínimos maiores sejam exigidos pelas autoridades do país onde o avião está operando.	Mantido o texto original
(b) <i>Operações VFR diurnas.</i> Nenhuma pessoa pode operar qualquer avião em vôo VFR diurno a uma altura menor que 300m (1000 pés) acima do mais alto obstáculo existente dentro de uma faixa de 8 km (5 milhas) para cada lado da rota pretendida.	(b) <i>Operações VFR diurnas.</i> Ninguém pode operar qualquer avião em voo VFR diurno a uma altura menor que 300m (1000 pés) acima do mais alto obstáculo existente dentro de uma faixa de 8 km (5 mi.) para cada lado da rota pretendida.	Mantido o texto original
(c) <i>Operações VFR noturna e IFR.</i> Nenhuma pessoa pode operar um avião em vôo IFR ou VFR noturno a uma altura menor que 300m (1000 pés) acima da mais alta obstrução existente em uma faixa de 8km (5 milhas) para cada lado da rota pretendida e, em áreas montanhosas, a menos de 600m (2000 pés) acima do mais alto obstáculo existente dentro da referida faixa.	(c) <i>Operações VFR noturna e IFR.</i> Ninguém pode operar um avião em voo IFR ou VFR noturno a uma altura menor que 300m (1000 pés) acima da mais alta obstrução existente em uma faixa de 8km (5 mi.) para cada lado da rota pretendida e, em áreas montanhosas, a menos de 600m (2000 pés) acima do mais alto obstáculo existente dentro da referida faixa.	Mantido o texto original
(d) Um piloto em comando operando um avião segundo as regras IFR deve continuar a seguir tais regras mesmo que as condições meteorológicas da rota permitam o vôo visual.	(d) Um piloto em comando operando um avião segundo as regras IFR deve continuar a seguir tais regras mesmo que as condições meteorológicas da rota permitam o voo visual.	Mantido o texto original
121.659 - ALTITUDE DE INÍCIO DE APROXIMAÇÃO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES	121.659 - ALTITUDE DE INÍCIO DE APROXIMAÇÃO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
Quando executando uma aproximação para um auxílio-rádio em vôo IFR não é permitido descer abaixo da pertinente altitude mínima de aproximação inicial, como especificado pelo procedimento de descida IFR para esse auxílio, até que o sobrevoô da vertical do auxílio tenha sido definitivamente estabelecido.	Quando executando uma aproximação para um auxílio-rádio em voo IFR não é permitido descer abaixo da pertinente altitude mínima de aproximação inicial, como especificado pelo procedimento de descida IFR para esse auxílio, até que o sobrevoô da vertical do auxílio tenha sido definitivamente estabelecido.	Mantido o texto original
121.661 – RESERVADO	121.661 – ALTITUDE DE APROXIMAÇÃO INICIAL : OPERAÇÕES DE BANDEIRA	FAR 121.661 ADOTADO
	Em uma aproximação IFR inicial, para o bloqueio de um auxílio rádio ninguém pode descer abaixo da altitude mínima de aproximação inicial (como especificado no procedimento de aproximação inicial para aquele auxílio) até que a autorização de aproximação seja definida.	FAR 121.661 ADOTADO
121.663 - RESPONSABILIDADE PELO DESPACHO DE VÔO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.663 - RESPONSABILIDADE PELO DESPACHO DE VOO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira deve preparar um despacho de vôo, para cada vôo entre pontos específicos, baseado em informações fornecidas por um despachante de vôo habilitado e autorizado. O piloto em comando e o despachante de vôo devem assinar o despacho somente se ambos concordarem que o vôo pode ser feito com segurança. O despachante de vôo pode delegar autoridade para assinar o despacho de um particular vôo, mas não pode delegar sua responsabilidade sobre esse despacho.	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira deve preparar um despacho de voo, para cada voo entre pontos específicos, baseado em informações fornecidas por um despachante de voo habilitado e autorizado. O piloto em comando e o despachante de voo devem assinar o despacho somente se ambos concordarem que o voo pode ser feito com segurança. O despachante de voo pode delegar autoridade para assinar o despacho de um voo particular, mas não pode delegar sua responsabilidade sobre esse despacho.	Mantido o texto original
(b) No caso de despacho por computador, as assinaturas previstas em (a) são dispensáveis, porém os responsáveis pelo despacho devem ser, de alguma maneira, identificados.	(b) No caso de despacho por computador, as assinaturas previstas em (a) são dispensáveis, porém os responsáveis pelo despacho devem ser, de alguma maneira, identificados.	Mantido o texto original
121.665 - MANIFESTO DE CARGA	121.665 - MANIFESTO DE CARGA	ALTERADO PARA MAIOR CLAREZA E ADEQUAÇÃO DA NORMA
Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e pela precisão do manifesto de carga a ser preenchido antes de cada decolagem. O manifesto de cada vôo deve ser preparado e assinado por:	(a) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e pela precisão do manifesto de carga a ser preenchido antes de cada decolagem.	ALTERADO PARA MAIOR CLAREZA E ADEQUAÇÃO DA NORMA
(a) Empregados do detentor de certificado designados exclusivamente para supervisionar o carregamento do avião e preparar o correspondente manifesto de carga; ou	(1) O manifesto de cada voo deve ser preparado por:	
	(i) um despachante operacional de voo ou segundo em comando do avião.	
	(ii) outras pessoas, se qualificadas e autorizadas para tal pelo detentor de certificado designados para supervisionar o carregamento do avião.	
(b) Outras pessoas, se qualificadas e autorizadas para tal pelo detentor de certificado.	(2) A responsabilidade final pela precisão e preparação do manifesto de carga será sempre do despachante operacional de voo e do comandante do avião, cabendo a estes a assinatura do mesmo.	Mantido o texto original
121.667 - PLANO DE VÔO	121.667 - PLANO DE VOO	Mantido o texto original
(a) <i>Operações domésticas e de bandeira</i> . Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode autorizar uma decolagem e nenhum piloto em comando pode decolar com um avião, a menos que o piloto em comando ou um despachante de vôo autorizado tenha preenchido um plano de vôo com todas as informações requeridas junto ao órgão de tráfego aéreo competente ou, quando no exterior, junto a órgão equivalente do país onde se encontra.	(a) <i>Operações domésticas e de bandeira</i> . Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode autorizar uma decolagem e nenhum piloto em comando pode decolar com um avião, a menos que o piloto em comando ou um despachante de voo autorizado tenha preenchido um plano de voo com todas as informações requeridas junto ao órgão de tráfego aéreo competente ou, quando no exterior, junto a órgão equivalente do país onde se encontra.	Mantido o texto original
(b) <i>Operações suplementares</i> :	(b) <i>Operações suplementares</i> :	Mantido o texto original
(1) nenhum piloto em comando pode decolar com um avião, a menos que tenha sido preenchido um plano de vôo contendo as informações requeridas junto ao órgão de tráfego aéreo competente ou, quando no exterior, junto a órgão equivalente do país onde se encontrar. Entretanto, se não houver órgão de tráfego aéreo no aeródromo e não for possível comunicação com outro órgão nas proximidades, o piloto em comando deve preencher um plano, tão cedo quanto praticável, após a decolagem. O plano de vôo deve abranger o vôo completo.	(1) nenhum piloto em comando pode decolar com um avião, a menos que tenha sido preenchido um plano de voo contendo as informações requeridas junto ao órgão de tráfego aéreo competente ou, quando no exterior, junto a órgão equivalente do país onde se encontrar. Entretanto, se não houver órgão de tráfego aéreo no aeródromo e não for possível comunicação com outro órgão nas proximidades, o piloto em comando deve preencher um plano, tão cedo quanto praticável, após a decolagem. O plano de voo deve abranger o voo completo.	Mantido o texto original
(2) quando um plano de vôo termina em um aeródromo sem órgão de tráfego aéreo, o piloto em comando deve comunicar o pouso ao órgão de tráfego aéreo que lhe for mais acessível, via telefone, telex ou outro meio disponível ou, quando possível, dar a estimada de pouso, via rádio, pouco antes de realizá-lo, a um órgão de tráfego aéreo.	(2) quando um plano de voo termina em um aeródromo sem órgão de tráfego aéreo, o piloto em comando deve comunicar o pouso ao órgão de tráfego aéreo que lhe for mais acessível, via telefone, telex ou outro meio disponível ou, quando possível, dar a estimada de pouso, via rádio, pouco antes de realizá-lo, a um órgão de tráfego aéreo.	Mantido o texto original
SUBPARTE V - RELATÓRIOS E REGISTROS	SUBPARTE V - RELATÓRIOS E REGISTROS	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
121.681 – APLICABILIDADE	121.681 – APLICABILIDADE	FAR 121.681 ADOTADO, para maior clareza na aplicação do regulamento.
	Esta subparte estabelece requisitos para a elaboração e conservação de relatórios e registros a serem seguidos por todos os detentores de certificado.	FAR 121.681 ADOTADO, para maior clareza na aplicação do regulamento.
121.683 - TRIPULANTES E DESPACHANTES DE VÔO. REGISTROS	121.683 - TRIPULANTES E DESPACHANTES DE VOO. REGISTROS	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado deve:	(a) Cada detentor de certificado deve:	Mantido o texto original
(1) manter registros atualizados de cada tripulante (e de cada despachante para operações domésticas e de bandeira), mostrando seu "status" em relação aos requisitos deste regulamento (verificações de rota, verificações de proficiência, qualificação em aviões, treinamento, exame médico, horas de vôo etc); e	(1) manter registros atualizados de cada tripulante (e de cada despachante para operações domésticas e de bandeira), relacionados aos requisitos deste regulamento (verificações de rota, verificações de proficiência, qualificação em aviões, treinamento, exame médico, horas de voo etc.); e	Mantido o texto original
(2) registrar cada ato relacionado a dispensas de emprego, desqualificação profissional ou desqualificação por saúde de qualquer tripulante de vôo (e despachante de vôo, para operações domésticas e de bandeira) e conservar tais registros por, pelo menos, 12 meses após a ocorrência.	(2) registrar cada ato relacionado a dispensas de emprego, desqualificação profissional ou desqualificação por saúde de qualquer tripulante de voo (e despachante de voo, para operações domésticas e de bandeira) e conservar tais registros por, pelo menos, 12 meses após a ocorrência.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado deve conservar os registros referidos pelo parágrafo (a) desta seção em sua sede operacional ou em sua sede administrativa, conforme aprovado pelo DAC.	(b) Cada detentor de certificado deve conservar os registros referidos pelo parágrafo (a) desta seção em sua sede operacional ou em sua sede administrativa, conforme aprovado pela ANAC.	Mantido o texto original
(c) O parágrafo (a) desta seção pode ser atendido através de registros em computador, aprovados pelo DAC.	(c) O parágrafo (a) desta seção pode ser atendido através de registros em computador, aprovados pela ANAC.	Mantido o texto original
121.685 - REGISTRO DE AVIÃO	121.685 - REGISTRO DE AVIÃO	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira deve manter uma lista atualizada de todos os aviões por ela operados em vôos regulares e deve fornecer uma cópia de tal registro para o DAC, atualizando-a a cada alteração ocorrida. Aviões de outros detentores de certificado, operando segundo um contrato de intercâmbio de equipamento, podem ser incluídos por referência.	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira deve manter uma lista atualizada de todos os aviões por ela operados em voos regulares e deve fornecer uma cópia de tal registro para a ANAC, atualizando-a a cada alteração ocorrida. Aviões de outros detentores de certificado, operando segundo um contrato de intercâmbio de equipamento, podem ser incluídos por referência.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(b) Demais detentores de certificado operando com aviões segundo especificações operativas emitidas conforme este regulamento devem fornecer ao DAC uma listagem com o registro desses aviões, atualizando tal listagem sempre que necessário.	(b) Demais detentores de certificado operando com aviões segundo especificações operativas emitidas conforme este regulamento devem fornecer à ANAC uma listagem com o registro desses aviões, atualizando tal listagem sempre que necessário.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.687 - EMISSÃO DE DESPACHO DE VÔO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.687 - EMISSÃO DE DESPACHO DE VOO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) O despacho de cada vôo deve conter, pelo menos, as seguintes informações sobre o vôo:	(a) O despacho de cada voo deve conter, pelo menos, as seguintes informações sobre o voo:	Mantido o texto original
(1) matrícula do avião;	(1) matrícula do avião;	Mantido o texto original
(2) número do vôo;	(2) número do voo;	Mantido o texto original
(3) aeródromo de partida, pousos intermediários, aeródromos de destino e aeródromos de alternativa;	(3) aeródromo de partida, pousos intermediários, aeródromos de destino e aeródromos de alternativa;	Mantido o texto original
(4) combustível mínimo a bordo, e	(4) combustível mínimo a bordo, e	Mantido o texto original
[(5) a espécie de operação (IFR, VFR, etc.).]	(5) a espécie de operação (IFR, VFR, etc.).	Mantido o texto original
	(6) para cada voo ETOPS despachado, o tempo de desvio ETOPS.	Parágrafo adotado do Far Part 121, devida a inclusão no regulamento de requisitos para operações ETOPS

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(b) O despacho de vôo deve conter ou ter anexado a ele as últimas informações e previsões meteorológicas disponíveis para os aeródromos de destino, aeródromos intermediários e aeródromos de alternativa. Pode, ainda, incluir qualquer informação adicional que o piloto em comando ou o despachante considerar necessária ou desejável. O despacho deve ser assinado pelo piloto em comando e pelo despachante de vôo, a menos que seja computadorizado quando basta a identificação, de algum modo, dos responsáveis por ele.	(b) O despacho de voo deve conter ou ter anexado a ele as últimas informações e previsões meteorológicas disponíveis para os aeródromos de destino, aeródromos intermediários e aeródromos de alternativa. Pode, ainda, incluir qualquer informação adicional que o piloto em comando ou o despachante considerar necessária ou desejável. O despacho deve ser assinado pelo piloto em comando e pelo despachante de voo, a menos que seja computadorizado quando basta a identificação, de algum modo, dos responsáveis por ele.	Mantido o texto original
121.689 - LIBERAÇÃO DE VÔO. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.689 - LIBERAÇÃO DE VOO. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
(a) A liberação de cada vôo deve conter, pelo menos, as seguintes informações sobre ele:	(a) A liberação de cada voo deve conter, pelo menos, as seguintes informações sobre ele:	Mantido o texto original
(1) nome do operador;	(1) nome do operador;	Mantido o texto original
(2) fabricante, modelo e matrícula do avião sendo usado;	(2) fabricante, modelo e matrícula do avião sendo usado;	Mantido o texto original
(3) número do vôo (se houver) e data do mesmo;	(3) número do voo (se houver) e data do mesmo;	Mantido o texto original
(4) nome de cada tripulante e do piloto designado como piloto em comando;	(4) nome de cada tripulante e do piloto designado como piloto em comando;	Mantido o texto original
(5) aeródromo de partida, de destino, intermediários, de alternativa e rota a ser seguida;	(5) aeródromo de partida, de destino, intermediários, de alternativa e rota a ser seguida;	Mantido o texto original
(6) combustível mínimo a bordo.	(6) combustível mínimo a bordo.	Mantido o texto original
[(7) a espécie de operação (IFR, VFR, etc.).]	(7) a espécie de operação (IFR, VFR, etc.);	Mantido o texto original
	(8) para cada voo ETOPS, o tempo de desvio ETOPS para cada voo realizado.	Parágrafo adotado do Far Part 121, devida a inclusão no regulamento de requisitos para operações ETOPS
(b) A liberação de vôo deve conter ou ter anexado a ela as últimas informações e previsões meteorológicas disponíveis para o aeródromo de destino, aeródromos intermediários e aeródromos de alternativa. Pode, ainda, incluir qualquer informação adicional que o piloto em comando julgar necessária ou desejável.	(b) A liberação de voo deve conter ou ter anexado a ela as últimas informações e previsões meteorológicas disponíveis para o aeródromo de destino, aeródromos intermediários e aeródromos de alternativa. Pode, ainda, incluir qualquer informação adicional que o piloto em comando julgar necessária ou desejável.	Mantido o texto original
(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira segundo as regras deste regulamento aplicáveis às operações suplementares deve atender aos requisitos de despacho desta subparte requeridos para operações regulares.	(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira segundo as regras deste regulamento aplicáveis às operações suplementares deve atender aos requisitos de despacho desta subparte requeridos para operações regulares.	Mantido o texto original
121.691 - RESERVADO	121.691 - RESERVADO	Mantido o texto original
121.693 - MANIFESTO DE CARGA. TODOS OS DETENTORES DE CERTIFICADO	121.693 - MANIFESTO DE CARGA. TODOS OS DETENTORES DE CERTIFICADO	Mantido o texto original
O manifesto de carga para cada vôo deve conter as seguintes informações referentes ao peso do avião, no momento da decolagem:	O manifesto de carga para cada voo deve conter as seguintes informações referentes ao peso do avião, no momento da decolagem:	Mantido o texto original
(a) Peso do avião, peso de combustível e óleo, peso de carga e bagagem e peso de tripulantes e passageiros.	(a) Peso do avião, peso de combustível e óleo, peso de carga e bagagem e peso de tripulantes e passageiros.	Mantido o texto original
(b) O peso máximo permissível para o vôo que não pode exceder, pelo menos, os seguintes pesos:	(b) O peso máximo permissível para o voo que não pode exceder, pelo menos, os seguintes pesos:	Mantido o texto original
(1) peso máximo de decolagem permissível para a pista a ser utilizada (incluindo correções de gradiente, altitude, temperatura e vento existente no momento da decolagem).	(1) peso máximo de decolagem permissível para a pista a ser utilizada (incluindo correções de gradiente, altitude, temperatura e vento existente no momento da decolagem).	Mantido o texto original
(2) peso máximo de decolagem, considerando-se a estimativa de consumo de combustível e óleo que permita conformidade com as aplicáveis limitações de desempenho em rota.	(2) peso máximo de decolagem, considerando-se a estimativa de consumo de combustível e óleo que permita conformidade com as aplicáveis limitações de desempenho em rota.	Mantido o texto original
(3) peso máximo de decolagem, considerando-se a estimativa de consumo de combustível e óleo que permita conformidade com o peso máximo estrutural de pouso na chegada ao aeródromo de destino (ou de primeiro pouso).	(3) peso máximo de decolagem, considerando-se a estimativa de consumo de combustível e óleo que permita conformidade com o peso máximo estrutural de pouso na chegada ao aeródromo de destino (ou de primeiro pouso).	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(4) peso máximo de decolagem, considerando a estimativa de consumo de combustível e óleo, que permita conformidade com as limitações de distância de pouso na chegada ao aeródromo de destino ou de alternativa.	(4) peso máximo de decolagem, considerando a estimativa de consumo de combustível e óleo, que permita conformidade com as limitações de distância de pouso na chegada ao aeródromo de destino ou de alternativa.	Mantido o texto original
(c) O peso total computado segundo procedimento aprovado.	(c) O peso total computado segundo procedimento aprovado.	Mantido o texto original
(d) Evidência de que o avião foi carregado de acordo com procedimento aprovado, que assegure o centro de gravidade dentro dos limites aprovados.	(d) Evidência de que o avião foi carregado de acordo com procedimento aprovado, que assegure o centro de gravidade dentro dos limites aprovados.	Mantido o texto original
(e) Nome de cada passageiro, a menos que tal informação seja conservada de outra maneira pelo detentor de certificado.	(e) Nome de cada passageiro, a menos que tal informação seja conservada de outra maneira pelo detentor de certificado.	Mantido o texto original
121.695 - DISPOSIÇÃO DO MANIFESTO DE CARGA, DO DESPACHO DO VÔO E DO PLANEJAMENTO DE VÔO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	121.695 - DISPONIBILIZAÇÃO DO MANIFESTO DE CARGA, DO DESPACHO DO VOO E DO PLANEJAMENTO DE VOO. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	Mantido o texto original
(a) Um piloto em comando de um avião deve ter em seu poder, até seu destino:	(a) Um piloto em comando de um avião deve ter em seu poder, até seu destino:	Mantido o texto original
(1) cópia do manifesto de carga (ou informações sobre ele exceto dados sobre distribuição de passageiros e carga);	(1) cópia do manifesto de carga (ou informações sobre ele exceto dados sobre distribuição de passageiros e carga);	Mantido o texto original
(2) cópia do despacho de vôo; e	(2) cópia do despacho de voo; e	Mantido o texto original
(3) cópia do plano de vôo.	(3) cópia do plano de voo.	Mantido o texto original
(b) Cada detentor de certificado deve conservar cópias dos documentos requeridos por esta seção durante, pelo menos, 3 meses.	(b) Cada detentor de certificado deve conservar cópias dos documentos requeridos por esta seção durante, pelo menos, 3 meses.	Mantido o texto original
121.697 - DISPOSIÇÃO DO MANIFESTO DE CARGA, DA LIBERAÇÃO DO VÔO E DO PLANEJAMENTO DE VÔO. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	121.697 - DISPONIBILIZAÇÃO DO MANIFESTO DE CARGA, DA LIBERAÇÃO DO VOO E DO PLANEJAMENTO DE VOO. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES	Mantido o texto original
(a) O piloto em comando de um avião deve ter em seu poder, durante o vôo, original ou cópias assinadas dos seguintes documentos:	(a) O piloto em comando de um avião deve ter em seu poder, durante o voo, original ou cópias assinadas dos seguintes documentos:	Mantido o texto original
(1) manifesto de carga;	(1) manifesto de carga;	Mantido o texto original
(2) liberação de vôo;	(2) liberação de voo;	Mantido o texto original
(3) documento que comprove a aeronavegabilidade do avião;	(3) documento que comprove a aeronavegabilidade do avião;	Mantido o texto original
(4) qualificação do piloto na rota (se for o caso); e	(4) qualificação do piloto na rota (se for o caso); e	Mantido o texto original
(5) plano de vôo.	(5) plano de voo.	Mantido o texto original
(b) Se um vôo tiver origem na principal base de operações do detentor de certificado, ela deve reter, nessa base, uma cópia assinada de cada um dos documentos listados no parágrafo (a) desta seção.	(b) Se um voo tiver origem na principal base de operações do detentor de certificado, ela deve reter, nessa base, uma cópia assinada de cada um dos documentos listados no parágrafo (a) desta seção.	Mantido o texto original
(c) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, se um vôo tiver origem em outro aeródromo que não a principal base de operações de um detentor de certificado, o piloto em comando do avião (ou outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado que não esteja a bordo do avião) deve providenciar, antes da decolagem ou imediatamente após a mesma, para que uma cópia assinada de cada um dos documentos listados no parágrafo (a) desta seção seja enviada para a principal base do detentor de certificado.	(c) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, se um voo tiver origem em outro aeródromo que não a principal base de operações de um detentor de certificado, o piloto em comando do avião (ou outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado que não esteja a bordo do avião) deve providenciar, antes da decolagem ou imediatamente após a mesma, para que uma cópia assinada de cada um dos documentos listados no parágrafo (a) desta seção seja enviada para a principal base do detentor de certificado.	Mantido o texto original
[(d) Se um vôo tiver origem em outro aeródromo que não a principal base de operações de um detentor de certificado e, nesse aeródromo, houver um agente do detentor de certificado ou uma pessoa autorizada por ela a tomar a providência requerida pelo parágrafo (c) desta seção, a remessa dos originais dos documentos listados no parágrafo (a) desta seção pode ser feita até 30 dias após a decolagem, não havendo necessidade de conservar cópias dos mesmos nesse aeródromo.]	(d) Se um voo tiver origem em outro aeródromo que não a principal base de operações de um detentor de certificado e, nesse aeródromo, houver um agente do detentor de certificado ou uma pessoa autorizada por ela a tomar a providência requerida pelo parágrafo (c) desta seção, a remessa dos originais dos documentos listados no parágrafo (a) desta seção pode ser feita até 30 dias após a decolagem, não havendo necessidade de conservar cópias dos mesmos nesse aeródromo.	Mantido o texto original
[(e)] Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve:	(e) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve:	Mantido o texto original
(1) identificar, em seu manual, cada pessoa tendo custódia dos documentos conservados de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	(1) identificar, em seu manual, cada pessoa tendo custódia dos documentos conservados de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(2) conservar os documentos requeridos por esta seção, em sua principal base de operações, durante um período mínimo de 3 meses.	(2) conservar os documentos requeridos por esta seção, em sua principal base de operações, durante um período mínimo de 3 meses.	Mantido o texto original
121.699 – RESERVADO	121.699 – RESERVADO	Mantido o texto original
121.701 – LIVRO(S) DE REGISTROS DA TRIPULAÇÃO E DO AVIÃO	121.701 – LIVRO(S) DE REGISTROS DA TRIPULAÇÃO E DO AVIÃO	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada um de seus aviões, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério do detentor de certificado o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros do avião e registros da tripulação.	(a) Cada detentor de certificado deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada um de seus aviões, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério do detentor de certificado o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros do avião e registros da tripulação.	Mantido o texto original
(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula do avião, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.	(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula do avião, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.	Mantido o texto original
(c) No que diz respeito ao avião:	(c) No que diz respeito ao avião:	Mantido o texto original
(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos vôos anteriores.	(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores.	Mantido o texto original
(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento.	(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento.	Mantido o texto original
(d) Cada detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido por esta seção para cada avião, em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 121.133.	(d) Cada detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido por esta seção para cada avião, em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 121.133.	Mantido o texto original
121.703 – RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (OPERACIONAIS)	121.703 – RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (OPERACIONAIS)	Mantido o texto original
(a) A partir de 31 de janeiro de 2006 cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou detecção de cada falha, mau funcionamento ou defeito referente a:	(a) Cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou detecção de cada falha, mau funcionamento ou defeito referente a:	Mantido o texto original
(1) qualquer incêndio e, quando monitorado por um sistema de alarme de fogo a ele relacionado, se tal sistema funcionou apropriadamente;	(1) qualquer incêndio e, quando monitorado por um sistema de alarme de fogo a ele relacionado, se tal sistema funcionou apropriadamente;	Mantido o texto original
(2) qualquer alarme falso de fogo ou fumaça;	(2) qualquer alarme falso de fogo ou fumaça;	Mantido o texto original
(3) um sistema de exaustão de motor que cause danos ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou a componentes;	(3) um sistema de exaustão de motor que cause danos ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou a componentes;	Mantido o texto original
(4) um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou vapores tóxicos ou nocivos;	(4) um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou vapores tóxicos ou nocivos;	Mantido o texto original
(5) qualquer corte ou apagamento do motor durante operações em voo ou no solo;	(5) qualquer corte ou apagamento do motor durante operações em voo ou no solo;	Mantido o texto original
(6) um sistema de embaixamento de hélice ou capacidade do mesmo em controlar sobrevelocidade;	(6) um sistema de embaixamento de hélice ou capacidade do mesmo em controlar sobrevelocidade;	Mantido o texto original
(7) um sistema de combustível ou de alijamento de combustível que afete o fluxo do combustível ou causes vazamento perigoso;	(7) um sistema de combustível ou de alijamento de combustível que afete o fluxo do combustível ou causes vazamento perigoso;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(8) extensão ou retração do trem de pouso ou abertura ou fechamento das portas do trem, não comandados, em vôo;	(8) extensão ou retração do trem de pouso ou abertura ou fechamento das portas do trem, não comandados, em voo;	Mantido o texto original
(9) qualquer componente do sistema de freios que resulte em perda ou diminuição da força de atuação dos freios com o avião em movimento no solo;	(9) qualquer componente do sistema de freios que resulte em perda ou diminuição da força de atuação dos freios com o avião em movimento no solo;	Mantido o texto original
(10) qualquer componente ou sistema da aeronave que resultar em um aborto de decolagem após o início da corrida de decolagem ou a tomada de uma ação de emergência como definida no Manual de Vôo aprovado (AFM) ou no Manual de Operação do Piloto;	(10) qualquer componente ou sistema da aeronave que resultar em um aborto de decolagem após o início da corrida de decolagem ou a tomada de uma ação de emergência como definida no Manual de Voo Aprovado (AFM) ou no Manual de Operação do Avião (AOM);	Ajuste de redação, sem alteração de mérito.
(11) qualquer sistema de evacuação de emergência ou componente do mesmo, incluindo portas de saída, sistema de iluminação de emergência para passageiros ou equipamento de evacuação encontrado com defeito ou que falhe no seu funcionamento esperado durante uma emergência real ou durante treinamento, ensaio, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas;	(11) qualquer sistema de evacuação de emergência ou componente do mesmo, incluindo portas de saída, sistema de iluminação de emergência para passageiros ou equipamento de evacuação encontrado com defeito ou que falhe no seu funcionamento esperado durante uma emergência real ou durante treinamento, ensaio, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas;	Mantido o texto original
(12) manetes automáticas (autothrottle), vôo automático (autoflight), sistemas de controle de vôo ou componentes desses sistemas;	(12) manetes automáticas (autothrottle), voo automático (autoflight), sistemas de controle de voo ou componentes desses sistemas;	Mantido o texto original
(b) Para os propósitos desta seção, "em vôo" significa o período entre o momento em que a aeronave deixa a superfície da terra, na decolagem, até o momento em que ela toca essa superfície, no pouso.	(b) Para os propósitos desta seção, "em voo" significa o período entre o momento em que a aeronave deixa a superfície da terra, na decolagem, até o momento em que ela toca essa superfície, no pouso.	Mantido o texto original
(c) Adicionalmente aos relatórios requeridos pelo parágrafo(a) desta seção, cada detentor de certificado deve relatar qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave, que ocorra ou seja detectada a qualquer momento, se em sua opinião tal falha, mau funcionamento ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.	(c) Adicionalmente aos relatórios requeridos pelo parágrafo(a) desta seção, cada detentor de certificado deve relatar qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave, que ocorra ou seja detectada a qualquer momento, se em sua opinião tal falha, mau funcionamento ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.	Mantido o texto original
(d) Cada detentor de certificado deve apresentar cada relatório requerido por esta seção, cobrindo o período de 24 horas com início às 9 horas local de cada dia até as 9 horas local do dia seguinte, para um ponto central de coleta determinado pelo DAC. Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado ao DAC dentro das 96 horas seguintes ao período relatado, descontadas as horas de dias não úteis. Para aeronaves operando em áreas remotas, o relatório pode ser apresentado até 24 horas após a aeronave regressar à sua base de operações. Cada detentor de certificado deve conservar os dados que deram origem a um relatório, à disposição do DAC, por um período mínimo de 30 dias.	(d) Cada detentor de certificado deve apresentar cada relatório requerido por esta seção, cobrindo o período de 24 horas com início às 9 horas local de cada dia até as 9 horas local do dia seguinte, para um ponto central de coleta determinado pela ANAC. Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado à ANAC dentro das 96 horas seguintes ao período relatado, descontadas as horas de dias não úteis. Para aeronaves operando em áreas remotas, o relatório pode ser apresentado até 24 horas após a aeronave regressar à sua base de operações. Cada detentor de certificado deve conservar os dados que deram origem a um relatório, à disposição da ANAC, por um período mínimo de 30 dias.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(e) O detentor de certificado pode enviar relatórios requeridos por esta seção pelo correio, desde que postados dentro dos prazos previstos no parágrafo (d) desta seção e cada relatório deve conter, pelo menos, o seguinte:	(e) O detentor de certificado pode enviar relatórios requeridos por esta seção pelo correio, desde que postados dentro dos prazos previstos no parágrafo (d) desta seção e cada relatório deve conter, pelo menos, o seguinte:	Mantido o texto original
(1) o fabricante, o modelo e o número de série da aeronave, motor ou hélice;	(1) o fabricante, o modelo e o número de série da aeronave, motor ou hélice;	Mantido o texto original
(2) a matrícula da aeronave;	(2) a matrícula da aeronave;	Mantido o texto original
(3) o nome do operador;	(3) o nome do operador;	Mantido o texto original
(4) a data em que a falha, mau funcionamento ou defeito foi descoberto;	(4) a data em que a falha, mau funcionamento ou defeito foi descoberto;	Mantido o texto original
(5) o estágio da operação no solo ou em vôo em que a falha, mau funcionamento ou defeito foi descoberto;	(5) o estágio da operação no solo ou em voo em que a falha, mau funcionamento ou defeito foi descoberto;	Mantido o texto original
(6) a natureza da falha, mau funcionamento ou defeito;	(6) a natureza da falha, mau funcionamento ou defeito;	Mantido o texto original
(7) o código aplicável do "Joint Aircraft System/Component".	(7) o código aplicável do "Joint Aircraft System/Component".	Mantido o texto original
(8) os ciclos totais, se aplicável, e as horas totais da aeronave, motor, hélice ou componente;	(8) os ciclos totais, se aplicável, e as horas totais da aeronave, motor, hélice ou componente;	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(9) o fabricante, o número de parte do fabricante, o nome da parte, o número de série e o local do componente que falhou, funcionou mal ou apresentou defeito, se aplicável;	(9) o fabricante, o número de parte do fabricante, o nome da parte, o número de série e o local do componente que falhou, funcionou mal ou apresentou defeito, se aplicável;	Mantido o texto original
(10) o fabricante, o número de parte do fabricante, o nome de parte, o número de série e o local da peça que falhou, funcionou mal ou apresentou defeito, se aplicável;	(10) o fabricante, o número de parte do fabricante, o nome de parte, o número de série e o local da peça que falhou, funcionou mal ou apresentou defeito, se aplicável;	Mantido o texto original
(11) as precauções ou ações de emergência tomadas;	(11) as precauções ou ações de emergência tomadas;	Mantido o texto original
(12) outras informações necessárias para análise mais completa da causa da falha, mau funcionamento ou defeito, incluindo as informações disponíveis referentes à designação de tipo de grandes componentes e o tempo desde a última manutenção, revisão, reparo ou inspeção; e	(12) outras informações necessárias para análise mais completa da causa da falha, mau funcionamento ou defeito, incluindo as informações disponíveis referentes à designação de tipo de grandes componentes e o tempo desde a última manutenção, revisão, reparo ou inspeção; e	Mantido o texto original
(13) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pelo DAC.	(13) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pela ANAC.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(f) Um detentor de certificado que é também detentor de certificado de homologação de tipo de aeronave (inclusive certificado suplementar de homologação de tipo) ou de certificado de aprovação de partes e peças, não necessita enviar os relatórios requeridos por esta seção, caso tenha enviado os relatórios previstos pela seção 21.3 do RBHA 21.	(f) Um detentor de certificado que é também detentor de certificado de tipo de aeronave (inclusive certificado suplementar de homologação de tipo) ou de certificado de aprovação de partes e peças, não necessita enviar os relatórios requeridos por esta seção, caso tenha enviado os relatórios previstos pela seção 21.3 do RBAC 21.	Mantido o texto original
(g) Um relatório requerido por esta seção pode ser apresentado por uma oficina aeronáutica homologada se um detentor de certificado 121 tiver designado tal tarefa para essa oficina. Entretanto o detentor de certificado 121 permanece como responsável primário pelo atendimento às provisões desta seção. O detentor de certificado 121 deve receber, da oficina homologada, uma cópia de cada relatório apresentado por ela.	(g) Um relatório requerido por esta seção pode ser apresentado por uma oficina aeronáutica homologada se um detentor de certificado 121 tiver designado tal tarefa para essa oficina. Entretanto o detentor de certificado 121 permanece como responsável primário pelo atendimento às provisões desta seção. O detentor de certificado 121 deve receber, da oficina certificada, uma cópia de cada relatório apresentado por ela.	Mantido o texto original
(h) Nenhuma pessoa pode atrasar o envio de um relatório requerido por esta seção, mesmo se nem todas as informações requeridas estiverem disponíveis.	(h) Ninguém pode atrasar o envio de um relatório requerido por esta seção, mesmo se nem todas as informações requeridas estiverem disponíveis.	Mantido o texto original
(i) Sempre que um detentor de certificado obter informações suplementares para completar um relatório requerido por esta seção, ele deve enviá-las como um suplemento ao relatório original e usar a identificação única original da ocorrência.	(i) Sempre que um detentor de certificado obter informações suplementares para completar um relatório requerido por esta seção, ele deve enviá-las como um suplemento ao relatório original e usar a identificação única original da ocorrência.	Mantido o texto original
121.704 – RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (ESTRUTURAIS)	121.704 – RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (ESTRUTURAIS)	Mantido o texto original
(a) [A partir de 31 de janeiro de 2006 cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou detecção de cada falha ou defeito relativo a:]	(a) Cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou detecção de cada falha ou defeito relativo a:	Mantido o texto original
(1) corrosão, rachaduras ou descolamentos que requeiram substituição da peça afetada;	(1) corrosão, rachaduras ou descolamentos que requeiram substituição da peça afetada;	Mantido o texto original
(2) corrosão, rachaduras ou descolamentos que requeiram retrabalho ou colagem devido a corrosão, rachadura ou descolagens que excedem os limites de danos permissíveis estabelecidos pelos fabricantes;	(2) corrosão, rachaduras ou descolamentos que requeiram retrabalho ou colagem devido à corrosão, rachadura ou descolagens que excedem os limites de danos permissíveis estabelecidos pelos fabricantes;	Mantido o texto original
(3) corrosão, rachaduras ou descolamentos em estruturas compostas que o fabricante do equipamento tenha designado como estrutura primária ou elemento estrutural principal; ou	(3) corrosão, rachaduras ou descolamentos em estruturas compostas que o fabricante do equipamento tenha designado como estrutura primária ou elemento estrutural principal; ou	Mantido o texto original
(4) reparos feitos de acordo com dados aprovados mas não contidos no manual de manutenção do fabricante.	(4) reparos feitos de acordo com dados aprovados mas não contidos no manual de manutenção do fabricante.	Mantido o texto original
(b) Adicionalmente aos relatórios requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, cada detentor de certificado deve relatar qualquer outra falha ou defeito na estrutura de uma aeronave que ocorra ou seja detectada a qualquer momento se em sua opinião tal falha ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.	(b) Adicionalmente aos relatórios requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, cada detentor de certificado deve relatar qualquer outra falha ou defeito na estrutura de uma aeronave que ocorra, ou seja, detectada a qualquer momento se em sua opinião tal falha ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
(c) Cada detentor de certificado deve apresentar cada relatório requerido por esta seção, cobrindo o período de 24 horas com início às 9 horas local de cada dia até as 9 horas local do dia seguinte, para um ponto central de coleta determinado pelo DAC. Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado ao DAC dentro das 96 horas seguintes ao período relatado, descontadas as horas de dias não úteis. Para aeronaves operando em áreas remotas, o relatório pode ser apresentado até 24 horas após a aeronave regressar à sua base de operações. Cada detentor de certificado deve conservar os dados que deram origem a um relatório, à disposição do DAC, por um período mínimo de 30 dias.	(c) Cada detentor de certificado deve apresentar cada relatório requerido por esta seção, cobrindo o período de 24 horas com início às 9 horas local de cada dia até as 9 horas local do dia seguinte, para um ponto central de coleta determinado pela ANAC. Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado à ANAC dentro das 96 horas seguintes ao período relatado, descontadas as horas de dias não úteis. Para aeronaves operando em áreas remotas, o relatório pode ser apresentado até 24 horas após a aeronave regressar à sua base de operações. Cada detentor de certificado deve conservar os dados que deram origem a um relatório, à disposição da ANAC, por um período mínimo de 30 dias.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(d) O detentor de certificado deve enviar os relatórios requeridos em um formulário apropriado ou em outro formato aceito pelo DAC. Cada relatório deve incluir o seguinte:	(d) O detentor de certificado deve enviar os relatórios requeridos em um formulário apropriado ou em outro formato aceito pela ANAC. Cada relatório deve incluir o seguinte:	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(1) o fabricante, o modelo e o número de série e a matrícula da aeronave;	(1) o fabricante, o modelo e o número de série e a matrícula da aeronave;	Mantido o texto original
(2) o nome do operador;	(2) o nome do operador;	Mantido o texto original
(3) a data em que a falha ou defeito foi descoberto;	(3) a data em que a falha ou defeito foi descoberto;	Mantido o texto original
(4) o estágio da operação no solo durante o qual a falha ou defeito foi descoberto;	(4) o estágio da operação no solo durante o qual a falha ou defeito foi descoberto;	Mantido o texto original
(5) o nome da peça, a condição da peça e a localização da falha ou defeito;	(5) o nome da peça, a condição da peça e a localização da falha ou defeito;	Mantido o texto original
(6) o código aplicável do “Joint Aircraft System/Component”.	(6) o código aplicável do “Joint Aircraft System/Component”.	Mantido o texto original
(7) o total de ciclos, se aplicável, e as horas totais da aeronave;	(7) o total de ciclos, se aplicável, e as horas totais da aeronave;	Mantido o texto original
(8) outras informações necessárias para análise mais completa da causa da falha ou defeito, incluindo classificação da corrosão, se aplicável, ou comprimento da rachadura e informações disponíveis referentes à designação de tipo de grandes componentes e o tempo desde a última manutenção, revisão, reparo ou inspeção;	(8) outras informações necessárias para análise mais completa da causa da falha ou defeito, incluindo classificação da corrosão, se aplicável, ou comprimento da rachadura e informações disponíveis referentes à designação de tipo de grandes componentes e o tempo desde a última manutenção, revisão, reparo ou inspeção;	Mantido o texto original
(9) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pelo DAC.	(9) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pela ANAC.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(e) Um detentor de certificado que é também detentor de Certificado de Homologação de Tipo (inclusive Certificado Suplementar de Homologação de Tipo) ou de um Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado, de uma autorização de produção segundo uma Ordem Técnica Padrão ou que seja licenciado por um detentor de Certificado de Homologação de Tipo não necessita enviar os relatórios requeridos por esta seção, caso tenha enviado os relatórios previstos pela seção 21.3 do RBHA 21.	(e) Um detentor de certificado que é também detentor de Certificado de Homologação de Tipo (inclusive Certificado Suplementar de Homologação de Tipo) ou de um Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado, de uma autorização de produção segundo uma Ordem Técnica Padrão ou que seja licenciado por um detentor de Certificado de Homologação de Tipo não necessita enviar os relatórios requeridos por esta seção, caso tenha enviado os relatórios previstos pela seção 21.3 do RBAC 21.	Mantido o texto original
(f) Um relatório requerido por esta seção pode ser apresentado por uma oficina aeronáutica homologada se um detentor de certificado 135 tiver designado tal tarefa para essa oficina. Entretanto o detentor de certificado 135 permanece como responsável primário pelo atendimento às provisões desta seção. O detentor de certificado 135 deve receber, da oficina homologada, uma cópia de cada relatório apresentado por ela.	(f) Um relatório requerido por esta seção pode ser apresentado por uma oficina aeronáutica certificada se um detentor de certificado 135 tiver designado tal tarefa para essa oficina. Entretanto o detentor de certificado 135 permanece como responsável primário pelo atendimento às provisões desta seção. O detentor de certificado 135 deve receber, da oficina certificada, uma cópia de cada relatório apresentado por ela.	Mantido o texto original
(g) Nenhuma pessoa pode atrasar o envio de um relatório requerido por esta seção, mesmo se nem todas as informações requeridas estiverem disponíveis.	(g) Ninguém pode atrasar o envio de um relatório requerido por esta seção, mesmo se nem todas as informações requeridas estiverem disponíveis.	Mantido o texto original
(h) Sempre que um detentor de certificado obtiver informações suplementares para completar um relatório requerido por esta seção, ele deve enviá-las como um suplemento ao relatório original e usar a identificação única original da ocorrência.	(h) Sempre que um detentor de certificado obtiver informações suplementares para completar um relatório requerido por esta seção, ele deve enviá-las como um suplemento ao relatório original e usar a identificação única original da ocorrência.	Mantido o texto original
121.705 – RELATÓRIO SUMÁRIO DE INTERRUPTÃO MECÂNICA	121.705 – RELATÓRIO SUMÁRIO DE INTERRUPTÃO MECÂNICA	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
Cada detentor de certificado deve apresentar ao DAC, dentro dos 10 primeiros dias úteis de cada mês, um relatório sumário relativo ao mês anterior de cada interrupção de voo, mudança não prevista de aeronave em rota, pouso não previsto, desvio de rota ou remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas ou por mau funcionamento que não requerem relatório segundo as seções 121.703 ou 121.704 deste regulamento.	Cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC, dentro dos 10 primeiros dias úteis de cada mês, um relatório sumário relativo ao mês anterior de cada interrupção de voo, mudança não prevista de aeronave em rota, pouso não previsto, desvio de rota ou remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas ou por mau funcionamento que não requerem relatório segundo as seções 121.703 ou 121.704 deste regulamento.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
121.707 - RELATÓRIOS DE GRANDES MODIFICAÇÕES E DE GRANDES REPAROS	121.707 - RELATÓRIOS DE GRANDES MODIFICAÇÕES E DE GRANDES REPAROS	Mantido o texto original
(a) Cada detentor de certificado deve informar ao DAC sobre cada grande modificação ou grande reparo de cada célula, motor, hélice ou componente de um avião por ele operado.	(a) Cada detentor de certificado deve informar à ANAC sobre cada grande modificação ou grande reparo de cada célula, motor, hélice ou componente de um avião por ele operado.	Requisito mantido. Substituição do termo DAC por ANAC
(b) Se a grande modificação ou grande reparo a ser executado não constar da documentação técnica do avião aprovada, os serviços deverão receber aprovação prévia do órgão homologador, ao qual caberá o acompanhamento e a aprovação final dos trabalhos.	(b) Se a grande modificação ou grande reparo a ser executado não constar da documentação técnica do avião aprovada, os serviços deverão receber aprovação prévia do órgão certificador, ao qual caberá o acompanhamento e a aprovação final dos trabalhos.	Mantido o texto original
121.709 - LIBERAÇÃO DE AVIÃO PARA VOO OU REGISTRO EM LIVRO DE MANUTENÇÃO DO AVIÃO	121.709 - LIBERAÇÃO DE AVIÃO PARA VOO OU REGISTRO EM LIVRO DE MANUTENÇÃO DO AVIÃO	Mantido o texto original
(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião após execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos no mesmo, a menos que o próprio detentor de certificado ou a empresa com a qual ele tenha contrato para a execução de tais serviços prepare ou faça preparar:	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião após execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos no mesmo, a menos que o próprio detentor de certificado ou a empresa com a qual ele tenha contrato para a execução de tais serviços prepare ou faça preparar:	Mantido o texto original
(1) o documento de liberação do avião para vôo; ou	(1) o documento de liberação do avião para voo; ou	Mantido o texto original
(2) o adequado registro no livro de manutenção do avião.	(2) o adequado registro no livro de manutenção do avião.	Mantido o texto original
(b) O documento de liberação para vôo ou o registro requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve:	(b) O documento de liberação para voo ou o registro requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve:	Mantido o texto original
(1) ser preparado segundo as normas vigentes e os procedimentos aprovados estabelecidos no manual do detentor de certificado;	(1) ser preparado segundo as normas vigentes e os procedimentos aprovados estabelecidos no manual do detentor de certificado;	Mantido o texto original
(2) incluir um atestado de que:	(2) incluir um atestado de que:	Mantido o texto original
(i) os trabalhos foram executados segundo os requisitos do manual do detentor de certificado aprovado;	(i) os trabalhos foram executados segundo os requisitos do manual do detentor de certificado aprovado;	Mantido o texto original
(ii) todos os itens de inspeções requeridas foram realizados por uma pessoa autorizada que verificou pessoalmente que os trabalhos foram satisfatoriamente completados;	(ii) todos os itens de inspeções requeridas foram realizados por uma pessoa autorizada que verificou pessoalmente que os trabalhos foram satisfatoriamente completados;	Mantido o texto original
(iii) não existe qualquer condição conhecida que impeça a aeronavegabilidade do avião;	(iii) não existe qualquer condição conhecida que impeça a aeronavegabilidade do avião;	Mantido o texto original
(iv) no que diz respeito aos trabalhos executados, o avião está em condições seguras de operação; e	(iv) no que diz respeito aos trabalhos executados, o avião está em condições seguras de operação; e	Mantido o texto original
[(3) ser assinado por um mecânico habilitado e qualificado. Entretanto, cada mecânico autorizado só pode assinar itens de serviço que ele tenha realizado e para os quais foi contratado pelo detentor de certificado.	(3) ser assinado por um mecânico habilitado e qualificado. Entretanto, cada mecânico autorizado só pode assinar itens de serviço que ele tenha realizado e para os quais foi contratado pelo detentor de certificado.	Mantido o texto original
(c) Não obstante o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos realizados por uma oficina localizada fora do Brasil, a assinatura dos documentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção pode ser feita por mecânico autorizado pela oficina.]	(c) Não obstante o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos realizados por uma oficina localizada fora do Brasil, a assinatura dos documentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção pode ser feita por mecânico autorizado pela oficina.	Mantido o texto original
[(d)] Se um detentor de certificado optar pela execução de IAM em seus aviões ele deve manter uma cópia da mesma a bordo do avião e manter o original em sua principal base de operações até a execução de nova inspeção.	(d) Se um detentor de certificado optar pela execução de IAM em seus aviões ele deve manter uma cópia da mesma a bordo do avião e manter o original em sua principal base de operações até a execução de nova inspeção.	Mantido o texto original

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
[(e)] Em vez de declarar separadamente cada uma das condições a serem atestadas, requeridas pelo parágrafo (b) desta seção, um detentor de certificado pode estabelecer, em seu manual, que a assinatura de um mecânico qualificado constitui os atestados requeridos.	(e) Em vez de declarar separadamente cada uma das condições a serem atestadas, requeridas pelo parágrafo (b) desta seção, um detentor de certificado pode estabelecer, em seu manual, que a assinatura de um mecânico qualificado constitui os atestados requeridos.	Mantido o texto original
121.711 - RESERVADO	121.711 - GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES : OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA	FAR 121.711 ADOTADO
	Cada detentor de certificado que conduza operações domésticas ou de bandeira deve gravar cada radiocomunicação em rota entre ele e suas tripulações e deve manter estas gravações por, pelo menos, 30 dias.	FAR 121.711 ADOTADO
121.713 - CONSERVAÇÃO DE CONTRATOS E SUAS ALTERAÇÕES. OPERADOR AÉREO CONDUZINDO OPERAÇÕES NÃO-REGULARES DENTRO DO BRASIL	121.713 - CONSERVAÇÃO DE CONTRATOS E SUAS ALTERAÇÕES. OPERADOR AÉREO CONDUZINDO OPERAÇÕES NÃO-REGULARES DENTRO DO BRASIL	Mantido o texto original
[Cada operador aéreo conduzindo operações não-regulares dentro do Brasil deve conservar cada contrato escrito através do qual ele presta serviços como operador aéreo por, pelo menos, 1 ano após a data de execução do contrato. No caso de arranjos verbais, ele deve conservar um memorando contendo os elementos básicos do mesmo, assim como qualquer emenda ocorrida, por, pelo menos, 1 ano após a data de execução do arranjo ou da emenda.]	Cada operador aéreo que conduza operações não-regulares dentro do Brasil deve conservar cada contrato escrito através do qual ele presta serviços como operador aéreo por, pelo menos, 1 ano após a data de execução do contrato. No caso de arranjos verbais, ele deve conservar um memorando contendo os elementos básicos do mesmo, assim como qualquer emenda ocorrida, por, pelo menos, 1 ano após a data de execução do arranjo ou da emenda.	Mantido o texto original
	121.714 Registro de consumo de combustíveis e óleo	LAR 121.2865 ADOTADO
	(a) O detentor de certificado deve:	
	(1) disponibilizar registros, na forma e maneira determinada pela ANAC, de consumo de combustíveis e óleo de cada voo.	LAR 121.2865 ADOTADO
	(2) conservar os registros de consumo de combustíveis e óleo por três meses.	
	121.715 Diário de bordo	LAR 121.2870 ADOTADO, PORÉM O TEXTO FOI SUGERIDO PELA SAR - ANAC
	(a) O detentor de certificado deverá levar em cada voo o diário de bordo do avião, ou equivalente aceitável pela ANAC, com no mínimo mas não limitado aos seguintes dados:	
	(1) numeração do diário de bordo;	
	(2) numeração da página do diário de bordo (desde o termo de abertura até o termo de encerramento);	
	(3) identificação da aeronave (marcas);	
	(4) fabricante, modelo e número de série da aeronave;	
	(5) categoria de registro da aeronave;	
	(6) tripulação – nome e código ANAC;	
	(7) data do voo – dia/mês/ano;	
	(8) local de pouso e decolagem;	
	(9) horário de pouso e decolagem;	
	(10) tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota);	
	(11) horas de voo por etapa/total;	
	(12) ciclos parciais e totais de voo (quando aplicável)	
	(13) números de pousos parciais e totais;	
	(14) total de combustível para cada etapa de voo;	
	(15) natureza do voo;	LAR 121.2870 ADOTADO, PORÉM O TEXTO FOI SUGERIDO PELA SAR - ANAC

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(16) passageiros transportados por etapa (quando aplicável);	
	(17) carga transportada por etapa (quando aplicável);	
	(18) local para rubrica do comandante da aeronave;	
	(19) local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBAC 43;	
	(20) ocorrências no voo.	
	121.716 Registros do SGSO da empresa	LAR 121.2875 ADOTADO
	(a) O detentor de certificado estabelecerá, na forma e maneira aceitável pela ANAC, um sistema de registros de segurança operacional que:	LAR 121.2875 ADOTADO
	(1) assegure a geração e conservação de todos os registros necessários para documentar e apoiar os requisitos operacionais; e	
	(2) possua os processos necessários de controle para assegurar a identificação, armazenagem, legibilidade, proteção, arquivamento, recuperação, tempo de conservação e disposição dos registros.	
SUBPARTE W - QUALIFICAÇÃO DE TRIPULANTES; VÔOS INTERNACIONAIS	SUBPARTE W - QUALIFICAÇÃO DE TRIPULANTES; VOOS INTERNACIONAIS	Mantido o texto original
121.721 - APLICABILIDADE	121.721 - APLICABILIDADE	Mantido o texto original
Esta subparte aplica-se a pilotos de detentores de certificado engajados em operações de transporte aéreo público internacional regular ou não.	Esta subparte aplica-se a pilotos de detentores de certificado engajados em operações de transporte aéreo público internacional regular ou não.	Mantido o texto original
121.723 - QUALIFICAÇÃO	121.723 - QUALIFICAÇÃO	Mantido o texto original
Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações, regulares ou não, para aeródromos fora do Brasil, a menos que demonstre que os pilotos (piloto em comando e segundo em comando) designados para tais operações conhecem as regras de tráfego aéreo dos países a serem sobrevoados, inclusive do país do aeródromo de destino (e de alternativa). Adicionalmente, tais pilotos devem ser capazes de conduzir todas as comunicações bilaterais com os órgãos de tráfego aéreo estrangeiro em língua inglesa.	Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações, regulares ou não, para aeródromos fora do Brasil, a menos que demonstre que os pilotos (piloto em comando e segundo em comando) designados para tais operações conhecem as regras de tráfego aéreo dos países a serem sobrevoados, inclusive do país do aeródromo de destino (e de alternativa). Adicionalmente, tais pilotos devem ser capazes de conduzir todas as comunicações bilaterais com os órgãos de tráfego aéreo estrangeiro em língua inglesa.	Mantido o texto original
	SUBPARTE X - EQUIPAMENTO MÉDICO DE EMERGÊNCIA E TREINAMENTO	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	121.801 APLICABILIDADE	Subparte adotada com base nas recomendações contidas na emenda 33 ao Anexo 6 da Convenção Interamericana de Aviação Civil
	(a) Esta subparte prescreve os equipamentos de emergência e de treinamento aplicáveis a todos os detentores de certificado que operem aviões no transporte de passageiros sob este regulamento.	Subparte adotada com base nas recomendações contidas na emenda 33 ao Anexo 6 da Convenção Interamericana de Aviação Civil
	(b) Nenhum requisito desta subparte tem a intenção de exigir do detentor de certificado ou de seu pessoal prestação de assistência médica de emergência ou estabelecer requisitos para tal.	Subparte adotada com base nas recomendações contidas na emenda 33 ao Anexo 6 da Convenção Interamericana de Aviação Civil
	121.803 EQUIPAMENTO MÉDICO DE EMERGÊNCIA	FAR 121 Subpart X ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião transportando passageiros sob este regulamento, não ser que esteja guarnecido com os equipamentos médicos de emergência listados nesta seção.	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(b) Cada equipamento listado nesta seção:	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(1) deve ser inspecionado regularmente de acordo com os períodos estabelecidos no programa de manutenção aprovado pela ANAC, para assegurar sua validade e disponibilidade;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(2) deve ser facilmente acessível à tripulação e, se localizado na cabine de passageiros, aos mesmos;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(3) deve estar claramente identificado e marcado e indicar seu modo de operação;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(4) quando levado em um compartimento fechado ou "container", estes devem ser marcados com uma lista de seu conteúdo; e	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(5) deve possuir uma marcação da data de sua última inspeção.	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(c) Para tratamentos de ferimentos, eventos médicos ou acidentes menores que podem ocorrer durante o voo, cada avião deve levar a bordo os seguintes equipamentos médicos que cumpram com as especificações e requisitos do Apêndice A deste regulamento:	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(1) Um conjunto de primeiros socorros aprovado;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(2) em aviões que requerem comissários, um conjunto médico aprovado;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(3) Em aviões que requerem comissários com capacidade de mais de 7.500 libras de carga paga, um desfibrilador externo automático aprovado.	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	121.805 Treinamento da tripulação para eventos médicos em voo.	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(a) Cada programa de treinamento deve prover a instrução estabelecida nesta seção, para cada tipo, modelo e configuração de avião, a cada tripulante requerido e tipo de operação conduzida na medida apropriada a cada membro da tripulação e cada detentor de certificado.	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(b) O Programa de treinamento deve incluir o seguinte:	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(1) procedimentos em caso de eventos médicos de emergência;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(2) localização, função, e operação dos equipamentos médicos de emergência;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(3) familiarização dos tripulantes com o conteúdo do conjunto de emergências médicas;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(4) para cada comissário:	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(i) instrução e exercícios de uso adequado do desfibrilador externo automático aprovado;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(ii) instrução e exercícios de ressuscitação cardiopulmonar;	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(iii) Treinamento periódico dos assuntos previstos em (i) e (ii) deste parágrafo a cada 24 meses.	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	(c) As instruções, práticas e treinamento periódico dos membros da tripulação de acordo com esta seção, não requerem um nível de equivalência exigido ao pessoal médico profissional.	FAR 121 Subpart X ADOTADA
	Subpart Y-Programa de Qualificação Avançada	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	121.901 Finalidade e elegibilidade	A adoção desta Subparte vem em encontro a o desejo de oferecer ao operador uma opção à capacitação tradicional introduzindo conceitos de Gerenciamento do processo e transferência de responsabilidades ao explorador cabendo à Agência o controle finalístico
	(a) Esta subparte provê um método alternativo (conhecido como Programa de Qualificação Avançada, AQP) às provisões dos RBAC 61, 63, 65, 121, 135 e 142 para qualificação, treinamento e exames, garantindo a competência de suas tripulações, despachantes de voo, instrutores, examinadores credenciados e o restante do pessoal de operação que têm que atender aos requisitos de treinamento dos RBAC 121 e 135.	A adoção desta Subparte vem em encontro a o desejo de oferecer ao operador uma opção à capacitação tradicional introduzindo conceitos de Gerenciamento do processo e transferência de responsabilidades ao explorador cabendo à Agência o controle finalístico
	(b) Um detentor de certificado é elegível ao "AQP" se possui, ou é requerido que possua, um programa de treinamento aprovado de acordo com o prescrito em 121.401, 135.3(c) ou 135.341.	A adoção desta Subparte vem em encontro a o desejo de oferecer ao operador uma opção à capacitação tradicional introduzindo conceitos de Gerenciamento do processo e transferência de responsabilidades ao explorador cabendo à Agência o controle finalístico
	(c) Um detentor de certificado deve obter aprovação para cada currículo do AQP como especificado no parágrafo 121.909.	A adoção desta Subparte vem em encontro a o desejo de oferecer ao operador uma opção à capacitação tradicional introduzindo conceitos de Gerenciamento do processo e transferência de responsabilidades ao explorador cabendo à Agência o controle finalístico
	121.903 Requisitos gerais para o AQP.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p>(a) Um currículo aprovado sob um AQP pode incluir elementos de programas de treinamento existentes sob os RBAC 121 e 135. Cada currículo deve especificar o fabricante, o modelo, a série ou variante do avião e cada membro da tripulação ou outras funções cobertas por esse currículo. Devem ser cobertos pelo AQP todos os tripulantes, instrutores de voo, examinadores credenciados e outras posições tais como comissários, despachantes de voo e outras pessoas ligadas às operações.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(b) Cada detentor de certificado que obtenha a aprovação de um AQP sob este regulamento deve atender a todos os requisitos do AQP e deste regulamento no lugar dos requisitos dos RBAC 61, 63, 65, 121 ou 135. No entanto, cada requisito aplicável dos RBAC citados, incluindo, mas não limitando-se aos requisitos de exames de competência, que não esteja especificamente indicado no AQP continua aplicável ao detentor de certificado e aos empregados a serem treinados e qualificados pelo detentor de certificado. Ninguém pode ser treinado sob um AQP a não ser que este seja aprovado pela ANAC e atenda a todos os requisitos do AQP e deste regulamento.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(c) Nenhum detentor de certificado que conduza seu programa de treinamento sob este regulamento pode usar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante, despachante de voo, instrutor de voo ou examinador credenciado a não ser que tenha, satisfatoriamente, realizado, em um programa de treinamento aprovado sob este regulamento para um detentor de certificado, o treinamento e avaliação de proeficiência requerida por este AQP para o tipo de avião e função</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(d) todos os dados e documentações requeridos por este regulamento devem ser submetidos na forma e maneira aceitável pela ANAC.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(e) Qualquer treinamento ou avaliação requerida por um AQP que seja satisfatoriamente concluído no mês calendárico antes ou após o mês no qual deveria ser feito o treinamento periódico, será considerado como concluído no mês de referencia.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>121.907 Definições.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>As seguintes definições aplicam-se a esta subparte:</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(a) <i>CRM – Gerenciamento de Recursos da Cabine</i>. Significa o efetivo uso de todos os recursos disponíveis aos membros da tripulação, incluindo os membros da tripulação, para alcançar um voo seguro e eficiente.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(b) <i>Currículo</i>. Agenda completa específica para um determinado treinamento, tipo de aeronave e função de um tripulante. Cada Currículo é composto por diversos Segmentos de Currículo e deve ser aceito pela ANAC.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(c) <i>Avaliação de proeficiência</i>. Significa uma Avaliação Operacional de Linha (LOE) ou avaliação equivalente sob um AQP aceitável pela ANAC.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(d) <i>Examinador credenciado</i>. Significa a pessoa que avalia ou julga o desempenho de tripulantes, instrutores de voo, outros examinadores credenciados, despachantes de voo ou outro pessoal de operações.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	<p>(e) <i>Apreciação inicial</i>. Significa a apreciação do desempenho para determinação de proeficiência para tarefas designadas de voo antes de qualquer "briefing", treinamento ou prática destas tarefas, durante uma seção de treinamento para um currículo de qualificação continuada. A apreciação inicial é conduzida durante um ciclo de qualificação continuada do AQP para determinar tendências de degradação da proeficiência, se houver, devido em parte ao tamanho do intervalo entre as seções de treinamento.</p>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(f) Desenvolvimento de sistemas de instrução . Significa uma metodologia sistemática para desenvolvimento ou modificação padrões de qualificação e dos conteúdos dos currículos associados baseado em uma análise documentada das tarefas funcionais, habilidades e conhecimento requerido para proficiência no trabalho.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(g) Lista de tarefas funcionais . Significa uma lista de todas as tarefas, subtarefas, conhecimentos,	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(h) Avaliação Operacional de Linha (LOE) . Significa um cenário simulado de operação em linha cujo conteúdo é desenvolvido para verificar a integração técnica e habilidades de CRM.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(i) Simulação de Operação em Linha . Significa uma seção de treinamento ou avaliação, como aplicável, que é conduzido num ambiente de simulação de operação em linha utilizando equipamento qualificado e aprovado para esta finalidade em um AQP.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(j) Horas planejadas . Significa a quantidade de tempo estimada (especificada em um currículo) que é necessária a um aluno típico para completar um segmento de currículo (incluindo toda instrução, demonstração, prática e avaliação, como apropriado, para alcançar proficiência).	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(k) Padrões de qualificação . Significa uma declaração o desempenho mínimo requerido, parâmetros aplicáveis, critérios, condições de voo aplicáveis, estratégia de avaliação, meios de avaliação e referências documentais aplicáveis.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(l) Documento de padrões de qualificação . Significa um documento único contendo todos os padrões de qualificação para um AQP com um prólogo que possua uma descrição detalhada de todos os aspectos do processo de avaliação.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(m) Acompanhamento especial . Significa a atribuição a uma pessoa da ampliação do tempo de treinamento, avaliação ou ambos.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(n) Seção de treinamento . Significa um período agendado contíguo dedicado a atividades de treinamento em uma instalação, aceita pela ANAC, com facilidades para este fim.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(o) Variante . Significa uma configuração específica de um avião cujos treinamentos e qualificação, identificados pela ANAC, são significativamente diferentes daqueles aplicáveis a outro avião do mesmo fabricante, modelo e série.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	121.909 Aprovação de um AQP	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(a) Processo de aprovação . O processo de aprovação de AQP sob este regulamento e feito pela ANAC através dos EsEC.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(b) Critério de aprovação . Cada AQP deve ter currículos separados de doutrinação, qualificação e qualificação continuada (incluindo elevação de nível, transição e requalificação) como especificado nos parágrafos 121.911, 121.913, e 121.915 deste regulamento. Todo currículo de AQP deve ser baseado em uma metodologia de desenvolvimento de sistemas de instrução. Esta metodologia deve incorporar uma análise aprofundada das operações, aviões, ambiente em operações em linha e tarefas funcionais do detentor de certificado. Todos os currículos de qualificação e qualificação continuada deve integrar o treinamento e a avaliação do CRM e habilidades técnicas e conhecimentos envolvidos. Um pedido de aprovação de um currículo de AQP deve ser aprovado se os seguintes requisitos são atendidos:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) o programa deve atender a todos os requisitos deste regulamento;	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(2) cada doutrinação, qualificação e qualificação continuada de um AQP e produtos derivados devem incluir a seguinte documentação:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(i) requerimento inicial do AQP	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(ii) Listagem inicial de tarefas funcionais;	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(iii) metodologia de desenvolvimento de sistemas de instrução;	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(iv) documento de padrões de qualificação;	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(v) currículos propostos;	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(vi) plano de implementação e operações.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(3) Sujeito a aprovação da ANAC, os detentores de certificado podem optar, quando apropriado, por consolidar as informações sobre múltiplos programas dentro de quaisquer dos documentos elencados no parágrafo (b)(2) desta seção.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(4) O documento de padrões de qualificação deve indicar especificamente os requisitos constantes dos RBAC 61, 63, 65, 121 ou 135, como aplicável, que serão atendidos, de modo equivalente, no currículo do AQP. O detentor de certificado deve estabelecer uma justificativa inicial e um processo contínuo, aprovado pela ANAC, que demonstre como o currículo do AQP provê um nível equivalente de segurança operacional para estes requisitos.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(c) AQP: <i>Implementação e transição</i> . Cada detentor de certificado que implemente um ou mais currículos do AQP deve como parte um pedido de aprovação deste programa uma proposta de plano de transição (com um calendário de eventos) do programa de treinamento aprovado para o AQP.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(d) AQP: <i>revisões e revogação da aprovação</i> . Se um detentor de certificado iniciar treinamentos e qualificações sob um AQP e a ANAC verificar que o detentor de certificado não está atendendo as provisões de seu AQP aprovado, a ANAC pode requerer que o detentor de certificado, de acordo com o prescrito no parágrafo 121.405 (e), faça uma revisão de seu programa. No entanto, a ANAC pode revogar a aprovação do AQP e requerer que o detentor de certificado submeta e obtenha aprovação de um plano (contendo um cronograma de eventos) que deva ser cumprido na transição para um programa de treinamento sob a subparte N deste regulamento ou a subparte H do RBAC 135, como aplicável. O detentor de certificado pode também voluntariamente submeter e obter a aprovação de um plano (contendo um cronograma de eventos) para transição para um programa de treinamento sob a subparte N deste regulamento ou a subparte H do RBAC 135, como aplicável.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(e) <i>Aprovação pela ANAC</i> . A aprovação final de um AQP pela ANAC indica que a ANAC aceita a justificativa provida pelo parágrafo (b)(4) desta seção e justificativa inicial e o processo continuado para estabelecer um nível de segurança operacional em cada requisito do RBAC 61, 63, 65, 121 e 135 atendido no AQP.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	121.911 Currículo de doutrinação	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	Cada currículo de doutrinação deve incluir o seguinte:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(a) Para pessoas recém-contratadas treinadas sob um AQP: políticas e práticas operacionais e conhecimento geral operacional.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(b) Para tripulantes e despachantes de voo recém contratados: conhecimento aeronáutico geral apropriado às funções a serem exercidas.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(c) Para instrutores: princípios fundamentais do processo de ensino e aprendizado; métodos e teorias de instrução; conhecimento necessário para utilizar o avião, dispositivos de treinamento de voo, simuladores de voo e outros equipamentos utilizados nos currículos do AQP, como apropriado.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(d) Para examinadores credenciados: requisitos gerais de avaliação do AQP; métodos de avaliação dos tripulantes, despachantes de voo e outras pessoas envolvidas nas operações, como apropriado; políticas e práticas usadas para conduzir tipos de avaliação próprio de um AQP.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	121.913 Currículo de qualificação	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	Cada currículo de qualificação deve conter treinamentos, avaliações e atividades de certificação, como aplicável a cada função específica que seja elencada no AQP, como a seguir:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(a) as horas planejadas de treinamento, avaliação e aquisição de experiência operacional supervisionada do detentor de certificado.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(b) Para tripulantes, despachantes de voo e outras pessoas envolvidas nas operações, o seguinte:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) treinamento, avaliação e atividades de certificação, que sejam específicas para um avião ou equipamento, para qualificação de uma pessoa para funções específicas, funções relacionadas com a operação de um fabricante, modelo, série ou variante específica de um avião.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(2) Uma lista e a respectiva descrição dos requisitos de conhecimentos, material didático, habilidades e padrões de qualificação de cada objetivo de proeficiência a ser alcançado através de treinamentos e avaliações.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(3) Os requisitos de um AQP aprovado de um detentor de certificado que estão no lugar ou adicionalmente aos requisitos dos RBAC 61, 63, 65, 121 ou 135, incluindo qualquer requisito de exames de competência.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(4) Uma lista e a respectiva descrição da experiência operacional, a estratégia de avaliação e correção, provisões para acompanhamento especial e como requisitos de experiência recente serão cumpridos.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(c) Para tripulantes de voo: experiência de operações inicial e cheques locais e em rota.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(d) Para instrutores, como apropriado, o seguinte:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) atividades de treinamento e avaliação para qualificar uma pessoa para conduzir instruções de como operar ou como garantir a operação segura de um modelo e série específicos de avião de um fabricante em particular.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(2) uma lista e a respectiva descrição dos requisitos de conhecimentos, materiais didáticos, habilidades e padrões de qualificação de cada procedimento e objetivo de proeficiência a serem alcançados através de treinamentos e avaliações.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(3) uma lista e a respectiva descrição das estratégias de avaliação e correção, padronização de políticas requisitos de experiência recente.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(e) Para examinadores credenciados: Os requisitos do parágrafo (d)(1) desta seção e, adicionalmente, o seguinte:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) atividades de treinamento e avaliação, que sejam específicas para um avião ou equipamento, para qualificação de uma pessoa para avaliar ao desempenho de pessoas que operam ou que garantam uma operação segura de um modelo e série específicos de avião, de um fabricante em particular.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(2) uma lista e a respectiva descrição dos requisitos de conhecimentos, materiais didáticos, habilidades e padrões de qualificação de cada procedimento e tarefa, a serem alcançados através de treinamentos e avaliações.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(3) uma lista e a respectiva descrição das estratégias de avaliação e correção, padronização de políticas requisitos de experiência recente.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	121.915 Currículo de qualificação continuada	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	Cada Currículo de qualificação continuada deve conter atividades de treinamento e avaliação, como aplicável a cada função específica que seja elencada no AQP, como a seguir:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(a) Ciclo de qualificação continuada . Um ciclo de qualificação continuada que garanta que durante cada ciclo cada pessoa qualificada sob um AQP, incluindo instrutores e examinadores credenciados, receberá um conjunto de eventos, assuntos, treinamentos e avaliações que garantirão que cada pessoa mantenha proeficiência em conhecimentos, habilidades técnicas e habilidades cognitivas requeridas para qualificação inicial de acordo com a qualificação continuada aprovada de um AQP, estratégias de avaliação e correção e provisões para acompanhamentos especiais. Cada ciclo de qualificação continuada deve incluir o seguinte:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) Período de avaliação . Inicialmente, o ciclo de qualificação continuada é composto de dois ou mais períodos de avaliações de igual duração. Cada pessoa qualificada sob um AQP deve receber treinamento de solo e de voo e um exame de competência durante cada período de avaliação em instalações apropriadas para treinamento. O número e frequência das seções de treinamento <u>devem ser aprovadas pela ANAC</u>	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(2) Treinamento . A qualificação continuada deve incluir treinamentos em todas as tarefas, procedimentos e assuntos requeridos de acordo com a documentação aprovada do programa, como o seguinte:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(i) Para comandantes, segundos em comando, e mecânicos de voo, uma apreciação inicial de acordo com a documentação do programa, aprovado pela ANAC, do detentor de certificado.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(ii) Para comandantes, segundos em comando, e mecânicos de voo, comissários, instrutores de voo e examinadores credenciados: treinamento de solo incluindo uma revisão geral dos conhecimentos e habilidades cobertas pelo treinamento de qualificação, informação atualizada sobre novos procedimentos desenvolvidos e informação sobre segurança operacional.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(iii) Para tripulantes, instrutores de voo, examinadores credenciados e outras pessoas envolvidas que conduzam suas tarefas em voo: treinamento de proeficiência no avião, dispositivo de treinamento de voo, simulador de voo ou outro equipamento, como apropriado, em procedimentos <u>manobras de voo normais, anormais e de emergência</u> .	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(iv) Para despachantes de voo e outras pessoas que não suas tarefas em voo: treinamento de solo que inclua uma revisão geral dos conhecimentos e habilidades no treinamento de qualificação, informações atualizadas de novos procedimentos desenvolvidos, informações relativas à <u>segurança operacional e, se aplicável, um programa de observação em linha</u> .	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(v) Para instrutores e examinadores credenciados: treinamento de proeficiência no tipo de dispositivo de treinamento de voo ou tipo de simulador de voo, como apropriado, relativos à operação do equipamento de treinamento. Para instrutores e examinadores credenciados que conduzirão suas tarefas somente em simuladores de voo ou dispositivos de treinamento de voo: treinamento em procedimentos e manobras operacionais de voo (normais, anormais e de emergência).	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(b) Avaliação de desempenho. A qualificação continuada deve incluir uma avaliação de desempenho através de uma amostra daqueles eventos de maior importância identificados através de uma diagnose de competências e aprovados para este propósito pela ANAC. Os seguintes requisitos de avaliação são aplicáveis:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) avaliação de proeficiência, como a seguir:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(i) Para comandantes, segundos em comando, e mecânicos de voo: uma avaliação de proeficiência, partes que deverão ser conduzidas no avião, simulador de voo, ou dispositivo de treinamento de voo como aprovado no currículo do detentor de certificado que deve ser completado durante cada período de avaliação.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(ii) para qualquer outra pessoa coberta por um AQP, meios de avaliar a sua proeficiência na realização de suas tarefas definidas nas operações.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(2) Verificações de competência como a seguir:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(i) exceto como prescrito no parágrafo (b)(2)(ii) desta seção, para comandantes: uma verificação de competência conduzida no avião durante a realização de operações sob o RBAC 121 ou 135 ou durante voos de traslado ou de cheque. Uma verificação de competência deve ser completada no mês calendário do meio do período de avaliação.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(ii) Com a aprovação da ANAC, uma estratégia de verificações de competência não avisadas pode ser utilizada no lugar do requerido pelo parágrafo (b)(2)(i) desta seção. O detentor de certificado que opte pelo previsto neste parágrafo deve garantir que as verificações de competência não avisadas são administráveis e que os tripulantes não tenham ciência antecipada destas verificações. Adicionalmente, O AQP do detentor de certificado deve assegurar que cada comandante seja checado pelo menos uma vez a cada 24 meses. Minimamente, o número de verificações de competência não avisadas realizadas a cada período de um ano deve ser igual a 50% do número de comandantes do detentor de certificado de acordo com uma estratégia aprovada pela ANAC para esta finalidade. Por fim, as verificações de competência conduzidas sob este parágrafo devem ser realizadas sobre todas as áreas geográficas voadas pelo detentor de certificado de acordo com uma amostragem aprovada pela ANAC para este propósito.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(iii) Durante as verificações de competência requeridas pelos parágrafos (b)(2)(i) e (ii) desta seção, cada pessoa que trabalhe como comandante, segundo em comando ou mecânico de voo para aquele voo deve ser individualmente avaliada para determinar se a pessoa está adequadamente treinada, proeficiente em relação àquele avião em particular, função, tipo de operação na qual trabalha; e que a pessoa tem conhecimentos e habilidades suficientes para operar efetivamente como parte da tripulação. A pessoa encarregada da avaliação deve ser um INSPAC ou examinador credenciado e deve possuir as licenças e habilitações requeridas para atuar como comandante daquele avião.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(c) Experiência recente. Para comandantes, segundos em comando, mecânicos de voo, despachantes de voo, instrutores de voo, examinadores credenciados e comissários experiência recente aprovada requerida, apropriada a função.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(d) Duração dos ciclos e períodos. Inicialmente, o ciclo de qualificação continuada aprovada para um AQP não deve exceder o período de duração de 24 meses e deve incluir dois ou mais períodos de avaliações de igual duração. Posteriormente, se houver uma demonstração pelo detentor de certificado que uma extensão é segura, A ANAC pode aprovar uma extensão do tempo do ciclo de qualificação continuada até um máximo de 36 meses calendáricos de duração.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(e) Requalificação. Cada currículo de qualificação continuada deve incluir um segmento de currículo que cubra os requisitos de requalificação de um tripulante, despachante de voo, outras pessoas envolvidas nas operações, instrutores de voo ou examinadores credenciados que não tenha mantido a qualificação de modo continuado.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	121.917 Outros requisitos.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	Em adição aos requisitos constantes das seções 121.913 e 121.915 deste regulamento, cada qualificação e currículo continuado AQP deve incluir os seguintes requisitos:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(a) Treinamento de CRM – Gerenciamento de Recursos da Cabine de solo e voo aplicáveis a cada posição para qual o treinamento é provido no AQP.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(b) Um treinamento e avaliação aprovados de habilidades e proeficiência de cada pessoa treinada sob um AQP para usar suas habilidades em gerenciamento de recursos da tripulação ou suas habilidades técnicas em um cenário real ou simulado de operações. Para tripulantes de voo este treinamento e avaliação devem ser conduzidos em um dispositivo de treinamento de voo aprovado, simulador de voo ou, se aprovado sob este regulamento, na aeronave.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(c) Uma compilação e análise de processo de dados aceitáveis para a ANAC que garanta que o detentor de certificado disponibilize informação de desempenho de seus tripulantes, instrutores de voo e examinadores credenciados que vão permitir que o detentor de certificado e a ANAC determinem se a forma e o conteúdo dos treinamentos e avaliações são satisfatórios e alcançam todos os objetivos do currículo.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	121.919 Certificação	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	Uma pessoa sujeita a um AQP é elegível para receber um certificado de piloto de linha aérea ou comercial, mecânico de voo, despachante de voo ou outro apropriado, baseado no sucesso na conclusão do treinamento e na avaliação alcançados sob este programa se os requisitos a seguir forem alcançados:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(a) O treinamento e a avaliação de conhecimento e habilidades requeridos por um AQP devem obedecer a um critério mínimo de certificação e classificação estabelecidos pela ANAC nos RBAC 61, 63 ou 65. A ANAC pode aprovar alternativas aos critérios de certificação e classificação dos RBAC 61, 63 e 65 incluindo requisitos de testes práticos se puder ser demonstrado que o novo critério estabelecido ou requisito representar uma equivalência ou melhora da competência dos treinandos, da proeficiência operacional e da segurança operacional.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(b) O interessado demonstre satisfatoriamente o currículo de qualificação apropriado.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(c) O interessado demonstre competência nos conhecimentos técnicos e habilidades requeridas (ex. pilotagem), conhecimentos e habilidades e conhecimentos de CRM, conhecimento e habilidades em cenários (ex. LOE) que testem os dois tipos de competências.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(d) O interessado é, sob os requisitos aplicáveis dos RBAC 61, 63 e 65, elegível para tal.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(e) O interessado foi treinado para alcançar proeficiência em Padrões de Qualificação aprovados de um AQP com a supervisão de um instrutor de voo ou examinador credenciado e passou por um LOE ministrado por um examinador credenciado ou INSPAC.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	121.921 Dispositivos de treinamento e simuladores.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(a) Cada dispositivo de treinamento de voo ou simulador que será usado em um AQP para qualquer dos propósitos abaixo deve ser avaliado pela ANAC para atribuição de nível de qualificação do dispositivo de treinamento ou simulador de voo:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) avaliação da proeficiência requerida individual ou da tripulação.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(2) treinamento para alcance de proeficiência ou atividades de treinamento que determinem se uma pessoa ou tripulação está pronta para uma avaliação de competência.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(3) atividades para alcançar os requisitos de experiência recente.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(4) Simulações Operacionais de Linha (LOS).	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(b) Aprovação de outros equipamentos.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) Qualquer equipamento de treinamento destinado a treinamento sob um AQP para outros propósitos que não sejam os elencados no parágrafo (a) desta seção deve ser avaliado pela ANAC estes propósitos.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(2) Na aprovação de um equipamento de treinamento sob este parágrafo deve identificar o dispositivo pela sua nomenclatura e descrição de uso.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(3) Cada dispositivo de treinamento aprovado para uso em um AQP deve ser parte de um programa continuado para sua disponibilidade e fiabilidade para atender suas funções aprovadas pela ANAC.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	121.923 Aprovação de treinamento, qualificação, ou avaliação por terceiros.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(a) Um detentor de certificado operando sob o RBAC 121 ou 135 pode contratar com terceiros um treinamento, qualificação, avaliação e certificação sob um AQP se os seguintes requisitos forem atendidos:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) As entidades contratadas sejam certificadas sob o RBAC 119 ou 142.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(2) Os treinamentos, currículos de qualificação, segmentos de currículo de um AQP provido por uma entidade contratada devem ser provisoriamente aprovados pela ANAC. A entidade contratada pode aprovar provisoriamente o AQP independentemente ou em conjunto com o detentor de certificado. A aprovação provisória deve ser dada pela ANAC.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(3) A utilização específica dos currículos de qualificação, segmentos de currículo de um AQP de um detentor de certificado deve ser aprovado pela ANAC como prescrito na seção 121.909 deste regulamento.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(b) Um aprovação provisória de currículos de qualificação, segmentos de currículo de um AQP de um detentor de certificado sob este parágrafo deve demonstrar que os seguintes requisitos são atendidos:	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(1) o requerente deve possuir um currículo para a qualificação e qualificação continuada de cada instrutor e examinador credenciado.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(2) as facilidades colocadas à disposição, para treinamento, qualificação ou avaliação, do detentor de certificado, operando pelo RBAC 121 ou 135, deve ser adequada de acordo com os critérios da ANAC	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	(3) Exceto em currículos de doutrinação, o currículo ou segmento de currículo deve ser identificado para cada fabricante, modelo, série específicos de um avião (variante), cada tripulante e outras posições designadas.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p>(c) Um detentor de certificado que queira aprovar um currículo ou segmento de currículo de treinamento provisoriamente aprovado de seu AQP deve demonstrar que os seguintes requisitos são atendidos:</p> <p>(1) cada instrutor ou examinador credenciado utilizado pelo provedor de treinamento deve atender a todos os requisitos de qualificação e qualificação continuada aplicáveis aos empregados do detentor de certificado, incluindo conhecimentos suas operações.</p> <p>(2) cada currículo ou segmento de currículo deve ser aprovado pela ANAC para utilização no AQP do detentor de certificado. A ANAC pode aprovar ou requerer modificações que garantam que cada currículo ou segmento de currículo seja aplicável ao AQP do detentor de certificado.</p>	<p>FAR 12 Subpart Y ADOTADA</p> <p>FAR 12 Subpart Y ADOTADA</p> <p>FAR 12 Subpart Y ADOTADA</p>
	121.925 Requisitos de manutenção dos registros	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	Cada detentor de certificado que conduza um AQP aprovado deve estabelecer e manter registros com detalhamento suficiente para demonstrar que está atendendo todos os requisitos do AQP e desta subparte.	FAR 12 Subpart Y ADOTADA
	Subparte Z-Programa de treinamento de artigos perigosos	LAR Capítulo S ADOTADO COMO SUBPARTE Z
	121.1001 Aplicabilidade e definições	LAR Capítulo S ADOTADO COMO SUBPARTE Z
	<p>(a) Esta subparte estabeleça os requisitos de treinamento dos membros da tripulação e pessoas que realizam ou supervisionam diretamente qualquer uma das seguintes funções envolvendo o transporte a bordo de artigos perigosos de um avião:</p> <p>(1) aceitação;</p> <p>(2) rejeição;</p> <p>(3) manuseio;</p> <p>(4) armazenamento acidental para o transporte;</p> <p>(5) embalagem dos artigos da empresa;</p> <p>(6) embarque.</p> <p>(b) <i>Definições.</i> Para os propósitos desta subparte, as seguintes definições são aplicáveis:</p> <p>(1) COMAT – material da empresa ou utilizado por ela.</p> <p>(2) treinamento inicial de artigos perigosos – treinamento básico para cada nova pessoa recém contratada ou que assuma novas funções realizando ou supervisionando diretamente as funções previstas no parágrafo (a) desta seção.</p> <p>(3) Treinamento periódico sobre artigos perigosos. Treinamento requerido a cada 24 meses para cada pessoa que tenha completado satisfatoriamente o programa aprovado de treinamento inicial de artigos perigosos e que realiza ou supervisiona diretamente qualquer um das funções descritas no parágrafo (a) desta seção.</p>	
	121. 1003 Programa de treinamento de artigos perigosos: Generalidades	
	<p>(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e implementar um programa de treinamento de artigos perigosos que:</p> <p>(1) Satisfaça os requisitos do Apêndice O deste regulamento;</p>	

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p>(2) Assegure que cada pessoa que realize ou supervisione diretamente qualquer das funções especificadas no parágrafo 121.1001 (a) seja treinada de acordo com os requisitos deste regulamento; e</p> <p>(3) permita que cada pessoa treinada e capacitada reconheça cargas ou bagagens que contêm ou podem conter artigos perigosos.</p> <p>(b) O detentor de certificado deve prover treinamento inicial e periódico de artigos perigosos a cada membro da tripulação e a cada pessoa que realize ou supervisione diretamente qualquer das funções especificadas no parágrafo 121.1001 (a).</p> <p>(c) O programa de treinamento de artigos perigosos deve ser aprovado pela ANAC antes de sua implementação.</p>	
	121.1005 Programa de treinamento de artigos perigosos: Requisitos	
	<p>(a) Requisitos de treinamento. O detentor de certificado não utilizará nenhum membro da tripulação ou pessoa que realize qualquer das funções definidas em 121.1001 (a), a não ser que tenha completado com êxito o treinamento inicial e periódico dentro dos 24 meses anteriores.</p> <p>(b) Funcionários recém contratados ou com novas funções. Uma pessoa recém contratada, que não tenha completado satisfatoriamente o treinamento de artigos perigosos ou uma pessoa que está mudando de função e que não tenha recebido treinamento inicial e periódico de artigos perigosos, para trabalhos que envolvam a armazenagem acidental de artigos perigosos em um avião pode desempenhar esses trabalhos por não mais que 30 dias, desde a data em que foi contratada ou que assumiu uma nova função, se estiver sob a supervisão direta e visual de uma pessoa que tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial e periódico de artigos perigosos dentro dos últimos 24 meses.</p> <p>(c) Pessoas que trabalham para mais de um detentor de certificado. Um detentor de certificado que emprega ou atribua a uma pessoa a supervisão direta uma função especificada em 121.1001 (a), e esta pessoa presta o mesmo trabalho para outro detentor de certificado, esta pessoa necessita somente instruir ou treinar esta pessoa nas suas políticas e procedimentos, relacionadas a essas funções, se atender aos seguintes requisitos:</p> <p>(1) o detentor de certificado que utilizar-se desta exceção recebe um documento, da pessoa designada à conservação dos registros de treinamento do outro detentor de certificado, atestando que a pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento de artigos perigosos de acordo com o programa de treinamento de artigos perigosos segundo o Apêndice O deste regulamento; e</p> <p>(2) O detentor de certificado que capacitou a pessoa possui especificações operativas equivalentes, em relação à aceitação, manejo e transporte de artigos perigosos, a do detentor de certificado que se vale desta exceção.</p> <p>(d) Treinamento periódico de artigos perigosos. Data de cumprimento. Se uma pessoa completou o treinamento periódico no mês calendárico anterior ou posterior ao mês requerido de treinamento, se considerará que tenha realizado o treinamento neste mês. Se a pessoa completou o treinamento um mês antes ao mês anterior ao vencimento, o mês base passará a ser o mês de realização do treinamento.</p>	<p>LAR Capítulo S ADOTADO COMO SUBPARTE Z</p>

(e) Oficinas de manutenção. O detentor de certificado deve se assegurar que cada oficina de reparos que trabalhe para ele ou em seu nome seja notificada por escrito sobre as políticas e as especificações operativas que autorizam ou proíbem a aceitação, rejeição, manejo, armazenamento acidental para o transporte e o transporte de artigos perigosos incluindo os artigos do operador.

(f) Detentores de certificado que operem no estrangeiro. Esta exceção aplica-se a um detentor de certificado que opera no estrangeiro, onde o Estado requer que o detentor de certificado empregue pessoas que trabalham naquele país para carregar o avião. Em tais casos, o detentor de certificado pode utilizar essas pessoas mesmo quando não tenham sido treinadas de acordo com o programa de treinamento aprovado de artigos perigosos do detentor de certificado. Essas pessoas, no entanto, devem trabalhar sob a supervisão direta de alguma pessoa que tenha completado satisfatoriamente os currículos de treinamento inicial ou periódico do programa de treinamento aprovado de artigos perigosos do detentor de certificado, segundo este regulamento. Essa exceção aplica-se apenas àquelas pessoas que carregam o avião.

121.1007 Registros de treinamento de artigos perigosos.

(a) Requisitos gerais. O detentor de certificado manterá um registro de todo treinamento ministrado dentro de um período de três anos precedentes de cada pessoa que realize ou supervisione funções especificadas em 121.1001 (a). O registro deve ser mantido durante o tempo que tal pessoa realiza ou supervisiona diretamente qualquer dessas funções e adicionalmente por mais 90 dias a partir da data que a pessoa deixe de realizar ou supervisionar o trabalho. Os registros de tratam esse parágrafo devem ser mantidos para os empregados, contratados, subcontratados e qualquer pessoa que realize ou supervisione diretamente aquelas funções para o detentor de certificado.

(b) Localização dos registros. O explorador deve conservar os registros requeridos pelo parágrafo (a) desta seção de todo treinamento inicial e periódico ministrado dentro dos 3 anos precedentes por todas as pessoas que realizam ou supervisionam diretamente as funções listadas no Apêndice O deste regulamento em locais designados. Os registros devem estar disponíveis à ANAC nos locais onde as pessoas capacitadas e treinadas realizam ou supervisionam diretamente as funções especificadas em 121.1001(a) desta subparte. Os registros podem ser mantidos eletronicamente e disponíveis em locais onde haja meios de acessá-los. Quando uma pessoa deixa de realizar ou supervisionar diretamente uma função relacionada a artigos perigosos, o detentor de certificado deve conservar os registros, de tratam esta seção, desta pessoa por mais 90 dias e disponibilizá-los à ANAC no último local de trabalho dessa pessoa.

(c) Conteúdo dos registros. Cada registro deve conter o seguinte:

(1) nome da pessoa;

(2) a data de conclusão do treinamento mais recente;

(3) uma descrição, cópia ou referência do material didático;

(4) o nome e o endereço da entidade que ministrou o treinamento;

(5) uma cópia do certificado, emitido quando a pessoa foi treinada, que demonstre que uma avaliação foi concluída satisfatoriamente

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p>(d) Nova função ou trabalhador recém-contratado. Cada detentor de certificado que empregar uma pessoa sob a exceção estabelecida na seção 121.1005(b) deve manter registros para cada uma desta pessoa. Os registros devem estar disponíveis à ANAC onde a pessoa realiza ou supervisiona diretamente as funções listadas em 121.1001(a) deste regulamento. Os registros de que tratam esta seção podem ser mantidos em meios eletrônicos em lugares onde hajam meios para acessá-los e devem incluir o seguinte:</p> <p>(1) uma declaração assinada por um representante do detentor de certificado que autorize o emprego da pessoa de acordo com a exceção;</p> <p>(2) a data do contrato ou mudança de função;</p> <p>(3) o nome da pessoa e a função atribuída;</p> <p>(4) o nome do supervisor da função; e</p> <p>(5) A data que a pessoa deve concluir o treinamento de artigos perigosos de acordo com o Apêndice O deste regulamento.</p>	
	Subpart AA-Aeronavegabilidade continuada	FAR 121 Subpart AA ADOTADA, por razões maior paralelismo com aquele regulamento
	121.1101 Propósito e definição	FAR 121 Subpart AA ADOTADA, por razões maior paralelismo com aquele regulamento
	<p>(a) Esta subparte requer que um detentor de certificado sob o RBAC 119 sustente a aeronavegabilidade continuada de cada avião. Estes requisitos podem incluir, mas não se limitam a, uma revisão do programa de manutenção, mudanças de desenho incorporadas e revisões incorporadas às instruções para aeronavegabilidade continuada.</p>	FAR 121 Subpart AA ADOTADA, por razões maior paralelismo com aquele regulamento
	121.1105 Inspeções de aviões em serviço e revisão de registros.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(a) Aplicabilidade. Esta seção se aplica a todos os aviões operados pelo detentor de certificado sob este regulamento.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(b) Operações após inspeção e revisão de registros. Após as datas especificadas nesta seção, o detentor de certificado não poderá operar um avião a não ser que a ANAC tenha notificado o detentor de certificado que completou a inspeção de aeronave em serviço e revisão de registros requeridos por esta seção. Durante a inspeção e revisão de registros, o detentor de certificado deve demonstrar à ANAC que a manutenção da peças ou componentes do avião sensíveis ao tempo são, adequadamente e no tempo estabelecido, suficientes para garantir mais alto grau de segurança.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) Aviões com mais de 24 anos em serviço em dezembro de 2003: inspeções iniciais e repetitivas e revisão dos registros até no máximo dezembro de 2007, e, a partir da inspeção inicial, inspeções repetitivas em intervalos de até 7 anos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) Aviões com mais de 14 anos e menos de 24 anos em serviço em dezembro de 2003: inspeções iniciais e repetitivas e revisão dos registros até no máximo dezembro de 2008, e, a partir da inspeção inicial, inspeções repetitivas em intervalos de até 7 anos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) Aviões com menos de 14 anos em serviço em dezembro de 2003: inspeções iniciais e repetitivas e revisão dos registros em até 5 anos após o décimo quinto ano em serviço, e, a partir da inspeção inicial, inspeções repetitivas em intervalos de até 7 anos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(c) Conflitos cronograma imprevistos. No evento de conflitos cronograma imprevistos para um avião específico a ANAC pode aprovar uma extensão de até 90 dias além dos prazos definidos no parágrafo (b) desta seção.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(d) Disponibilidade de registros e aviões. O detentor de certificado deve disponibilizar à ANAC cada avião para o qual é requerido uma inspeção e uma revisão de registros sob esta seção, nas condições de estabelecidas pela ANAC, e adicionalmente registros que contenham a seguinte informação:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) anos totais em serviço do avião;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) tempo total em serviço da fuselagem;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) ciclos de voo totais da fuselagem;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(4) dados da última inspeção e revisão de registros requeridos por esta seção;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(5) estado atual das peças da fuselagem com tempo de vida limitado;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(6) tempo desde a última revisão geral de todos os componentes estruturais que requerem uma revisão geral em um tempo específico;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(7) estado atual das inspeções do avião. Incluindo o tempo desde a última inspeção requerida pelo programa de manutenção sob o qual o avião é mantido;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(8) estado de aplicação das diretivas de aeronavegabilidade (AD) aplicáveis incluindo a data e os métodos de cumprimento, e, se a AD envolver uma ação recorrente, o tempo e data de quando a nova ação é requerida;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(9) uma lista das principais alterações estruturais; e	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(10) um reporte dos maiores reparos estruturais e o atual estado destes reparos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(e) Notificação à ANAC. Cada detentor de certificado deve notificar à ANAC, pelo menos, 60 dias antes da data na qual o avião e seus registros estarão disponíveis para inspeção.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	§ 121.1107 Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(a) Nenhum detentor de certificado poderá operar um Airbus A300 (excluindo as séries -600), British Aerospace modelo BAC 1-11, Boeing modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, McDonnell Douglas modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, Fokker modelo F28, ou Lockheed modelo L-1011 além dos ciclos de implementação aplicáveis especificados abaixo ou até a data de de 25 de maio de 2004, o que ocorrer mais tarde, a não ser que orientações para avaliações de reparos aplicáveis à superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e estas orientações sejam incorporadas no programa de manutenção aprovado pela ANAC.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) Airbus modelo A300 (excluindo a série -600), o tempo de implementação de ciclos de voo é:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(i) modelo B2: 36.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(ii) modelo B4-100 (inclusive o modelo B4-2C): 30.000 voos acima da linha de janelas e 36.000 voos abaixo da linha de janelas.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(iii) modelo B4-200: 25.500 voos cima da linha de janelas e 34.000 voos abaixo da linha de janelas.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) Para todos os modelos da British Aerospace BAC 1-11, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) Para todos os modelos do Boeing 707, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 15.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(4) Para todos os modelos do Boeing 720, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 23.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(5) Para todos os modelos do Boeing 727, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 45.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(6) Para todos os modelos do Boeing 737, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(7) Para todos os modelos do Boeing 747, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 15.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(8) Para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-8, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 30.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(9) Para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-9/MD-80, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(10) Para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-10, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 30.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(11) Para todos os modelos de Lockheed L-1011, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 27.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(12) Para os modelos Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000, e 4000, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
		FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	121.1109 Inspeções Suplementares	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(a) Aplicabilidade. Exceto como especificado no parágrafo (b) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) uma capacidade de assentos máxima de 30 ou mais assentos; ou	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) uma capacidade de carga paga máxima de 7.500 libras ou mais.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(b) Reservado.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(c) Requisitos gerais. Após 20 de dezembro de 2012, um detentor de certificado não poderá operar um avião sob este regulamento a não ser que os seguintes requisitos sejam atendidos:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) Manutenção Estrutural. Um programa de manutenção do detentor de certificado para aviões que inclua inspeções baseadas em tolerâncias ao dano e procedimentos para estruturas suscetíveis a quebra por fadiga que possam causar uma falha catastrófica. Para este propósito desta seção, esta estrutura será denominada "estrutura crítica à fadiga".	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) Efeitos adversos de reparos, alterações e modificações. O programa de manutenção de um avião inclui um meio de abordar os efeitos adversos, de reparos, alterações e modificações, podem ter sobre a "estrutura crítica à fadiga" e as inspeções exigidas pelo parágrafo (c) (1) desta seção. Os meios para abordar estes efeitos no programa de manutenção devem ser aprovados pela ANAC.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) Mudanças no programa de manutenção. As mudanças feitas no programa de manutenção requeridos pelos parágrafos (c)(1) e (c)(2) desta seção e qualquer nova revisão destas mudanças devem ser aprovadas pela ANAC.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	121.1111 Programa de manutenção dos sistemas de interconexão de cabeamento elétrico (EWIS)	FAR 121 Subpart AA ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(a) Exceto como especificado no parágrafo (f) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) uma capacidade de assentos máxima de 30 ou mais assentos; ou	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) uma capacidade de carga paga máxima de 7.500 libras ou mais.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(b) Após 10 de março de 2013, nenhum detentor de certificado pode operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção a não ser que o programa de manutenção deste avião inclua inspeções e procedimentos para EWIS.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(c) Mudanças no programa de manutenção EWIS proposto devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada (ICA) EWIS que tenham sido desenvolvidas de acordo com as provisões do Apêndice H do RBAC 25 aplicável a cada avião afetado (incluindo aquelas ICA desenvolvidas para tipos suplementares certificados instalados em cada aeronave) e que foram aprovados pela ANAC.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) Para aviões sujeitos ao previsto na seção 26.11 do RBAC 26, O EWIS ICA deve atender aos parágrafos H25.5(a)(1) e (b) do RBAC 25.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) Para aviões sujeitos ao parágrafo 25.1729 do RBAC 25, o EWIS ICA deve atender aos parágrafos H25.4 e H25.5 do RBAC 25.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(d) Após 10 de março de 2013, antes do retorno de um avião ao serviço, após alguma alteração em qualquer EWIS ICA desenvolvida, o detentor de certificado deve incluir no programa de manutenção do avião inspeções e procedimentos para EWIS baseados naquela ICA.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(e) As mudanças no programa de manutenção EWIS identificadas nos parágrafos (c) e (d) desta seção e qualquer outra revisão EWIS posterior devem ser submetidas à ANAC para aprovação.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(f) Esta seção não se aplica aos seguintes modelos de aviões:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) Lockheed L-188	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) Bombardier CL-44	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) Mitsubishi YS-11	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(4) British Aerospace BAC 1-11	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(5) Concorde	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(6) deHavilland D.H. 106 Comet 4C	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(7) VFW-Vereinigte Flugtechnische Werk VFW-614	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(8) Illyushin Aviation IL 96T	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(9) Bristol Aircraft Britannia 305	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(10) Handley Page Herald Type 300	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(11) Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation Mercure 100C	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(12) Airbus Caravelle	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(13) Lockheed L-300	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	121.1113 Programa de manutenção dos tanques de combustível	FAR 121 Subpart AA ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(a) Exceto como especificado no parágrafo (f) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) uma capacidade de assentos máxima de 30 ou mais assentos; ou	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) uma capacidade de carga paga máxima de 7.500 libras ou mais.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo, antes de 16 de junho de 2008, o detentor de certificado deve submeter à ANAC instruções da manutenção proposta para os tanques que atendam à Special Federal Aviation Regulation No. 88 (SFAR 88).	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(c) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção a não ser que o programa de manutenção para aqueles aviões tenha sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis para os sistemas de tanques de combustível.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(d) As revisões do programa de manutenção dos sistemas de tanques de combustível propostas devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada (ICA) para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do SFAR 88 ou o parágrafo 25.1529 do RBAC 25 ou o Apêndice H deste mesmo regulamento e devem ser aprovadas pela ANAC.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(e) Antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com ICA desenvolvidas sob o SFAR 88 ou sob a seção 25.1529 do RBAC 25, o detentor de certificado deve incluir no programa de manutenção do avião inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas ICA.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(f) As mudanças no programa de manutenção do sistema de tanques de combustível identificadas nos parágrafos (d) e (e) desta seção e qualquer revisão posterior devem ser submetidas para aprovação à ANAC.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(g) Esta seção não se aplica aos seguintes modelos de avião:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) Bombardier CL-44	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) Concorde	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) deHavilland D.H. 106 Comet 4C	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(4) VFW-Vereinigte Flugtechnische Werk VFW-614	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(5) Ilyushin Aviation IL 96T	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(6) Bristol Aircraft Britannia 305	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(7) Handley Page Herald Type 300	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(8) Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation Mercure 100C	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(9) Airbus Caravelle	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(10) Lockheed L-300	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	121.1117 Meios de redução de inflamabilidade	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(a) Aplicabilidade. Exceto como especificado no parágrafo (o) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) uma capacidade de assentos máxima de 30 ou mais assentos; ou	FAR 121 Subpart AA ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(2) uma capacidade de carga paga máxima de 7.500 libras ou mais.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(b) Aviões recém-produzidos. Exceto como prescrito na seção 121.628, nenhum detentor de certificado pode operar um avião identificado na tabela 1 desta seção (incluindo aviões cargueiros) para o qual o Estado do fabricante tenha emitido um certificado de aeronavegabilidade aprovado após 20 de setembro de 2010 a não ser que Meios de Mitigação de Ignição (IMM) ou Meios de Redução de Inflamabilidade (FRM) atendam aos requisitos da seção 26.33 do RBAC 26.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	Tabela 1	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	Model-Boeing Model-Airbus	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	747 Series A318, A319, A320, A321 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	737 Series A330, A340 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	777 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	767 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(c) Tanques auxiliares de combustível. Após as datas declaradas no parágrafo (e) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião sujeito à seção 26.33 do RBAC 26 que possua um tanque auxiliar de combustível instalado de acordo com uma aprovação de campo, a não ser que os seguintes requisitos sejam atendidos:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) o detentor de certificado atenda ao previsto na seção 26.35 do RBAC 26, na data declarada nessa seção.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) O detentor de certificado instale Meios de Mitigação de Inflamabilidade em Impactos (FIMM), se aplicável, aprovados pela ANAC.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) Exceto de acordo com o previsto na seção 121.628 deste regulamento, o FIMM está operacional.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(d) "Retrofit". Exceto como previsto nos parágrafos (j), (k) e (l) desta seção, após as datas especificadas no parágrafo (e) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião para o qual se aplique esta seção a não ser que os requisitos dos parágrafos (d)(1) e (d)(2) desta seção sejam atendidos.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) IMM, FRM ou FIMM, se requeridos pelas seções 26.33 e 26.35 ou 26.37 do RBAC 26, e aprovados pela ANAC, instalados nas datas especificadas no parágrafo (e) desta seção.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) Exceto como previsto na seção 121.628, o IMM, FRM ou FIMM, como aplicável, são operacionais	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(e) Datas de cumprimento. Exceto como previsto nos parágrafos (k) e (l) desta seção, as instalações requeridas pelo parágrafo (d) desta seção devem ser cumpridas até as datas especificadas nos parágrafos (e)(1), (e)(2) ou (e)(3) desta seção.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) 50% da frota do detentor de certificado, identificada no parágrafo (d)(1) desta seção, deve ser modificada até 19 de setembro de 2016	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) a totalidade da frota do detentor de certificado identificada no parágrafo (d)(1) desta seção deve ser modificadas até 19 de setembro de 2019.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) para detentores de certificado que possuem apenas um avião dos modelos identificados na Tabela 1 desta seção, o avião deve ser modificado até 19 de setembro de 2019.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(f) Cumprimento após instalações. Exceto de acordo como previsto na seção 121.628 deste regulamento, nenhum detentor de certificado pode:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) operar um avião cujo IMM ou FRM tenha sido instalado antes das datas especificadas no parágrafo (e) desta seção a não ser que os mesmos estejam operacionais; ou	FAR 121 Subpart AA ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(2) desative ou remova um IMM ou FRM instalado, a não ser que seja substituído por meios que atendam ao parágrafo (d) desta seção.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(g) Revisões do programa de manutenção. Nenhum detentor de certificado pode operar um avião cujas limitações de aeronavegabilidade tenham sido aprovadas pela ANAC de acordo com as seções 26.33, 26.35 ou 26.37 do RBAC 26, após a modificação do avião de acordo com o parágrafo (d) desta seção, a não ser que o programa de manutenção para aquele avião seja revisado para incluir as limitações de aeronavegabilidade aplicáveis.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(h) Após a revisão do programa de manutenção como requerido pelo parágrafo (g) desta seção, antes do retorno ao serviço do avião após qualquer alteração nas quais as limitações de aeronavegabilidade requeridas pela seção 25.981 do RBAC 25 e a seção 26.33 ou 26.37 do RBAC 26, o detentor de certificado deve revisar o programa de manutenção para o avião para incluir as limitações de aeronavegabilidade.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(i) As mudanças do programa de manutenção identificadas nos parágrafos (g) e (h) desta seção devem ser submetidas à ANAC para aprovação prévia.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(j) Os requisitos do parágrafo (d) desta seção não se aplicam a aviões operados em operações carqueiras, mas estes aviões estão sujeitos ao parágrafo (f) desta seção.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(k) As datas de cumprimento especificadas no parágrafo (e) desta seção podem ser estendida por um ano, desde que:	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) até, pelo menos, um ano antes das datas especificadas no parágrafo (e), o detentor de certificado notifique a ANAC que pretende adotar este parágrafo;	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) até 18 março de 2011, o detentor de certificado faça uma emenda de acordo com o previsto na seção 119.51 do RBAC 119 e revise o manual requerido em 121.133 deste regulamento para incluir um requisito para os aviões especificados na Tabela 2 desta seção para o uso do sistema de ar condicionado do "gate" para tempos maiores que 30 minutos, quando disponível no "gate" e operacional, sempre que a temperatura ambiente for superior a 15 graus Célsius; e	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) posteriormente, o detentor de certificado use o sistema de ar-condicionado como descrito no parágrafo (k)(2) desta seção em cada avião sujeito à extensão.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	Tabela 2	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	Model-Boeing Model-Airbus	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	747 Series A318, A319, A320, A321 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	737 Series A300, A310 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	777 Series A330, A340 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	767 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	757 Series	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(l) Para qualquer detentor de certificado cujo certificado foi emitido após 1º de janeiro 2009, o cumprimento com as datas especificadas no parágrafo (e) desta seção pode ser estendido por um ano, desde que o detentor de certificado atenda aos requisitos do parágrafo (k)(2) desta seção quando as especificações operativas forem emitidas e, posteriormente, use os sistemas de ar-condicionado descritos no parágrafo (k)(2) desta seção em cada avião sujeita a esta extensão.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(m) Após a data em que qualquer detentor de certificado é requerido por esta seção a modificar 100% da frota afetada, nenhum detentor de certificado pode operar no transporte de passageiros quaisquer dos modelos especificados na Tabela 2 desta seção a não ser que o avião tenha sido modificado em conformidade com o parágrafo 23.33(c) do RBAC 23.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(n) Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer avião nos qual um tanque de combustível auxiliar após 19 de setembro de 2019 a não ser que a ANAC tenha certificado o tanque em conformidade com a seção 25.981 do RBAC 25.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	Exclusões. Os requisitos desta seção não se aplicam aos seguintes modelos de aviões	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(1) Convair CV-240, 340, 440, incluídas as conversões.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(2) Lockheed L-188 Electra.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(3) Vickers Armstrong Viscount.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(4) Douglas DC-3, including turbine powered conversions.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(5) Bombardier CL-44.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(6) Mitsubishi YS-11.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(7) BAC 1-11.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(8) Concorde.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(9) deHavilland D.H. 106 Comet 4C.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(10) VFW-Vereinigte Flugtechnische VFW-614.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(11) Ilyushin Aviation IL 96T.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(12) Vickers Armstrong Viscount.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(13) Bristol Aircraft Britannia 305.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(14) Handley Page Handley Page Herald Type 300.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(15) Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation Mercure 100C.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(16) Airbus Caravelle.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(17) Fokker F-27/Fairchild Hiller FH-227.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	(18) Lockheed L-300.	FAR 121 Subpart AA ADOTADA
	APÊNDICE A	Anexo 6, Apêndice B
	CONJUNTO DE PRIMEIROS SOCORROS E CONJUNTO MÉDICO DE EMERGÊNCIA	da Convenção Internacional de Aviação Civil;
	(a) De acordo com parágrafo 121.309(d)(1) deste regulamento, o detentor de certificado deve levar a bordo os seguintes conjuntos médicos:	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(1) conjuntos de primeiros socorros em todos os aviões;	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(2) conjuntos de precaução universal em todos os aviões que requeiram pelo menos um comissário;	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(3) um conjunto médico de emergência a bordo de todos os aviões com capacidade máxima de assentos maior ou igual a 100 assentos em trajetos de duração maior de 2 horas.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(b) Número de conjuntos de primeiros socorros e conjuntos de precaução universal requeridos	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(1) conjuntos de primeiros socorros:	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
TABELA 1 Nº DE ASSENTOS X Nº CONJUNTOS DE PRIMEIROS SOCORROS		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
Assentos	Conjuntos de primeiros socorros	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
0-100	1	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
101-200	2	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
201-300	3	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
301-400	4	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
401-500	5	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
Acima de 500	6	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(2) conjuntos de precaução universal: para voos de rotina, em aviões que requeiram pelo menos um comissário devem ser levados a bordo dois conjuntos de precaução universal. Deve-se aumentar a quantidade deste conjuntos quando haja algum risco de saúde pública, como em um caso de uma enfermidade contagiosa grave que possa resultar em pandemia. Os conteúdos destes conjuntos podem ser utilizados para limpar produto corporal potencialmente infeccioso e proteger a tripulação.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(c) localização no avião.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(1) Os conjuntos de primeiros socorros e de precaução universal requeridos devem ser distribuídos de maneira uniforme e de fácil acesso a tripulação na cabine de passageiros.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(2) Os conjuntos de primeiros socorros e de precaução universal devem ser armazenados em um lugar seguro e apropriado.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(3) Os conjuntos de primeiros socorros e de precaução universal devem ser conservados livres de pó, umidade e de temperaturas prejudiciais.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(d) Conteúdo.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(1) Conteúdo do conjunto de primeiros socorros:	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Swabs anti-sépticos (pacote com 10)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Atadura: 7.5 cm × 4.5 m (ou tamanho aproximado)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Atadura triangular; pinos de segurança	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Compressa para queimaduras: 10 cm × 10 cm (ou tamanho aproximado)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Compressa estéril: 7.5 cm × 12 cm (ou tamanho aproximado)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Gaze estéril: 10.4 cm × 10.4 cm (ou tamanho aproximado)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Fita adesiva: 2,5 cm (rolo)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Fita adesiva, cirúrgica: 1.2 cm × 4.6 m	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Faixa adesiva estéril (ou equivalente)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	— Toalhas pequenas ou lenços com sabonete líquido	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Protetor (tampão), ou fita, ocular	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Tesouras: 10 cm (se permitido pela legislação nacional)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Pinças	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Luvas descartáveis (múltiplos pares)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Termômetros (não-mercuriais)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Máscara de ressuscitação boca-a-boca com válvula unidirecional	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Manual de primeiros socorros, versão atualizada	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Formulário de registro de eventos mórbidos a bordo	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(i) As medicações sugeridas a seguir podem ser incluídas nos kits de primeiros socorros quando permitido pelos regulamentos nacionais:	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Analgésicos de ação leve a moderada	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Antieméticos	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Descongestionante nasal	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Antiácido	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Antihistamínico	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(2) Conjunto de Prevenção Universal:	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Pó seco que converte resíduos orgânicos líquidos em um gel granulado estéril	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Desinfetante germicida para limpeza de superfícies	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Lenços	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Máscara para face /olhos (separadas ou combinadas)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Luvas (descartáveis)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Avental protetor	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Toalha absorvente tamanho grande	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Pá com espátula (ou equivalente)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Saco/sacola para descarte de material infecto-contagioso	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Instruções	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(e) Conteúdo do conjunto Médico de Emergência:	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(1) Equipamento:	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Estetoscópio	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	— Esfignomanômetro (eletrônico, de preferência)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Cânulas orofaríngeas (3 tamanhos)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Seringas (vários tamanhos)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Agulhas (vários tamanhos)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Catéteres endovenosos (vários tamanhos)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Lenços antissépticos	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Luvas (descartáveis)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Recipiente (caixa) para descarte de agulhas	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Catéter urinário	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Sistema para administração de fluidos endovenosos	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Torniquete venoso	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Gaze	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Fita adesiva	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Máscaras cirúrgicas	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Catéter traqueal de emergência (ou cânula endovenosa de grande calibre)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	— Clamp umbilical	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Termômetros (não-mercuriais)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Cartões informativos de suporte básico à vida	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Ambú	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Lanterna e baterias	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	(2) Medicação	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Epinefrina 1:1 000	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Antihistamínico – injetável	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Dextrose 50% (ou equivalente) – injetável: 50 ml	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Cápsulas de Nitroglicerina, ou spray	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Analgésicos potentes	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Sedativo anticonvulsivante – injetável	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Antiemético – injetável	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Broncodilatador – inalável	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	— Atropina – injetável	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Adrenocorticosteróide – injetável	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Diurético – injetável	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Medicação para sangramento pós-parto	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Cloreto de Sódio (NaCl) 0.9% (mínimo 250 ml)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Ácido acetilsalicílico (aspirina) para uso oral	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Beta-bloqueador oral	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	*OBS: Por enquanto, não há a exigência de Desfibrilador Externo Automático (DEA) a bordo de aeronaves comerciais brasileiras.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	Se um monitor cardíaco está disponível (com ou sem DEA), adicionar a lista abaixo:	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	— Epinefrina 1:10 000 (pode ser uma diluição da epinefrina 1:1 000)	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	<i>Nota – A Conferência das Nações Unidas para Adoção de uma Simples Convenção em Narcóticos, em março de 1961 adotou tal Convenção, cujo artigo 32 contém provisões especiais relativas ao transporte de medicamentos nos conjuntos médicos de emergência de aeronaves encaixadas em voos internacionais.</i>	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(f) O Conjunto médico de emergência aprovado requerido por 121.309(d)(1) deve atender às especificações e requisitos estabelecidos pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA.	Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
		Anexo 6, Apêndice B da Convenção Internacional de Aviação Civil.
	APÊNDICE B - ESPECIFICAÇÃO DE GRAVADOR DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	INALTERADO
	APÊNDICE C - CONJUNTOS DE SOBREVIVÊNCIA NO MAR E NA SELVA	INALTERADO
	APÊNDICE D - CRITÉRIOS PARA DEMONSTRAÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA EVACUAÇÃO EM EMERGÊNCIA CONFORME 121.291	INALTERADO
	APÊNDICE E - REQUISITOS PARA TREINAMENTO DE VOO	INALTERADO
	APÊNDICE F - EXIGÊNCIAS PARA EXAMES DE COMPETÊNCIA TÉCNICA	ALTERADA A DENOMINAÇÃO DE EXAMES DE PROEFICIÊNCIA PARA EXAMES DE COMPETÊNCIA TÉCNICA
	APÊNDICE G - RADAR DOPPLER E SISTEMA DE NAVEGAÇÃO INERCIAL (INS). REQUERIMENTO PARA AVALIAÇÃO; EQUIPAMENTO E INSTALAÇÃO DO MESMO; PROGRAMA DE TREINAMENTO; PRECISÃO E CONFIABILIDADE DO EQUIPAMENTO; PROGRAMA DE AVALIAÇÃO.	INALTERADO
APÊNDICE H - SIMULADORES AVANÇADOS	APÊNDICE H – SIMULADORES AVANÇADOS	ALTERADO PARA MELHOR COMPREENSÃO DO REQUISITO
Este apêndice fornece orientação e uma maneira de prover treinamento de tripulantes de voo em simuladores de voo avançados. Este apêndice descreve os requisitos para o simulador e para o sistema de visualização que devem ser atendidos para obter aprovação de certos tipos de treinamento no simulador. Os requisitos apresentados neste apêndice são adicionais aos requisitos para aprovação de um simulador estabelecidos na seção 121.407 deste regulamento. Cada simulador a ser usado conforme este apêndice deve ser aprovado como simulador Nível B, C ou D, como apropriado. Para obter a aprovação para um simulador de nível específico, deve ser demonstrado de modo a satisfazer ao DAC:	Este apêndice fornece orientação e uma maneira de prover treinamento de tripulantes de voo em simuladores de voo avançados. Este apêndice descreve os requisitos para o simulador e para o sistema de visualização que devem ser atendidos para obter aprovação de certos tipos de treinamento no simulador. Os requisitos apresentados neste apêndice são adicionais aos requisitos para aprovação de um simulador estabelecidos na seção 121.407 deste regulamento, e são aplicáveis também para qualificação de simuladores a serem usados por operadores aéreos sob as regras do RBAC 135 e RBAC 91, bem como na utilização destes simuladores em programas de treinamento de detentores de certificado que operam sob o RBAC 135 e candidatos a licenças e habilitações descritas no RBAC 61. Cada simulador a ser usado conforme este apêndice deve ser aprovado como simulador Nível B, C ou D, como apropriado. Para obter a aprovação para um simulador de nível específico, deve ser demonstrado de modo a satisfazer à ANAC:	ALTERADO PARA MELHOR COMPREENSÃO DO REQUISITO
1. provas documentadas de conformidade com os apropriados requisitos deste apêndice do simulador, do sistema de visualização e do treinamento adicional para o nível para o qual a aprovação estiver sendo solicitada.	1. provas documentadas de conformidade com os apropriados requisitos deste apêndice do simulador, do sistema de visualização e do treinamento adicional para o nível para o qual a aprovação estiver sendo solicitada.	Requisito mantido

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
2. uma avaliação dos apropriados requisitos do simulador e do sistema de visualização para o nível para a qual a aprovação estiver sendo solicitada.	2. uma avaliação dos apropriados requisitos do simulador e do sistema de visualização para o nível para a qual a aprovação estiver sendo solicitada.	Requisito mantido
Modificações na Programação de Simuladores	Modificações na Programação de Simuladores	Mantido o texto original.
Embora exista a necessidade de alguma flexibilidade para permitir modificações na programação ("software") de um simulador, tais modificações exigem cuidadoso estudo e análise, visando assegurar que o simulador manterá sua capacidade de duplicar as características no solo e em vôo do tipo de avião simulado. Desse modo, os seguintes procedimentos devem ser seguidos para permitir essas alterações, sem afetar a aprovação de um simulador Apêndice H:	Embora exista a necessidade de alguma flexibilidade para permitir modificações na programação ("software") de um simulador, tais modificações exigem cuidadoso estudo e análise, visando assegurar que o simulador manterá sua capacidade de duplicar as características no solo e em vôo do tipo de avião simulado. Desse modo, os seguintes procedimentos devem ser seguidos para permitir essas alterações, sem afetar a aprovação de um simulador Apêndice H:	Requisito mantido
1. vinte e um dias calendários antes de realizar quaisquer modificações na programação que possa ter impacto na dinâmica de solo ou de vôo de um simulador Apêndice H, uma listagem completa dessas modificações, incluindo modificações relacionadas com o movimento e o sistema de visualização, deve ser encaminhada, por escrito, à Divisão do DAC responsável pela avaliação continuada desse simulador.	1. vinte e um dias calendários antes de realizar quaisquer modificações na programação que possa ter impacto na dinâmica de solo ou de vôo de um simulador Apêndice H, uma listagem completa dessas modificações, incluindo modificações relacionadas com o movimento e o sistema de visualização, deve ser encaminhada, por escrito, à ANAC.	Requisito mantido
2. se o DAC não contestar as modificações propostas dentro dos 21 dias calendários, o operador pode implementar as mesmas.	2. se a ANAC não contestar as modificações propostas dentro dos 21 dias calendários, o operador pode implementar as mesmas.	Requisito mantido
3. mudanças que possam afetar um simulador Nível B aprovado devem ser testadas pelo operador para determinar o impacto da modificação antes de serem submetidas ao DAC.	3. mudanças que possam afetar um simulador Nível B aprovado devem ser testadas pelo operador para determinar o impacto da modificação antes de serem submetidas à ANAC.	Requisito mantido
4. mudanças de programação realmente implantadas devem ser sumarizadas e entregues ao DAC. Quando os testes conduzidos pelo operador mostrarem diferenças de desempenho provocadas por uma modificação, uma cópia da folha de registro dos novos testes deve ser enviada ao DAC visando substituir a página anterior da lista de testes aprovada.	4. mudanças de programação realmente implantadas devem ser sumarizadas e entregues à ANAC. Quando os testes conduzidos pelo operador mostrarem diferenças de desempenho provocadas por uma modificação, uma cópia da folha de registro dos novos testes deve ser enviada à ANAC visando substituir a página anterior da lista de testes aprovada.	Requisito mantido
5. a fim de assegurar-se que a qualidade aerodinâmica do simulador não foi degradada por uma modificação da programação, o DAC pode determinar uma verificação em vôo no simulador ou pode solicitar exame dos dados técnicos usados para substanciar as modificações realizadas.	5. a fim de assegurar-se que a qualidade aerodinâmica do simulador não foi degradada por uma modificação da programação, a ANAC pode determinar uma verificação em vôo no simulador ou pode solicitar exame dos dados técnicos usados para substanciar as modificações realizadas.	Requisito mantido
6. todas as solicitações para mudanças de programação serão avaliadas com base nos mesmos critérios usados para aprovação inicial de um simulador para Nível B, C ou D.	6. todas as solicitações para mudanças de programação serão avaliadas com base nos mesmos critérios usados para aprovação inicial de um simulador para Nível B, C ou D.	Requisito mantido
Lista de Equipamentos Mínimos de Simulador (MEL)	Lista de Equipamentos Mínimos de Simulador (MEL)	Mantido o texto original.
Em virtude da rigidez das tolerâncias e de outros requisitos para aprovação de simuladores Apêndice H, o equipamento deve poder prover treinamento realístico com certos itens não essenciais inoperantes. Dessa forma, um operador pode operar seu simulador segundo uma MEL aprovada para o mesmo pelo DAC. Para cada componente inoperante do simulador, a MEL deve incluir os tipos de treinamento e de exames em vôo autorizados com o componente inoperante. Para tal fim, cada componente deve ser classificado em uma das categorias abaixo, com as anotações aplicáveis ao uso do mesmo no programa de treinamento:	Em virtude da rigidez das tolerâncias e de outros requisitos para aprovação de simuladores Apêndice H, o equipamento deve poder prover treinamento realístico com certos itens não essenciais inoperantes. Dessa forma, um operador pode operar seu simulador segundo uma MEL aprovada para o mesmo pela ANAC. Para cada componente inoperante do simulador, a MEL deve incluir os tipos de treinamento e de exames em vôo autorizados com o componente inoperante. Para tal fim, cada componente deve ser classificado em uma das categorias abaixo, com as anotações aplicáveis ao uso do mesmo no programa de treinamento:	Requisito mantido
1. nenhum treinamento ou exames de vôo	1. nenhum treinamento ou exames de vôo	Requisito mantido
2. treinamento em manobras específicas	2. treinamento em manobras específicas	Requisito mantido
3. certificações e exames de vôo	3. certificações e exames de vôo	Requisito mantido
4. treinamento orientado para operações em rota (LOFT).	4. treinamento orientado para operações em rota (LOFT).	Requisito mantido
Programa de Treinamento com Simulação Avançada	Programa de Treinamento com Simulação Avançada	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
Para um operador conduzir treinamento Nível C ou D segundo este apêndice, todos os treinamentos e exames de vôo requeridos devem ser realizados conforme um programa de treinamento simulado avançado, o qual deve ser aprovado pelo DAC para o específico operador. Esse programa deve garantir que todos os instrutores e examinadores sejam adequadamente qualificados para prover o treinamento requerido pelo programa de treinamento do Apêndice H. O programa de treinamento simulado avançado deve incluir o seguinte:	Para um operador conduzir treinamento Nível C ou D segundo este apêndice, todos os treinamentos e exames de voo requeridos devem ser realizados conforme um programa de treinamento simulado avançado, o qual deve ser aprovado pela ANAC especificamente para o operador. Esse programa deve garantir que todos os instrutores e examinadores sejam adequadamente qualificados para prover o treinamento requerido pelo programa de treinamento do Apêndice H. O programa de treinamento simulado avançado deve incluir o seguinte:	Requisito mantido troca de DAC por ANAC
1. programa de treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico em simulador e os procedimentos para restabelecer experiência recente no simulador.	1. programa de treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico em simulador e os procedimentos para restabelecer experiência recente no simulador.	Requisito mantido
2. como o programa de treinamento pretende integrar simuladores Nível B, C, e D com outros simuladores e dispositivos de treinamento visando otimizar todas as funções de treinamento, exame e certificação.	2. como o programa de treinamento pretende integrar simuladores Nível B, C, e D com outros simuladores e dispositivos de treinamento visando otimizar todas as funções de treinamento, exame e certificação.	Requisito mantido
3. documentação demonstrando que cada instrutor e examinador de simulador tem experiência de pelo menos 1 ano trabalhando em tal função para o detentor de certificado ou que trabalhou pelo menos um ano como piloto em comando ou segundo em comando de um avião do grupo no qual esse piloto está instruindo ou examinando.	3. documentação demonstrando que cada instrutor e examinador de simulador tem experiência de pelo menos 1 ano trabalhando em tal função para o detentor de certificado ou que trabalhou pelo menos um ano como piloto em comando ou segundo em comando de um avião do grupo no qual esse piloto está instruindo ou examinando.	Requisito mantido
4. procedimentos que garantam que cada instrutor e cada examinador participe ativamente de um programa aprovado de vôos regulares como tripulante de vôo ou em um programa aprovado de observação de procedimentos em vôos regulares, no mesmo tipo de avião no qual essa pessoa está instruindo ou examinando em simulador.	4. procedimentos que garantam que cada instrutor e cada examinador participe ativamente de um programa aprovado de voos regulares como tripulante de voo ou em um programa aprovado de observação de procedimentos em voos regulares, no mesmo tipo de avião no qual essa pessoa está instruindo ou examinando em simulador.	Requisito mantido
5. procedimentos que garantam que cada instrutor e cada examinador receba um mínimo de 4 horas de treinamento por ano para manter-se familiarizado com o programa de treinamento de simulação avançado do operador e suas modificações e para enfatizar e atualizar suas tarefas e responsabilidades na condução do programa. O treinamento para instrutores e examinadores de simulador deve incluir procedimentos e políticas de treinamento, métodos e técnicas de instrução, operação dos controles do simulador (incluindo painéis de controle do meio ambiente e de defeitos), limitações do simulador e equipamentos mínimos requeridos para cada curso de treinamento.	5. procedimentos que garantam que cada instrutor e cada examinador receba um mínimo de 4 horas de treinamento por ano para manter-se familiarizado com o programa de treinamento de simulação avançado do operador e suas modificações e para enfatizar e atualizar suas tarefas e responsabilidades na condução do programa. O treinamento para instrutores e examinadores de simulador deve incluir procedimentos e políticas de treinamento, métodos e técnicas de instrução, operação dos controles do simulador (incluindo painéis de controle do meio ambiente e de defeitos), limitações do simulador e equipamentos mínimos requeridos para cada curso de treinamento.	Requisito mantido
6. um programa especial de treinamento orientado para operação em rota (LOFT) para facilitar a transição do vôo de simulador para o vôo real. Tal programa deve consistir de, pelo menos, 4 horas de vôo para cada tripulante. Deve conter, ainda, pelo menos 2 segmentos de vôo representativos de linhas do operador. Um dos segmentos deve conter exclusivamente procedimentos normais, desde o "push back" em um aeródromo até a parada final em outro. O outro segmento deve conter o apropriado treinamento de operações anormais e de emergência em vôo.	6. um programa especial de treinamento orientado para operação em rota (LOFT) para facilitar a transição do voo de simulador para o voo real. Tal programa deve consistir de, pelo menos, 4 horas de voo para cada tripulante. Deve conter, ainda, pelo menos 2 segmentos de voo representativos de linhas do operador. Um dos segmentos deve conter exclusivamente procedimentos normais, desde o "push back" em um aeródromo até a parada final em outro. O outro segmento deve conter o apropriado treinamento de operações anormais e de emergência em voo.	Requisito mantido
Nível B	Nível B	Mantido o texto original.
Treinamento e exames permitidos	Treinamento e exames permitidos	Mantido o texto original.
1. Obtenção de experiência recente (121.439)	1. Obtenção de experiência recente (121.439)	Requisito mantido
2. Decolagem e pousos noturnos (RBHA 121, apêndice E)	2. Decolagem e pousos noturnos (RBHA 121, apêndice E)	Requisito mantido
3. Pousos em verificação de proficiência, sem os requisitos de pouso em linhas normais (121.441).	3. Pousos em verificação de proficiência, sem os requisitos de pouso em linhas normais (121.441).	Requisito mantido
Requisitos do Simulador	Requisitos do Simulador	Mantido o texto original.
1. Programação aerodinâmica incluindo:	1. Programação aerodinâmica incluindo:	Requisito mantido

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
a. efeito de solo - por exemplo arredondamento, flutuação e toque. Requer dados de sustentação, arrasto e momentos de arfagem sob efeito de solo.	a. efeito de solo – por exemplo arredondamento, flutuação e toque. Requer dados de sustentação, arrasto e momentos de arfagem sob efeito de solo.	Requisito mantido
b. reação do solo - reação do avião ao entrar em contato com a pista durante o pouso, incluindo deflexão de amortecedores, atrito de pneus e forças laterais.	b. reação do solo – reação do avião ao entrar em contato com a pista durante o pouso, incluindo deflexão de amortecedores, atrito de pneus e forças laterais.	Requisito mantido
c. características de manuseio no solo - Operação do sistema de direção no solo, incluindo vento-de-través, frenagens, reversão de empuxo, desaceleração e raios de curva.	c. características de manuseio no solo – Operação do sistema de direção no solo, incluindo vento de través, frenagens, reversão de empuxo, desaceleração e raios de curva.	Requisito mantido
2. Sistema de liberdade de movimento de 3 eixos no mínimo.	2. Sistema de liberdade de movimento de 3 eixos no mínimo.	Requisito mantido
3. Lista de orientação de ensaios de manobras de pouso para o Nível B, visando comparar os dados do simulador com os dados reais de ensaios do avião, a fim de permitir ensaios de desempenho do simulador para aprovação inicial do Nível B.	3. Lista de orientação de ensaios de manobras de pouso para o Nível B, visando comparar os dados do simulador com os dados reais de ensaios do avião, a fim de permitir ensaios de desempenho do simulador para aprovação inicial do Nível B.	Requisito mantido
4. Registrador multicanal capaz de registrar os dados dos ensaios de desempenho do Nível B.	4. Registrador multicanal capaz de registrar os dados dos ensaios de desempenho do Nível B.	Requisito mantido
Requisitos de Visualização	Requisitos de Visualização	Requisito mantido
1. Compatibilidade do sistema de visualização com a programação aerodinâmica.	1. Compatibilidade do sistema de visualização com a programação aerodinâmica.	Requisito mantido
2. O tempo de resposta do sistema de visualização, desde a entrada do sinal de controle do piloto até a saída do sinal do sistema, não pode exceder 300 milissegundos do tempo real de movimento do avião em resposta a um comando do piloto. O tempo de resposta do sistema de visualização é definido como sendo o tempo entre um movimento abrupto dos controles e a primeira modificação visível de imagem decorrente desse movimento.	2. O tempo de resposta do sistema de visualização, desde a entrada do sinal de controle do piloto até a saída do sinal do sistema, não pode exceder 300 milissegundos do tempo real de movimento do avião em resposta a um comando do piloto. O tempo de resposta do sistema de visualização é definido como sendo o tempo entre um movimento abrupto dos controles e a primeira modificação visível de imagem decorrente desse movimento.	Requisito mantido
3. Um meio de registrar o tempo de resposta do sistema visual para comparação com os dados reais do avião.	3. Um meio de registrar o tempo de resposta do sistema visual para comparação com os dados reais do avião.	Requisito mantido
4. Informações visuais para permitir avaliação da razão de afundamento e percepção de profundidade durante pousos.	4. Informações visuais para permitir avaliação da razão de afundamento e percepção de profundidade durante pousos.	Requisito mantido
5. Correlação entre o ambiente visualizado e os instrumentos de bordo para permitir avaliação de atrasos de reação.	5. Correlação entre o ambiente visualizado e os instrumentos de bordo para permitir avaliação de atrasos de reação.	Requisito mantido
Nível C	Nível C	Mantido o texto original.
Treinamento e exames permitidos	Treinamento e exames permitidos	Mantido o texto original.
1. Para todos os pilotos, treinamento de transição entre aviões do mesmo grupo; para pilotos em comando, o exame de certificação para PLA.	1. Para todos os pilotos, treinamento de transição entre aviões do mesmo grupo; para pilotos em comando, o exame de certificação para PLA.	Requisito mantido
2. Treinamento e exames para promoção para piloto em comando quando o piloto:	2. Treinamento e exames para promoção para piloto em comando quando o piloto:	Requisito mantido
(a) tiver sido previamente qualificado como segundo em comando dos equipamentos para o qual está sendo promovido a piloto em comando;	(a) tiver sido previamente qualificado como segundo em comando dos equipamentos para o qual está sendo promovido a piloto em comando;	Requisito mantido
(b) tiver, pelo menos, 500 horas de vôo real servindo como segundo em comando em aviões do mesmo grupo; e	(b) tiver, pelo menos, 500 horas de voo real servindo como segundo em comando em aviões do mesmo grupo; e	Requisito mantido
(c) estiver servindo, no momento, como segundo em comando em aviões do mesmo grupo.	(c) estiver servindo, no momento, como segundo em comando em aviões do mesmo grupo.	Requisito mantido
3. Treinamento inicial para piloto em comando e exame de certificação quando o piloto:	3. Treinamento inicial para piloto em comando e exame de certificação quando o piloto:	Requisito mantido
(a) estiver servindo, no momento, como segundo em comando em aviões do mesmo grupo.	(a) estiver servindo, no momento, como segundo em comando em aviões do mesmo grupo.	Requisito mantido
(b) tiver, pelo menos, 2.500 horas de vôo servindo como segundo em comando em aviões do mesmo grupo; e	(b) tiver, pelo menos, 2.500 horas de voo servindo como segundo em comando em aviões do mesmo grupo; e	Requisito mantido
(c) tiver servido como segundo em comando em pelo menos dois aviões do mesmo grupo.	(c) tiver servido como segundo em comando em pelo menos dois aviões do mesmo grupo.	Requisito mantido

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
4. Para todos os requerentes pilotos segundo em comando que atendem aos requisitos de experiência aeronáutica	4. Para todos os requerentes pilotos segundo em comando que atendem aos requisitos de experiência aeronáutica, os requisitos do parágrafo 61.159 do RBAC 61, no avião, os treinamentos inicial e de elevação de nível e exame de competência técnica requeridos por este regulamento. O cheque inicial deve atender ao disposto no parágrafo 61.153 do RBAC 61.	ALTERADO PARA MELHOR COMPREENSÃO DO REQUISITO
Requisitos do simulador	Requisitos do simulador	Mantido o texto original.
1. Dinâmica representativa de vento de través e de tesouras de vento tridimensionais, baseada nos dados reais do avião.	1. Dinâmica representativa de vento de través e de tesouras de vento tridimensionais, baseada nos dados reais do avião.	Requisito mantido
2. Reações representativas da parada e das forças de controle direcional, nas seguintes condições de pista, baseadas nos dados reais do avião:	2. Reações representativas da parada e das forças de controle direcional, nas seguintes condições de pista, baseadas nos dados reais do avião:	Requisito mantido
a. seca	a. seca	Requisito mantido
b. molhada	b. molhada	Requisito mantido
c. gelada	c. gelada	Requisito mantido
d. com poças d'água	d. com poças d'água	Requisito mantido
e. com placas de gelo	e. com placas de gelo	Requisito mantido
f. molhada, com resíduos de borracha na zona de toque.	f. molhada, com resíduos de borracha na zona de toque.	Requisito mantido
3. Dinâmica representativa de freadas, de falhas dos pneus (incluindo sistema "anti-skid") e do decréscimo da eficiência dos freios devido a altas temperaturas do freio, baseada em dados reais do avião.	3. Dinâmica representativa de freadas, de falhas dos pneus (incluindo sistema "anti-skid") e do decréscimo da eficiência dos freios devido a altas temperaturas do freio, baseada em dados reais do avião.	Requisito mantido
4. Um sistema de movimento provendo noção de movimento igual ou melhor do que a provida por um sistema com 6 graus de liberdade.	4. Um sistema de movimento provendo noção de movimento igual ou melhor do que a provida por um sistema com 6 graus de liberdade.	Requisito mantido
5. Sistemas principais de navegação operacional, incluindo sistemas de instrumentos de voo eletrônicos, INS e OMEGA, se aplicável.	5. Sistemas principais de navegação operacional, incluindo sistemas de instrumentos de voo eletrônicos, INS e OMEGA, se aplicável.	Requisito mantido
6. Meios para testar, rápida e efetivamente, o simulador e a sua programação.	6. Meios para testar, rápida e efetivamente, o simulador e a sua programação.	Requisito mantido
7. Computador do simulador com capacidade expandida e com precisão, resolução e resposta dinâmica capazes de atender à demanda do Nível C. Para programações aerodinâmicas críticas, é requerida uma resolução pelo menos equivalente à de computadores de 32 bits.	7. Computador do simulador com capacidade expandida e com precisão, resolução e resposta dinâmica capazes de atender à demanda do Nível C. Para programações aerodinâmicas críticas, é requerida uma resolução pelo menos equivalente à de computadores de 32 bits.	Requisito mantido
8. Atualização contínua e permanente do simulador e de sua programação visando acompanhar, em tempo adequado, qualquer modificação no avião.	8. Atualização contínua e permanente do simulador e de sua programação visando acompanhar, em tempo adequado, qualquer modificação no avião.	Requisito mantido
9. Sons de precipitações e ruídos significativos do avião perceptíveis pelo piloto durante operações normais e sons de acidente se o simulador for pousado excedendo as limitações do trem de pouso.	9. Sons de precipitações e ruídos significativos do avião perceptíveis pelo piloto durante operações normais e sons de acidente se o simulador for pousado excedendo as limitações do trem de pouso.	Requisito mantido
10. A sensibilidade da dinâmica dos controles de voo deve reproduzir o avião simulado. Isso deve ser determinado pela comparação entre os registros de sensibilidade da dinâmica dos controles do simulador com os registros reais do avião nas configurações de decolagem, cruzeiro e pouso.	10. A sensibilidade da dinâmica dos controles de voo deve reproduzir o avião simulado. Isso deve ser determinado pela comparação entre os registros de sensibilidade da dinâmica dos controles do simulador com os registros reais do avião nas configurações de decolagem, cruzeiro e pouso.	Requisito mantido

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
11. As respostas relativas do sistema de visualização, do sistema de movimento e dos instrumentos da cabine de vô devem ser adequadamente acopladas, visando proporcionar impressões sensoriais integradas. Esses sistemas devem responder a movimentos abruptos do piloto nos comandos de rolamento, arfagem e guinada dentro de, no máximo, 150 milissegundos mas não antes do tempo em que o avião responderia nas mesmas condições. Uma perturbação em uma situação estabilizada só deve provocar modificações na cena visualizada após o início do movimento resultante da perturbação. Entretanto, a modificação da cena deve ocorrer dentro da tolerância de 150 milissegundos estabelecida para o sistema de resposta dinâmica. O ensaio para determinar conformidade com esses requisitos deve incluir registro simultâneo da saída analógica do manche ou pedais, da saída de um acelerômetro fixado ao simulador em local próximo ao assento do piloto, do sinal de saída para o sistema de imagens (incluindo os retardos analógicos do sistema de visualização) e do sinal de saída para o indicador de atitude do piloto. O DAC pode autorizar outro tipo de ensaio, desde que equivalente ao aqui previsto. O ensaio tem como objetivo	11. As respostas relativas do sistema de visualização, do sistema de movimento e dos instrumentos da cabine de voo devem ser adequadamente acopladas, visando proporcionar impressões sensoriais integradas. Esses sistemas devem responder a movimentos abruptos do piloto nos comandos de rolamento, arfagem e guinada dentro de, no máximo, 150 milissegundos mas não antes do tempo em que o avião responderia nas mesmas condições. Uma perturbação em uma situação estabilizada só deve provocar modificações na cena visualizada após o início do movimento resultante da perturbação. Entretanto, a modificação da cena deve ocorrer dentro da tolerância de 150 milissegundos estabelecida para o sistema de resposta dinâmica. O ensaio para determinar conformidade com esses requisitos deve incluir registro simultâneo da saída analógica do manche ou pedais, da saída de um acelerômetro fixado ao simulador em local próximo ao assento do piloto, do sinal de saída para o sistema de imagens (incluindo os retardos analógicos do sistema de visualização) e do sinal de saída para o indicador de atitude do piloto. A ANAC pode autorizar outro tipo de ensaio, desde que equivalente ao aqui previsto. O ensaio tem como objetivo	Requisito mantido
Requisitos de visualização	Requisitos de visualização	Mantido o texto original.
1. Cenas de visualização de pelo menos 3 aeródromos específicos ao anoitecer e em noite fechada, incluindo a possibilidade de estabelecer 10 níveis de luminosidade ocultando progressivamente características gerais do terreno e pontos significativos do mesmo.	1. Cenas de visualização de pelo menos 3 aeródromos específicos ao anoitecer e em noite fechada, incluindo a possibilidade de estabelecer 10 níveis de luminosidade ocultando progressivamente características gerais do terreno e pontos significativos do mesmo.	Requisito mantido
2. Facilidade de rádio navegação adequadamente localizadas em relação às instalações de cada aeródromo.	2. Facilidade de rádio navegação adequadamente localizadas em relação às instalações de cada aeródromo.	Requisito mantido
3. Procedimentos de teste para, rapidamente, confirmar as cores do sistema de visualização, o alcance visual da pista (RVR), o foco, a intensidade, e o nível do horizonte e a atitude em comparação com o indicador de atitude do simulador.	3. Procedimentos de teste para, rapidamente, confirmar as cores do sistema de visualização, o alcance visual da pista (RVR), o foco, a intensidade, e o nível do horizonte e a atitude em comparação com o indicador de atitude do simulador.	Requisito mantido
4. Para as fases de aproximação e pouso, na altura de 2.000 pés (ou abaixo) acima do aeródromo e dentro de um raio de 18.5 Km (10 milhas) do aeródromo, representação de fenômenos meteorológicos, incluindo o seguinte:	4. Para as fases de aproximação e pouso, na altura de 2.000 pés (ou abaixo) acima do aeródromo e dentro de um raio de 18.5 Km (10 milhas) do aeródromo, representação de fenômenos meteorológicos, incluindo o seguinte:	Requisito mantido
a. nuvens com densidade variável;	a. nuvens com densidade variável;	Requisito mantido
b. obscurecimento parcial de cenas do solo simulado o efeito de nuvens esparsas ou pouco densas;	b. obscurecimento parcial de cenas do solo simulado o efeito de nuvens esparsas ou pouco densas;	Requisito mantido
c. saída gradual de vô IMC;	c. saída gradual de vô IMC;	Requisito mantido
d. bancos de nevoeiro;	d. bancos de nevoeiro;	Requisito mantido
e. o efeito de névoa na iluminação do aeródromo; e	e. o efeito de névoa na iluminação do aeródromo; e	Requisito mantido
f. condições meteorológicas de aproximações Categoria II ou III.	f. condições meteorológicas de aproximações Categoria II ou III.	Requisito mantido
5. Campo visual contínuo de, pelo menos, 75° na horizontal e 30° na vertical para cada assento de piloto. As falhas na visualização só podem ocorrer onde elas existiriam no avião sendo simulado ou como requerido pelo equipamento do sistema de visualização. Os sistemas visuais de ambos os assentos de piloto devem ser capazes de operar simultaneamente.	5. Campo visual contínuo de, pelo menos, 75° na horizontal e 30° na vertical para cada assento de piloto. As falhas na visualização só podem ocorrer onde elas existiriam no avião sendo simulado ou como requerido pelo equipamento do sistema de visualização. Os sistemas visuais de ambos os assentos de piloto devem ser capazes de operar simultaneamente.	Requisito mantido
6. Capacidade de apresentar perigos no solo e no ar, tais como outro avião cruzando a pista em uso ou tráfego convergente no ar.	6. Capacidade de apresentar perigos no solo e no ar, tais como outro avião cruzando a pista em uso ou tráfego convergente no ar.	Requisito mantido
Nível D	Nível D	Mantido o texto original.
Treinamento e exames permitidos	Treinamento e exames permitidos	Mantido o texto original.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
<p>Exceto quanto aos requisitos listados na próxima sentença, todos os treinamentos e exames em voo de piloto requeridos por este regulamento e os requisitos para exames para obtenção de licença PLA do RBHA 61. Os exames em rota requeridos por 121.440 deste regulamento, os requisitos para avião estático do Apêndice E deste regulamento e os requisitos de experiência recente de 121.434 deste regulamento devem continuar a ser executados em avião.</p>	<p>Exceto quanto aos requisitos listados na próxima sentença, todos os treinamentos e exames em voo de piloto requeridos por este regulamento e os requisitos para exames para obtenção de licença PLA do RBHA 61. Os exames em rota requeridos por 121.440 deste regulamento, os requisitos para avião estático do Apêndice E deste regulamento e os requisitos de experiência recente de 121.434 deste regulamento devem continuar a ser executados em avião.</p>	<p>Requisito mantido</p>
<p>Requisitos do Simulador</p>	<p>Requisitos do Simulador</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>1. Movimentos característicos de vibração resultante da operação do avião (por exemplo vibração de alta velocidade, do baixamento do trem de pouso ou dos flapes, do estol, etc.), os quais podem ser sentidos na cabine de comando. O simulador deve ser programado e instrumentado de maneira que os modos característicos de vibração possam ser medidos e comparados com dados do avião.. Dados do avião são também requeridos para definir movimentos da cabine de comando quando o avião é submetido a distúrbios atmosféricos reais como turbulências leves ou pesadas. Modelos de perturbações de aplicação geral que se aproximam de dados de ensaios em voo demonstráveis são aceitáveis.</p>	<p>1. Movimentos característicos de vibração resultante da operação do avião (por exemplo vibração de alta velocidade, do baixamento do trem de pouso ou dos flapes, do estol, etc.), os quais podem ser sentidos na cabine de comando. O simulador deve ser programado e instrumentado de maneira que os modos característicos de vibração possam ser medidos e comparados com dados do avião. Dados do avião são também requeridos para definir movimentos da cabine de comando quando o avião é submetido a distúrbios atmosféricos reais como turbulências leves ou pesadas. Modelos de perturbações de aplicação geral que se aproximam de dados de ensaios em voo demonstráveis são aceitáveis.</p>	<p>Requisito mantido</p>
<p>2. Modelagem aerodinâmica para aeronaves cujo CHT original foi emitido após 01 de junho de 1980, incluindo efeito de baixa altitude, efeito de solo em voo nivelado, efeito de Mach em grandes altitudes, efeitos de gelo na célula, efeitos dinâmicos nas superfícies de controle de empuxo normal e reverso, representações aeroelásticas e representações de não linearidades devidas a derrapagens, tudo baseado em dados de ensaios em voo providos pelo fabricante.</p>	<p>2. Modelagem aerodinâmica para aeronaves cujo CHT original foi emitido após 01 de junho de 1980, incluindo efeito de baixa altitude, efeito de solo em voo nivelado, efeito de Mach em grandes altitudes, efeitos de gelo na célula, efeitos dinâmicos nas superfícies de controle de empuxo normal e reverso, representações aeroelásticas e representações de não linearidades devidas a derrapagens, tudo baseado em dados de ensaios em voo providos pelo fabricante.</p>	<p>Requisito mantido</p>
<p>3. Amplitude e freqüências realísticas de ruídos e sons da cabine de pilotagem, incluindo precipitação estática e sons de motor e de célula. Os sons devem ser coordenados com as representações meteorológicas requeridas pelos requisito de visualização nº 3.</p>	<p>3. Amplitude e freqüências realísticas de ruídos e sons da cabine de pilotagem, incluindo precipitação estática e sons de motor e de célula. Os sons devem ser coordenados com as representações meteorológicas requeridas pelos requisito de visualização nº 3.</p>	<p>Requisito mantido</p>
<p>4. Auto teste do “hardware” e do “software” para determinar conformidade com os requisitos de simulador Nível B, C ou D.</p>	<p>4. Auto teste do “hardware” e do “software” para determinar conformidade com os requisitos de simulador Nível B, C ou D.</p>	<p>Requisito mantido</p>
<p>5. Análise impressa de diagnóstico de defeitos no simulador, visando determinar conformidade com a MEL. Tais impressos devem ser conservados pelo operador entre as verificações periódicas do simulador realizadas pelo DAC, como parte dos registros de discrepâncias diárias requeridos por 121.407(a)(5).</p>	<p>5. Análise impressa de diagnóstico de defeitos no simulador, visando determinar conformidade com a MEL. Tais impressos devem ser conservados pelo operador entre as verificações periódicas do simulador realizadas pela ANAC, como parte dos registros de discrepâncias diárias requeridos por 121.407(a)(5).</p>	<p>Requisito mantido</p>
<p>Requisitos de visualização</p>	<p>Requisitos de visualização</p>	<p>Mantido o texto original.</p>
<p>1. Cenas diurnas, crepusculares e noturnas com suficiente conteúdo para reconhecer um específico aeródromo, o terreno, os pontos relevantes em torno do aeródromo e para executar, com sucesso, um pouso visual. A cena diurna visualizada deve ser parte de um ambiente diurno completo, incluindo, pelo menos, a luminosidade da cabine encontrada em dias nublados. Para os propósitos dessa regra, um sistema diurno é definido como um sistema visual capaz de produzir, como mínimo, com coloração completa, representação de cenas comparáveis em detalhe àquelas produzidas por 4.000 cantos ou 1.000 superfícies à luz do dia e 4.000 pontos luminosos à noite e no crepúsculo, 6 pés-lamberts de luz ao nível dos olhos do piloto, resolução de 3 minutos de arco no campo visual dos olhos do piloto e uma imagem livre de aparente quantização ou outros efeitos visuais perturbadores quando o simulador está em movimento. A simulação da iluminação do ambiente de cabine deve ser dinamicamente consistente com a imagem visualizada. Para cenas diurnas tal iluminação de ambiente nunca deve desvanecer a imagem externa nem cair abaixo de 5 pés-lamberts de luz, como refletida por uma prancheta de perna do piloto e/ou 2 pés-lamberts de luz</p>	<p>1. Cenas diurnas, crepusculares e noturnas com suficiente conteúdo para reconhecer um específico aeródromo, o terreno, os pontos relevantes em torno do aeródromo e para executar, com sucesso, um pouso visual. A cena diurna visualizada deve ser parte de um ambiente diurno completo, incluindo, pelo menos, a luminosidade da cabine encontrada em dias nublados. Para os propósitos dessa regra, um sistema diurno é definido como um sistema visual capaz de produzir, como mínimo, com coloração completa, representação de cenas comparáveis em detalhe àquelas produzidas por 4.000 cantos ou 1.000 superfícies à luz do dia e 4.000 pontos luminosos à noite e no crepúsculo, 6 pés-lamberts de luz ao nível dos olhos do piloto, resolução de 3 minutos de arco no campo visual dos olhos do piloto e uma imagem livre de aparente quantização ou outros efeitos visuais perturbadores quando o simulador está em movimento. A simulação da iluminação do ambiente de cabine deve ser dinamicamente consistente com a imagem visualizada. Para cenas diurnas tal iluminação de ambiente nunca deve desvanecer a imagem externa nem cair abaixo de 5 pés-lamberts de luz, como refletida por uma prancheta de perna do piloto e/ou 2 pés-lamberts de luz</p>	<p>Requisito mantido</p>

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
2. Imagens visuais mostrando relações físicas reconhecidas como causadoras de perturbações visuais no pouso para certos pilotos, incluindo pistas curtas, aproximações sobre água, pistas com gradiente, ilusões visuais topográficas e terreno em aclive.	2. Imagens visuais mostrando relações físicas reconhecidas como causadoras de perturbações visuais no pouso para certos pilotos, incluindo pistas curtas, aproximações sobre água, pistas com gradiente, ilusões visuais topográficas e terreno em aclive.	Requisito mantido
3. Representações meteorológicas especiais, incluindo sons, imagens e efeitos de movimento ao entrar em precipitação leve, média e pesada, nas proximidades de uma tempestade, na decolagem, aproximação, pouso e em vôo até 2.000 pés de altura acima de um aeródromo dentro de um raio de 18.5 Km (10 NM) desse aeródromo.	3. Representações meteorológicas especiais, incluindo sons, imagens e efeitos de movimento ao entrar em precipitação leve, média e pesada, nas proximidades de uma tempestade, na decolagem, aproximação, pouso e em vôo até 2.000 pés de altura acima de um aeródromo dentro de um raio de 18.5 Km (10 NM) desse aeródromo.	Requisito mantido
4. Requisitos de visualização do Nível C para representações diurnas, crepusculares e noturnas .	4. Requisitos de visualização do Nível C para representações diurnas, crepusculares e noturnas.	Requisito mantido
5. Representação de pistas molhadas e se apropriadas ao operador, cobertas de neve, incluindo os efeitos de iluminação na pista.	5. Representação de pistas molhadas e se apropriadas ao operador, cobertas de neve, incluindo os efeitos de iluminação na pista.	Requisito mantido
6. Representação realística das cores e das direções das luzes do aeródromo.	6. Representação realística das cores e das direções das luzes do aeródromo.	Requisito mantido
7. Apresentação na tela do radar de fenômenos meteorológicos onde informação de radar é apresentada nos instrumentos de navegação do piloto.	7. Apresentação na tela do radar de fenômenos meteorológicos onde informação de radar é apresentada nos instrumentos de navegação do piloto.	Requisito mantido
		Requisito mantido
	APÊNDICE I - AVIÕES C-46 NÃO INCLuíDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE	INALTERADO
	APÊNDICE K - REQUISITOS DE DESEMPENHO PARA AVIÕES COM MOTORES TURBOÉLICE.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(1) Aplicabilidade. Este Apêndice especifica os requisitos para os seguintes aviões com motores turboélice que devem estar em conformidade com 121.189 - AVIÕES COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM até seção 121.197:	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(a) após 20 de dezembro de 2010, cada avião manufaturado antes de 20 de março de 1997 e de tipo certificado na:	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(i) categoria normal antes de 19 de julho de 1970, e que atenda a condições especiais emitidas pela ANAC para aviões usados em operações sob o RBAC 135.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(ii) categoria normal antes de 19 de julho de 1997 e atenda a padrões adicionais de aeronavegabilidade em conformidade com o RBAC 23.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(iii) categoria normal, e esteja em conformidade com condições adicionais de aeronavegabilidade do Apêndice A do RBAC 135.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(iv) categoria normal, e esteja em conformidade com o RBAC 21	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(b) Após 20 de março de 1997, cada avião:	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(i) de tipo certificado antes de 29 de março de 1995, na categoria transporte regional.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(ii) manufaturado após 20 de março de 1997, inclusive, e seja de tipo certificado na categoria normal e esteja em conformidade com os requisitos descritos nos parágrafos (1)(i) até (1)(iii) deste Apêndice.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(2) As seções 121.157 e 121.173(b) requerem que aviões operados sob este regulamento e descritos no parágrafo 1 deste Apêndice, em conformidade com AVIÕES COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM nos parágrafos 121.189 até 121.197. Aviões descritos no parágrafo 121.157(f) e o parágrafo (1)(a) deste Apêndice devem atender estes requisitos após 20 de dezembro de 2010.	Adotado o apêndice K do FAR 121.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(3) Reservado. Página 258	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	Desempenho.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(4) Limitações de desempenho na operação de um avião, disposições transitórias.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(a) Até 20 de dezembro de 2010, aviões descritos no parágrafo (1)(a) deste Apêndice pode continuar a atender os requisitos da Subparte I do RBAC 135 e ao parágrafo 135.182(a)(2) aplicáveis a aviões não incluídos na categoria transporte.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(b) Até 20 de março de 1997, aviões descritos no parágrafo (1)(b)(i) deste Apêndice podem continuar a atender aos requisitos da Subparte I do RBAC 135 aplicáveis às aeronaves categoria transporte regional.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(5) Limitações de desempenho na operação de um avião, disposições definitivas.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(a) Através de uma emenda a um programa de certificação de tipo ou um programa de certificação suplementar de tipo, cada avião descrito no parágrafo (1)(a) e (1)(b)(ii) deste Apêndice deve demonstrar cumprimento com os requisitos de desempenho da categoria transporte regional especificados neste Apêndice que estão incluídos no RBAC 23. Cada nova revisão a uma limitação de desempenho na operação de um avião que tenha demonstrado o cumprimento acima deve também receber a aprovação da ANAC. Um avião aprovado segundo os requisitos do RBAC 21, que demonstre cumprimento com os requisitos adicionais do RBAC 21 e que atenda ao prescrito no Anexo 8 da Convenção Internacional de Aviação Civil da OACI, será considerada em conformidade com os requisitos da categoria transporte regional.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(b) Cada avião turboélice sujeito a este Apêndice deve demonstrar cumprimento com as limitações de desempenho na operação de um avião especificado no RBAC 23 como a seguir:	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(i) seção 23.45;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(ii) seção 23.51;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(iii) seção 23.53;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(iv) seção 23.55;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(v) seção 23.57;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(vi) seção 23.59;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(vii) seção 23.61;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(viii) seção 23.65;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(ix) seção 23.67;	Adotado o apêndice K do FAR 121.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(x) seção 23.75;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(xi) seção 23.77;	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(xii) seções de 23.1581 até 23.1589.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	(6) Operação. Após a demonstração de conformidade definitiva com os requisitos de limitações de desempenho na operação e os dados de desempenho adicionados a um AOM ou AFM do avião afetado, o mesmo deve ser operado de acordo com as limitações de desempenho dos parágrafos 121.189 até 121.197.	Adotado o apêndice K do FAR 121.
	APÊNDICE L - REGULAMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO SUPERADOS	INALTERADO
	APÊNDICE M - ESPECIFICAÇÕES DE GRAVADORES DIGITAIS DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	INALTERADO
	APÊNDICE N-RESERVADO	INALTERADO
	APÊNDICE O - REQUISITOS PARA TREINAMENTO EM ARTIGOS PERIGOSOS PARA DETENTORES DE CERTIFICADO	Adotado o Apêndice O do FAR Part 121
	Este apêndice lista os requisitos para o treinamento em artigos perigosos, conforme a parte 121, subparte Z e parte 135, subparte K deste capítulo. Os requisitos para o treinamento para várias categorias de pessoal são definidos pela função de trabalho ou responsabilidade. Um "X" na categoria de pessoal indica que tal categoria deve receber o treinamento indicado. Todos os requisitos de treinamento se aplicam aos supervisores diretos e àqueles que executam a função. Os requisitos de treinamento para detentores de certificado autorizados em suas especificações operativas para transportar artigos perigosos (transporta) são determinados na Tabela 1. Estes detentores de certificado com uma proibição em suas Especificações Operativas no carregamento e manuseio de artigos perigosos (Não-Transporta) devem seguir o currículo determinado na Tabela 2	Adotado o Apêndice O do FAR Part 122
	O método de realização do treinamento será determinado pelo detentor de certificado. O detentor de certificado é responsável por fornecer um método (ex. e-mail, telefone ou fac-símile) para responder a todas as questões que venham a surgir antes do teste, independente do método de instrução.	Adotado o Apêndice O do FAR Part 123
	O detentor de certificado deve certificar-se de que um teste foi concluído satisfatoriamente para verificar a compreensão dos regulamentos e requisitos.	Adotado o Apêndice O do FAR Part 124

Tabela 1 – Operadores que estão autorizados a Transportar Artigos perigosos em sua EO – (Transporta) Detentores de Certificado

1 Aspectos do Transporte de Artigos perigosos	Expedidores (Veja Nota 2) Não-transporta	Operadores e Atendentes de Solo que recebem cargas que não sejam artigos perigosos (veja nota 3) Não-transporta	Operadores e Atendentes de Solo responsáveis pelo manejo, armazenagem e abastecimento de cargas e bagagem Não-transporta	Atendentes de passageiro Não-transporta	Membros da Tripulação de Voo e os despachantes de carga (balanceador) Não-transporta	Membros da tripulação (que não sejam membros da tripulação de voo Não-transporta
2 Filosofia Geral	X	X	X	X	X	X
3 Limitações	X	X	X	X	X	X
4 Requisitos Gerais para Expedidores	X	X				
5 Classificação	X	X				
6 Lista de Artigos perigosos	X	X			X	
7 Requisitos Gerais de Embalagem	X	X				
8 Etiquetagem e Identificação	X	X	X	X	X	X
9 Documentos de Transporte de e outros documentos relevantes	X	X				
10 Procedimentos de aceitação Recepção		X				
11 Reconhecimento de Artigos perigosos Não Declarados	X	X	X	X	X	X
12 Procedimentos de Armazenagem e carregamento Abastecimento		X	X		X	
13 Notificação do Piloto		X	X		X	
14 Provisões para		X	X	X	X	X

RBHA 121								IFICATIVAS
	Abastecimento							
	13 Notificação do Piloto		X	X		X		
	14 Provisões para Passageiros e Tripulação		X	X	X	X	X	
	15 Procedimentos de Emergência	X	X	X	X	X	X	
Nota 1. Conforme as responsabilidades da pessoa, os aspectos de treinamento a serem abordados podem ser diferentes daqueles da tabela.								
Nota 2. Quando uma pessoa oferece uma consignação de artigos perigosos, incluindo COMAT, para ou no nome do detentor de certificado, essa pessoa deve ser treinada conforme o Programa de treinamento do detentor de certificado e cumprir com as responsabilidades e treinamento do remetente/expedidor. Caso a oferta de vantagens/mercadorias em outro equipamento do outro detentor de certificado, a pessoa deve ser treinada conforme os requisitos de treinamento do (regulamento a ser definido) a exemplo dos aspectos de treinamento que devem ser abordados por qualquer expedidor oferecendo artigos perigosos para transporte.								
Nota 3. Quando uma operadora/empresa, seu subsidiário ou agente se compromete com as responsabilidades do pessoal da aceitação ou recepção, como, por exemplo, a bagagem de mão de passageiro sendo recebida como uma carga aérea pequena, o detentor de certificado, seu subsidiário ou agente deve ser treinado conforme o programa de treinamento do detentor de certificado e cumprir com os requisitos de treinamento do pessoal de aceitação e recepção.								

Tabela 2 – Operadores que Não estão autorizados a Transportam Artigos perigosos em sua EO – (Não Transporta) Detentores de Certificado

Aspectos do Transporte de Artigos perigosos	Expedidores (Veja Nota 2) Não Transporta	Operadores e Atendentes de Solo que recebem cargas que não sejam artigos perigosos (veja nota 3) Não Transporta	Operadores e Atendentes de Solo responsáveis pelo manejo, armazenagem e abastecimento de cargas e bagagem Não Transporta	Atendentes de passageiro Não Transporta	Membros da Tripulação de Voo e os despachantes de carga (balanceador) Não Transporta	Membros da tripulação (que não sejam membros da tripulação de voo Não Transporta)
Filosofia Geral	X	X	X	X	X	X
Limitações	X	X	X	X	X	X
Requisitos Gerais para Expedidores	X					
Classificação	X					

		Artigos perigosos (veja nota 3) Não Transporta	As cargas bagagem Não Transporta				
Filosofia Geral	X	X	X	X	X	X	X
Limitações	X	X	X	X	X	X	X
Requisitos Gerais para Expedidores	X						
Classificação	X						
Lista de Artigos perigosos	X						
Requisitos Gerais de Embalagem	X						
Etiquetagem e Identificação	X	X	X	X	X	X	X
Documentos de Transporte de e outros documentos relevantes	X	X					
Procedimentos de Aceitação/Rejeição Recepção							
Reconhecimento de Artigos perigosos Não Declaradas	X	X	X	X	X	X	X
Procedimentos de Armazenagem e Carregamento Abastecimento/Loading							
Notificação do Piloto							
Provisões de informação ao para Passageiros e Tripulação		X	X	X	X	X	X
Procedimentos de Emergência	X	X	X	X	X	X	X

/JUSTIFICATIVAS

Nota 1: Conforme as responsabilidades da pessoa, os aspectos de treinamento a serem abordados podem ser diferentes daqueles da tabela.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	<p>Nota 2— Quando uma pessoa oferece uma consignação de artigos perigosos, incluindo COMAT, para o transporte aéreo para ou em nome do detentor de certificado, essa pessoa deve ser treinada adequadamente. Todos os expedidores de artigos perigosos devem ser treinados sob os requisitos de treinamento do Anexo 18 e do Doc. 9284 e (regulamento a ser definido). As funções do expedidor de acordo com o (regulamento a ser definido) espelham os aspectos de treinamento que devem ser respeitados por qualquer expedidor, incluindo um (Não-Transporta) detentor de certificado fornecendo produtos perigosos para serem transportados, com a exceção do treinamento de reconhecimento. Treinamento de reconhecimento é um requisito à parte no programa de treinamento do detentor de certificado.</p>	
	<p>Nota 3. Quando uma operadora/empresa, seu subsidiário ou agente se compromete com as responsabilidades do pessoal da aceitação ou recepção, como por exemplo, a bagagem de mão de passageiro sendo recebida como uma carga aérea pequena, o detentor de certificado, seu subsidiário ou agente deve ser treinado conforme o programa de treinamento do detentor de certificado e cumprir com os requisitos de treinamento do pessoal de recepção.</p>	
	Apêndice P - Requisitos para operações ETOPS	Adotado o Apêndice P do FAR Part 121
	A ANAC aprovará operações ETOPS de acordo com os requisitos e limitações contidos neste Apêndice	Adotado o Apêndice P do FAR Part 122
	Seção I. Aprovação ETOPS para aviões com dois motores.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 123
		Adotado o Apêndice P do FAR Part 124
	(a) Confiabilidade do sistema de propulsão para ETOPS.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 125
	(1) Antes que a ANAC aprove a operação ETOPS, o operador deve ser capaz de demonstrar que atingiu e mantém um nível de confiabilidade do sistema de propulsão, requerido pelo parágrafo 21.4(b)(2) do RBAC 21, de uma combinação avião -motor aprovada ETOPS a ser usada.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 126
	(2) Em seguida, após a aprovação operacional ETOPS, o operador deve monitorar a confiabilidade do sistema de propulsão para uma combinação avião-motor usada nas operações ETOPS, e tomar as ações requeridas por 121.374(i) deste regulamento para as taxas de IFSD especificadas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 127
	(b) ETOPS 75 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 128
		Adotado o Apêndice P do FAR Part 129
	(1) A ANAC aprovará operações ETOPS 75 minutos como a seguir:	Adotado o Apêndice P do FAR Part 130
	(i) A ANAC revisará a combinação avião-motor para garantir a ausência de fatores que interfiram na segurança das operações. A combinação avião-motor não precisa necessariamente ser um tipo aprovado para ETOPS, no entanto, deve haver evidências favoráveis suficientes para demonstrar à ANAC um nível apropriado de confiabilidade para operações ETOPS 75 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 131

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
		Adotado o Apêndice P do FAR Part 132
		Adotado o Apêndice P do FAR Part 133
	(ii) O detentor de certificado deve atender aos requisitos contidos na seção 121.633 deste regulamento para o planejamento do sistema de tempo limite.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 134
	(iii) O detentor de certificado deve desenvolver suas operações ETOPS de acordo com o contido em suas especificações operativas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 135
	(iv) O detentor de certificado deve atender aos requisitos do programa de manutenção contidos na seção 121.374 deste regulamento.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 136
	(v) O detentor de certificado deve atender à MEL em sua especificações operativas para ETOPS 120 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 137
	(c) ETOPS 90 minutos. Aprovação.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 138
	(1) A combinação avião-motor deve ser de tipo aprovado para ETOPS de pelo menos 120 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 139
	(2) O detentor de certificado deve conduzir suas operações de acordo com a autorização contida em suas especificações operativas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 140
	(3) O detentor de certificado deve atender aos requisitos do programa de manutenção contidos na seção 121.374 deste regulamento.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 141
	(4) O detentor de certificado deve atender à MEL em suas especificações operativas para ETOPS 120 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 142
	(d) ETOPS 120 minutos. Aprovação.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 143
	(1) A combinação avião-motor deve ser de tipo aprovado para ETOPS de pelo menos 120 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 144
	(2) O detentor de certificado deve conduzir suas operações de acordo com a autorização contida em suas especificações operativas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 145
	(3) O detentor de certificado deve atender aos requisitos do programa de manutenção contidos na seção 121.374 deste regulamento.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 146
	(4) O detentor de certificado deve atender à MEL em sua especificações operativas para ETOPS 120 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 147
	(e) ETOPS 138 minutos. Aprovação.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 148
	(1) Operadores com aprovação ETOPS 120 minutos. A ANAC poderá aprovar ETOPS 138 minutos como uma extensão de uma aprovação ETOPS 120 minutos como a seguir:	Adotado o Apêndice P do FAR Part 149
	(i) a extensão poderá ser concedida para voos específicos nos quais o tempo de 120 minutos possa ser excedido.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 150
	(ii) Para estas exceções, a combinação avião-motor deve ser de tipo aprovado ETOPS 120 minutos. A capacidade dos sistemas de tempo limite do avião não pode ser menor do que 138 minutos, calculada de acordo com o prescrito na seção 121.633 deste regulamento.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 151
	(iii) O detentor de certificado deve desenvolver suas operações ETOPS de acordo com a autorização contida em suas especificações operativas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 152
	(iv) O detentor de certificado deve atender aos requisitos do programa de manutenção contidos na seção 121.374 deste regulamento.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 153

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(v) O detentor de certificado deve atender à MEL em suas especificações operativas para ETOPS além de 120 minutos. Operadores sem uma MEL que atenda ao disposto acima devem submeter à ANAC uma MEL, para aprovação, que satisfaça as políticas da MMEL para sistemas/componentes para ETOPS além de 120 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 154
	(vi) O detentor de certificado deve conduzir treinamentos para manutenção, despacho e pessoal de tripulação de voo sobre as diferenças entre ETOPS 138 minutos e ETOPS 120 minutos previamente aprovado.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 155
	(f) ETOPS 180 minutos. Aprovação.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 156
	(1) A combinação avião-motor deve ser de tipo aprovado para ETOPS de pelo menos 180 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 157
	(2) O detentor de certificado deve conduzir suas operações de acordo com a autorização contida em suas especificações operativas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 158
	(3) O detentor de certificado deve atender aos requisitos do programa de manutenção contidos na seção 121.374 deste regulamento.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 159
	(4) O detentor de certificado deve atender à MEL em suas especificações operativas para ETOPS além de 120 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 160
	(g) ETOPS além de 180 minutos. Aprovação.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 161
	(1) A ANAC aprovará operações ETOPS além de 180 minutos somente para detentores de certificado que possuam ETOPS 180 minutos aprovado para uma combinação avião-motor.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 162
	(2) O detentor de certificado deve possuir experiência prévia satisfatória para a ANAC.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 163
	(3) Na seleção de Aeroportos de Alternativa ETOPS, o operador deve esforçar-se para planejar que cada operação ETOPS não exceda 180 minutos ou menos, se possível. Se as condições indicarem a necessidade de utilização de um Aeroporto de Alternativa ETOPS além de 180 minutos, a rota poderá ser voada desde que atenda os requisitos das áreas de operação específicas descritas nos parágrafos (h) ou (i) desta seção deste apêndice.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 164
	(4) O detentor de certificado deve informar à tripulação de voo cada vez que o avião seja despachado para uma operação ETOPS além de 180 minutos e qual rota foi selecionada.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 165
	(5) Em adição ao equipamento especificado na MEL do detentor de certificado para ETOPS 180 minutos, os seguintes sistemas devem estar operacionais para o despacho:	Adotado o Apêndice P do FAR Part 166
	(i) Sistema indicador de quantidade de combustível.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 167
	(ii) O APU (incluindo suprimento elétrico e pneumático e a operação na capacidade projetada do APU).	Adotado o Apêndice P do FAR Part 168
	(iii) O sistema de "auto throttle".	Adotado o Apêndice P do FAR Part 169
	(iv) O sistema de comunicação requerido pelo parágrafos 121.99(d) ou 121.122(c) deste regulamento, como aplicável.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 170
	(v) Capacidade "auto-land" com um motor inoperante, se no plano de voo for previsto seu uso.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 171
	(6) O detentor de certificado deve conduzir suas operações de acordo com a autorização contida em suas especificações operativas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 172
	(7) O detentor de certificado deve atender aos requisitos do programa de manutenção contidos na seção 121.374 deste regulamento.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 173

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(h) ETOPS 207 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 174
	(1) A ANAC poderá aprovar a condução de operações ETOPS de até 207 minutos como uma extensão à aprovação ETOPS 180 minutos, de maneira excepcional. Esta exceção pode ser utilizada para cada voo especificamente quando um Aeroporto de Alternativa ETOPS não estiver disponível no tempo de voo de 180 minutos por razões políticas ou militares, atividades vulcânicas, condições temporárias de aeroportos e condições climáticas nos aeroportos abaixo do requerido para despacho ou outros eventos climáticos relevantes.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 175
	(2) O Aeroporto de Alternativa ETOPS 207 minutos mais próximo deve ser especificado no despacho ou liberação de voo.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 176
	(3) na condução deste voo, o detentor de certificado deve considerar a rota preferencial indicada pelo ATC.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 177
	(4) A combinação avião-motor deve ser de tipo aprovado para ETOPS 180 minutos. O tempo aprovado, para o mais limitado sistema significativo ETOPS e o mais limitado tempo de supressão de fogo dos compartimentos de carga e bagagem requeridos pela regulação dos sistemas de supressão de fogo, deve ser de pelo menos 222 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 178
	(5) O detentor de certificado deve registrar quantas vezes este desvio foi autorizado.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 179
	(i) ETOPS 240 minutos em Áreas ao sul do Equador.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 180
	(1) A ANAC poderá aprovar a condução de operações ETOPS de até 240 nas seguintes áreas:	Adotado o Apêndice P do FAR Part 181
	(i) Áreas oceânicas do Pacífico.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 182
	(ii) Áreas oceânicas do Atlântico Sul.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 183
	(iii) Áreas do Oceano Índico.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 184
	(iv) Áreas oceânicas entre a Austrália e a América do Sul.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 185
	(2) O operador deve designar o mais próximo Aeroporto de Alternativa ETOPS ao longo da rota de voo planejada.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 186
	(3) A combinação avião-motor deve ser de tipo aprovado para ETOPS além de 180 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 187
	(j) ETOPS além de 240 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 188
	(1) A ANAC poderá aprovar a condução de operações ETOPS além de 240 minutos entre rotas entre pares de cidades específicas nas seguintes áreas:	Adotado o Apêndice P do FAR Part 189
	(i) Áreas oceânicas do Pacífico.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 190
	(ii) Áreas oceânicas do Atlântico Sul.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 191
	(iii) Áreas do Oceano Índico.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 192
	(iv) Áreas oceânicas entre a Austrália e a América do Sul.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 193

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(2) Esta aprovação pode ser dada aos detentores de certificado que tenham operado sob ETOPS 180 minutos ou maior por, pelo menos, 24 meses consecutivos dos quais , pelo menos 12 meses, devem ser sob autorização de ETOPS 240 minutos para uma combinação avião -motor.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 194
	(3) O operador deve designar os mais próximos Aeroportos de Alternativa ETOPS disponíveis ao longo da rota planejada de voo.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 195
	(4) Para estas operações, a combinação avião-motor deve ser de tipo aprovada pára ETOPS maior que 180 minutos.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 196
	Seção II. Aprovação ETOPS para aviões com mais de 2 motores.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 197
	(a) A ANAC poderá aprovar a condução de operações ETOPS como a seguir:	Adotado o Apêndice P do FAR Part 198
	(1) Exceto como prescrito na seção 121.162 deste regulamento, a combinação avião-motor deve ser de tipo aprovado para operações ETOPS.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 199
	(2) O operador deve designar o mais próximo Aeroporto de Alternativa ETOPS 240 minutos (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante em condições de atmosfera padrão com ar calmo). Se um Aeroporto de Alternativa ETOPS não estiver disponível no tempo de 240 minutos de voo, o operador deve designar o mais próximo Aeroporto de Alternativa ETOPS ao longo da rota planejada de voo.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 200
	(3) As limitações da MEL para o desvio ETOPS aplicável.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 201
	(i) O sistema indicador da quantidade de combustível deve estar operacional.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 202
	(ii) O sistema de comunicações requerido pelos parágrafos 121.99(d) ou 121.122(c) deve estar operacional.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 203
	(4) O detentor de certificado deve operar de acordo com a autorização ETOPS contida em suas especificações operativas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 204
	Seção III. Aprovação para operações de rotas de aviões que planejem atravessar a Área Polar Sul.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 205
	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar na Área Polar Sul a não ser que autorizado pela ANAC.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 206
	(b) Em adição aos requisitos das seções I e II deste apêndice, as especificações operativas do detentor de certificado devem conter o seguinte:	Adotado o Apêndice P do FAR Part 207
	(1) A designação dos aeroportos que poderiam ser usados no caso de desvios em rota e os requisitos que estes aeroportos devem atender no caso da ocorrência destes desvios.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 208
	(2) Exceto para operações suplementares cargueiras, um plano de recolhimento dos passageiros nos aeroportos designados na ocorrência de desvios.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 209
	(3) Uma estratégia para lidar com o congelamento do combustível e procedimentos para monitorar esta situação.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 210
	(4) Um plano que garanta a capacidade de comunicação para estas operações.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 211
	(5) Uma MEL para estas operações.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 212
	(6) Um plano de treinamento para as operações nestas áreas.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 213

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(7) Um plano de mitigação da exposição de tripulação à radiação durante atividades de "solar flare".	Adotado o Apêndice P do FAR Part 214
	(8) Um plano para prover, pelo menos, duas roupas anti-exposição a baixas temperaturas no avião, para proteção dos tripulantes durante atividades externas em um aeroporto de desvio com condições climáticas extremas. A ANAC poderá não exigir o cumprimento deste parágrafo se for demonstrado que na época do ano do voo o equipamento torna-se desnecessário.	Adotado o Apêndice P do FAR Part 215
	APÊNDICE Q – ESTRUTURA DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	Implantado a partir das necessidades geradas pelo PSO-BR e do PSOE-ANAC. Texto do LAR 121.
	(a) Este apêndice apresenta a estrutura para a implantação e manutenção do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO) por parte dos detentores de certificado. A estrutura consiste de quatro componentes e treze elementos e sua implantação será proporcional ao tamanho da organização e complexidade das operações.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(b) Definições e conceitos.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(1) Segurança operacional. É o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduzem e se mantêm em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(2) Perigo. Condição, objeto ou atividade que potencialmente pode causar lesões às pessoas, danos ao equipamento ou estruturas, perda de pessoal ou redução da habilidade para desempenhar uma função determinada.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(3) Risco. A avaliação das consequências de um perigo, expresso em termos de probabilidade e severidade, tomando como referência a pior condição possível.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(4) Gestão de riscos. A identificação, análise e eliminação e/ou mitigação dos riscos que ameaçam as capacidades de uma organização a um nível aceitável.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(5) Nível aceitável de segurança operacional. Na prática, este conceito se expressa mediante indicadores e objetivos de desempenho da segurança operacional (medidas ou parâmetros) e se aplica por meio de vários requisitos de segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(6) Indicadores de desempenho de segurança operacional. São as medidas ou parâmetros que são empregados para expressar o nível de segurança operacional alcançado por um sistema.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(7) Objetivos de desempenho da segurança operacional. São os níveis de desempenho da segurança operacional requeridos em um sistema. Um objetivo de desempenho da segurança operacional compreende um ou mais indicadores de desempenho da segurança operacional, junto com os resultados desejados, expressos em termos destes indicadores.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(8) Requisitos de segurança operacional. São meios necessários para atingir os objetivos de segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(c) Componentes de estrutura do SGSO de um detentor de certificado	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(1) Política e objetivos de segurança operacional:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) responsabilidade e compromisso da administração;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(ii) responsabilidade da direção acerca da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(iii) designação do pessoal chave de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(iv) plano de implantação do SGSO	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(v) coordenação do plano de resposta a emergências; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(vi) documentação	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(2) Gestão dos riscos de segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(i) processos de identificação de perigos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(ii) processos de avaliação e mitigação de riscos	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(3) Garantia da segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(i) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(ii) gestão de mudança;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(iii) melhora contínua do SGSO.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(4) Promoção da segurança operacional:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(i) treinamento e educação;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(ii) comunicação acerca da segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(d) Políticas e objetivos da segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(1) responsabilidade e compromisso da administração	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(i) O detentor de certificado definirá a sua política de segurança operacional de acordo com os regulamentos aplicáveis e normas e métodos internacionais. Esta política deve ser assinada pelo gestor responsável do detentor de certificado.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(ii) A política de segurança operacional de refletir os compromissos da organização a respeito da segurança operacional incluindo uma declaração clara do gestor responsável acerca da provisão de recursos humanos e financeiros necessários para sua implantação. Esta política será divulgada, com o endosso visível do gestor responsável, a toda organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(iii) A política de segurança operacional será revista periodicamente pelo detentor de certificado para assegurar que esta permaneça relevante e esteja apropriada à organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(iv) O detentor de certificado deve assegurar-se que a política de segurança operacional seja constante e apóie o cumprimento de todas as atividades da organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(v) O detentor de certificado estabelecerá objetivos de segurança operacional, relacionados com:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) os indicadores de desempenho de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) as metas de desempenho de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) os requisitos de segurança operacional do SGSO.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(vi) A política de segurança operacional, incluirá objetivos com respeito a:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) o estabelecimento e manutenção de um SGSO eficaz e eficiente;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) o compromisso de cumprir os padrões de segurança operacional e os requisitos regulamentares;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) o compromisso de manter os níveis mais altos de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) o compromisso de melhorar continuamente o nível de segurança operacional alcançado;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) o compromisso de identificar, gerenciar e mitigar os riscos de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) o compromisso de incentivar a todo pessoal do detentor de certificado a reportar os problemas de segurança operacional que permitam levar a cabo ações corretivas no lugar de ações punitivas;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) o estabelecimento de regras e informes claros e disponíveis que permitam a todo pessoal envolver-se nos assuntos de segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(H) o compromisso de que todos os níveis da administração estarão dedicados a segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(I) o compromisso de manter a comunicação aberta com todo o pessoal sobre a segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(J) o compromisso de que todo pessoal relevante participará no processo de tomada de decisões;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(K) o compromisso de prover treinamento necessário para criar e manter habilidades de liderança relacionadas com a segurança operacional; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(L) o compromisso de que a segurança operacional dos empregados, passageiros e terceiros será parte da estratégia do detentor de certificado.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(2) Responsabilidade da direção acerca da segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado designará um gestor responsável [RBAC 119.65(a)(6)], o qual, independente de outras funções, deve ter a responsabilidade final, em nome do detentor de certificado, para a implantação e manutenção do SGSO.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(ii) O gestor responsável terá autoridade corporativa para assegurar que todas as atividades de operações e de manutenção do detentor de certificado possam ser financiadas e realizadas com o nível de segurança operacional requerido pela ANAC e estabelecido no SGSO da organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(iii) o gestor responsável terá as seguintes responsabilidades:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) estabelecer, manter e promover um SGSO eficaz;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) gerenciar os recursos humanos e financeiros que permitam levar a cabo as operações de voo de acordo com os requisitos regulamentares e o SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) assegurar que todo o pessoal cumpra com a política do SGSO baseado em ações corretivas e não punitivas;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) assegurar que a política de segurança operacional seja compreendida, implementada e mantida em todos os níveis da organização;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) ter um conhecimento apropriado a respeito do SGSO e dos regulamentos de operação;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) assegurar que os objetivos e as metas sejam mensuráveis e realizáveis; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) tenha a responsabilidade final sobre todos os aspectos da segurança operacional da organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(H) o compromisso de informar à ANAC as ocorrências que indiquem desempenho deficiente da segurança operacional, como dificuldades de serviço, ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes aeronáuticos, consideradas como Eventos de Segurança Operacional - ESO (Art. 30 e 67 do PSOE-ANAC), devem obrigatoriamente ser reportadas à ANAC, independentemente de outras comunicações exigidas em regulamento específico. Acidentes e incidentes devem ser reportados imediatamente. As demais ocorrências devem ser reportadas em prazo não superior a sete dias. Para as emergências com aeronave que resultem em acionamento do PRE ou PLEM do PSAC, o mesmo deverá enviar, também, um Relatório Inicial de Resposta a Emergência (RIRE)	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iv) O gestor responsável também identificará as responsabilidades de segurança operacional de todos os membros do pessoal de direção requerido, que serão independentes de suas funções principais.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(v) As responsabilidades e atribuições do pessoal de direção requerido a respeito da segurança operacional serão documentadas e comunicadas a toda organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(vi) O indicação do gestor responsável deve ser aceita pela ANAC.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(3) Designação do pessoal chave de segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) Para implantar e manter o SGSO, o detentor de certificado estabelecerá uma estrutura de segurança operacional proporcional ao tamanho e complexidade da sua organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(ii) O gestor responsável do detentor de certificado designará um diretor de segurança operacional aceitável pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, o qual será responsável individualmente e ponto focal para a implantação e manutenção de um SGSO efetivo.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iii) O diretor de segurança operacional terá as seguintes responsabilidades:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) Assegurar que os processos necessários para o funcionamento efetivo do	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	SGSO estejam estabelecidos, implementados e que sejam mantidos pelo detentor de certificado;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(B) assegurar que a documentação de segurança operacional reflita com precisão a situação atual do explorador;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) proporcionar orientação e direção para o funcionamento efetivo do SGSO do detentor de certificado;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) controlar a eficácia das medidas corretivas;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) fomentar o SGSO através da organização;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) apresentar informes periódicos ao gestor responsável sobre a eficácia da segurança operacional e de qualquer oportunidade de melhora; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) prover assessoramento independente ao gestor responsável, aos outros membros requeridos da administração [RBAC 119.65(a)] e outros membros da organização sobre questões relacionadas com a segurança operacional do detentor de certificado.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iv) Para cumprir com suas responsabilidades e funções, o diretor de segurança operacional deve ter as seguintes atribuições:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) acesso direto ao gestor responsável e ao pessoal de direção requerido;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) realizar auditorias de segurança operacional sobre qualquer aspecto das atividades do detentor de certificado;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) iniciar a investigação pertinente sobre qualquer acidente ou incidente em conformidade com os procedimentos especificados no manual de gestão da segurança operacional do detentor de certificado.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(v) Para prover apoio ao diretor de segurança operacional e assegurar que o SGSO funcione corretamente, o detentor de certificado designará uma comissão de segurança operacional que se encontre no mais alto nível da função empresarial e seja composto por:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) o gestor responsável, que a presidirá;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) o diretor de segurança operacional que atuará como secretário;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) os demais diretores ou gerentes da organização [RBAC 119.65(a)]; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) pessoal dos departamentos-chaves da organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(vi) A comissão de segurança operacional terá as seguintes responsabilidades:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) assegurar que os objetivos e as ações especificadas no plano de segurança operacional sejam atingidos nos prazos previstos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) supervisionar o desempenho da segurança operacional em relação à política e objetivos planejados;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) monitorar a eficácia do plano de implantação do SGSO da organização;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) conhecer e assessorar o gestor responsável sobre questões de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) analisar o progresso da organização a respeito dos perigos identificados e das medidas adotadas em face de acidentes e incidentes;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(F) monitorar que as ações de correção necessárias sejam realizadas de maneira oportuna;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) formular recomendações para ações e mitigação dos perigos identificados de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(H) examinar os informes de auditorias internas de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(I) analisar e aprovar as respostas às auditorias e medidas adotadas;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(J) ajudar a identificar perigos e defesas;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(K) preparar e analisar informes sobre segurança operacional para o gestor responsável;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(L) assegurar que os recursos apropriados sejam disponibilizados para a execução das ações acordadas;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(M) monitorar a eficiência da vigilância operacional das operações subcontratadas pela organização; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(N) prover direção e orientação estratégica ao grupo de ação de segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(vii) Para apoiar na avaliação dos riscos que a organização enfrente e sugerir os métodos para mitigá-los, o gestor responsável designará um grupo de ação de segurança operacional que será composto por:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) o restante do pessoal de direção requerido[RBAC 119.65(a)];	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) supervisores; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) e pessoal de área funcional apropriada.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	Nota: o trabalho do grupo de ação de segurança operacional da organização, será apoiado mas não necessariamente dirigido pelo diretor de segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(viii) O grupo de ação de segurança operacional terá pelo menos as seguintes responsabilidades:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) supervisionar a segurança operacional dentro das áreas funcionais;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) assegurar que qualquer ação corretiva seja realizada de forma oportuna;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) dar soluções aos perigos identificados;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) levar acabo avaliações de segurança operacional antes que o detentor de certificado implemente mudanças operacionais, com o propósito de determinar o impacto que possam ter estas mudanças na segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) implantar os planos de ações corretivas;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) assegurar a eficácia das recomendações prévias de segurança;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) promover a participação de todo pessoal na segurança operacional; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(H) informar e aceitar a direção estratégica da comissão de segurança operacional da organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(4) Plano de implantação do SGSO	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá um plano de implantação do	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	SGSO o qual definirá a abordagem para gerenciar a segurança operacional de modo a satisfazer as necessidades da organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(ii) O gestor responsável designará um grupo de planejamento composto por diretores, gerentes e supervisores chave da organização, para o desenho, desenvolvimento e implantação do SGSO. O diretor de segurança operacional terá participação neste grupo.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iii) O grupo de planejamento será responsável por elaborar uma estratégia e um plano de implantação do SGSO que satisfará as necessidades da organização em matéria de segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iv) O plano de implantação incluirá o seguinte:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) política e objetivos de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) planejamento da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) descrição do sistema;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) análise do que falta ("gap");	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) componentes do SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) papéis e responsabilidades de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) política de reportes de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(H) meios de participação dos empregados;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(I) capacitação em segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(J) divulgação da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(K) medição do desempenho da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(L) revisão do desempenho da segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(v) O detentor de certificado, como parte do desenvolvimento do plano de implantação do SGSO, elaborará uma descrição de um sistema que inclua o seguinte:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) as interações do SGSO com outros sistemas do sistema de aviação civil;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) as funções do sistema;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(C) as considerações de desempenho humano requeridas para a operação do sistema;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) os componentes “hardware” do sistema;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) os componentes “software” do sistema;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) os procedimentos que definem as diretrizes para a operação e a utilização do sistema;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) o meio ambiente operacional; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(H) os produtos e serviços contratados ou adquiridos.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(vi) O detentor de certificado deverá, como parte do desenvolvimento do plano de implantação do SGSO, elaborar uma análise do faltante (“gap”) para:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) identificar as correções e as estruturas de segurança operacional que podem existir na organização;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) determinar as medidas adicionais de segurança operacional requeridas para implantação e manutenção do SGSO da sua organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(5) Coordenação do plano de resposta a emergências	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado desenvolverá, coordenará e manterá um plano de resposta a emergências que assegure:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) a transição ordenada e eficiente das operações normais às atividades de emergência;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) a designação da autoridade em emergências;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) as responsabilidades;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) o retorno das atividades de emergência às operações normais do detentor de certificado.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(6) Documentação	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá a documentação do SGSO . em papel ou meio eletrônico o seguinte:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) a política e objetivos de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) os requisitos de SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) os procedimentos e processos do SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) as responsabilidades e as pessoas que respondem pelos procedimentos e processos do SGSO; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) os resultados do SGSO	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(ii) Como parte da documentação do SGSO e do manual de operações, o detentor de certificado desenvolverá e manterá um manual de gerenciamento da segurança operacional (MGSO), para divulgar as ações de segurança operacional a toda organização. Este manual, adicionalmente, conterá o seguinte:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) o alcance do SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) uma descrição dos procedimentos para identificar perigos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) uma descrição dos procedimentos de avaliação e mitigação dos riscos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) uma descrição dos procedimentos de supervisão do desempenho da segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) uma descrição dos procedimentos de melhoria contínua;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) o procedimento do gerenciamento da mudança da organização;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) uma descrição dos procedimentos de respostas a emergências e plano de contingências; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(H) uma descrição dos procedimentos de promoção da segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(e) Gestão dos riscos de segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(1) Processos de identificação de perigos	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá um processo formal para coletar, registrar, atuar e gerar retroalimentação acerca dos perigos nas operações, baseado em uma combinação dos seguintes métodos de aquisição de dados;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) reativos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) preventivos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) preditivos.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(ii) Os meios formais de aquisição de dados de segurança operacional incluirão os seguintes sistemas de reportes:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) obrigatórios;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) voluntários; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) confidenciais.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iii) O processo de identificação de perigos incluirá os seguintes passos:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) reporte de perigos, eventos ou preocupações de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(B) aquisição e armazenamento de dados de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) análise dos dados de segurança operacional; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) distribuição da informação de segurança operacional obtida dos dados de segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(2) Processos de avaliação e mitigação de riscos	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado de certificado desenvolverá e manterá um processo formal de gestão de riscos que assegure:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) a análise em termos de probabilidade e severidade de ocorrência	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) a avaliação em termos de tolerância; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) o controle em termos de mitigação dos riscos a um nível aceitável de segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(ii) O detentor de certificado definirá os níveis de gestão, aceitáveis para a ANAC, para tomar as decisões sobre a tolerância aos riscos de segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iii) O detentor de certificado definirá os controles de segurança para cada risco determinado como tolerável.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(f) Garantia da segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(1) Monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá os meios e procedimentos necessários para:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) verificar o desempenho da segurança operacional da organização em comparação com as políticas e objetivos de segurança operacional; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) validar a eficácia dos controles de risco de segurança operacional implantados na organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(ii) O sistema de supervisão e medição de desempenho da segurança operacional incluirá o seguinte:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) reportes de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) auditorias independentes de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) pesquisas de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) revisões de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) estudos de segurança operacional; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) investigações internas de segurança operacional, que incluam eventos que não requeiram ser reportados à ANAC.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iii) O detentor de certificado estabelecerá e manterá no MGSO:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(A) os procedimentos de reporte de segurança operacional relacionados com o desempenho da segurança operacional e monitoramento; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) indicará claramente que tipos de comportamentos operacionais são aceitáveis ou inaceitáveis, incluindo as condições sob as quais se considerará a imunidade às medidas disciplinares.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iv) O detentor de certificado estabelecerá, como parte do sistema de supervisão e medição do desempenho da segurança operacional, procedimentos para auditorias independentes de segurança operacional, com o propósito de:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) monitorar o cumprimento dos requisitos regulamentares;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) determinar se os procedimentos de operação são adequados;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) assegurar números apropriados de recursos humanos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) assegurar o cumprimento dos procedimentos e treinamentos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) assegurar o nível de conhecimentos, treinamento e manutenção da competência do pessoal.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(v) O detentor de certificado poderá contratar outra organização ou pessoa com conhecimentos técnicos aeronáuticos apropriados e com experiência demonstrada em auditorias, que sejam aceitáveis pela ANAC, para realizar as auditorias independentes de segurança operacional requeridas pelo parágrafo (iv) desta seção.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(vi) O detentor de certificado estabelecerá, como parte do sistema de supervisão e medição do desempenho da segurança operacional, um sistema de retroalimentação que assegure que o pessoal responsável pelo gerenciamento do SGSO tome as medidas preventivas e corretivas apropriadas e oportunas em resposta aos informes resultantes das auditorias independentes.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(2) Gerenciamento da mudança	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá um processo formal para:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os processos e serviços estabelecidos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) descrever os ajustes necessários para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) eliminar ou modificar os controles de riscos de segurança operacional que já não sejam necessários ou efetivos devido as mudanças produzidas no ambiente operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(3) Melhoria contínua do SGSO	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado estabelecerá e manterá um processo formal de:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) identificação das causas do baixo desempenho;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) determinação das implicações que podem causar um baixo desempenho nas operações; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(C) eliminação das causas identificadas.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(ii) O detentor de certificado estabelecerá um processo com procedimentos definidos no MGSO para a melhoria contínua das operações de voo que inclua:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) uma avaliação preventiva das instalações, equipamento, documentação e procedimentos através de pesquisas e auditorias;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) uma avaliação preventiva do desempenho individual do pessoal do detentor de certificado para verificar o cumprimento das responsabilidades de segurança	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) uma avaliação reativa para verificar a eficácia dos sistemas de controle e mitigação dos riscos, incluindo, por exemplo: investigações de acidentes, incidentes e eventos significativos.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(g) Promoção da segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(1) Treinamento e qualificação	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que o pessoal esteja adequadamente qualificado e seja competente para desempenhar as funções atribuídas segundo o SGSO	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(ii) O alcance da qualificação de segurança operacional será apropriada a participação da pessoa no SGSO da organização.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iii) Considerando que é essencial que o pessoal de direção da organização compreenda o SGSO, o detentor de certificado proverá capacitação a este pessoal no seguinte:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) princípios do SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) suas obrigações e responsabilidades;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) aspectos legais pertinentes (exemplo: as respectivas responsabilidades perante a lei)	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(iv) O currículo de treinamento inicial de segurança operacional para todo o pessoal do detentor de certificado cobrirá, pelo menos, o seguinte:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(A) princípios básicos de gerenciamento da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(B) filosofia, políticas e normas de segurança operacional da organização (incluindo o enfoque da organização com respeito às medidas disciplinares e aos problemas de segurança operacional, a natureza integral do gerenciamento da segurança operacional, a tomada de decisões sobre gestão de riscos, a cultura de segurança operacional, etc.);	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(C) a importância da observação da política de segurança operacional e os procedimentos que compõem o SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(D) a organização, funções e responsabilidades do pessoal em relação à segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(E) antecedentes da segurança operacional da organização, incluindo as debilidades sistemáticas;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(F) metas e objetivos de segurança operacional da organização;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.
	(G) processos de identificação de perigos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSOE-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(H) processos de avaliação e mitigação de riscos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(I) monitoramento e medição do desempenho de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(J) gerenciamento da mudança;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(K) melhoria contínua do gerenciamento da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(L) programas de gerenciamento da segurança operacional da organização [exemplo: sistemas de notificação de incidentes, auditoria da segurança das operações de rota (LOSA), pesquisa sobre a segurança das operações normais(NOSS)];	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(M)requisito de avaliação interna contínua do desempenho da segurança operacional na organização (exemplo: pesquisa com os empregados(2), programa de garantia da qualidade de operações de voo (FOQA), auditorias e avaliações de segurança operacional);	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(N) notificação de acidentes, incidentes e perigos ;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(O) canais de comunicação para os fins da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(P) retorno da informação e métodos de comunicação para a difusão da informação de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(Q) auditorias de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(R) plano de resposta a emergências; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(S) promoção da segurança operacional e difusão da informação.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(v) Além do currículo de treinamento inicial, o detentor de certificado proverá instrução ao pessoal de operações nos seguintes temas:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(A) procedimentos para notificação de acidentes e incidentes;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(B) perigos específicos enfrentados pelo pessoal de operações;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(C) procedimentos para notificação de perigos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(D) iniciativas específicas de segurança operacional; tais como:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(1) programa de análise de dados de voo (FDA);	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(2) programa de garantia da qualidade de operações de voo (FOQA); (3) programa LOSA; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(4) programa NOSS.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(E) comissões de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(F) perigos para a segurança operacional por mudança das estações e procedimentos operacionais (operações de inverno, etc.); e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(G) procedimentos de emergências;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(vi) O detentor de certificado proverá treinamento ao gerente de segurança operacional, pelo menos, nos seguintes itens:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(A) familiarização com as diferentes aeronaves, tipos de operação, rotas, etc.;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(B) compreensão da função da atuação humana nas causas de acidentes e a prevenção dos mesmos;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(C) funcionamento do SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(D) investigação de acidentes e incidentes;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(E) gerenciamento de crise e planejamento da reposta à emergências;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(F) promoção da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(G) técnicas de comunicação;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(H) gerenciamento da base de dados da segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(I) treinamento ou familiarização especializada no gerenciamento de recursos de cabine (CRM), FDA, LOSA, FOQA)e NOSS.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(2) Difusão de informação acerca da segurança operacional	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá meios formais para a difusão e comunicação da segurança operacional, de forma que possa:	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(A) assegurar que todo pessoal esteja informado do SGSO;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(B) transmitir informação crítica sobre segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(C) assegurar o desenvolvimento e manutenção de uma cultura positiva de segurança operacional na organização;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(D) explicar porque são tomadas ações específicas de segurança operacional;	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(E) explicar porque são introduzidos ou modificados os procedimentos de segurança operacional; e	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(F) transmitir informação genérica de segurança operacional.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
	(ii) Os meios formais de comunicação de segurança operacional podem incluir: boletins operacionais, circulares, publicações oficiais, páginas da web, etc.	O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.
		O texto foi harmonizado com o LAR 121 e PSEO-ANAC.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	APÊNDICE R – FASES DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	Implantado a partir das necessidades geradas pelo PSO-BR e pelo PSOE-ANAC. Texto harmonizado do LAR 121.
	(a) A partir de 1º de novembro de 2009 , o detentor de certificado se utilizará de quatro fases para a implantação do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO). Cada fase terá a duração de um ano. A seguir serão detalhadas as atividades a serem cumpridas em cada uma delas.	Texto harmonizado do LAR 121.
	(b) Na Fase 1, até 1º de novembro de 2010, o detentor de certificado apresentará uma proposta de como os requisitos do SGSO serão alcançados e integrados às atividades diárias da organização, e um quadro de responsabilidades para a implantação do SGSO. Além disso:	Texto harmonizado do LAR 121.
	(1) identificará o gestor responsável e as responsabilidades de segurança operacional dos outros membros da direção (Apêndice J, parágrafos (d)(2) e (d)(3));	Texto harmonizado do LAR 121.
	(2) identificará dentro da organização, a pessoa ou grupo de planejamento que será responsável pela implantação o SGSO (Apêndice J, (d)(4)(i) e (ii))	Texto harmonizado do LAR 121.
	(3) descreverá seu SGSO;	Texto harmonizado do LAR 121.
	(4) realizará uma análise do faltante (“gap”) dos recursos existentes comparados com os requisitos estabelecidos no Apêndice J deste regulamento para a implantação do SGSO (Apêndice J, (d)(4)(iv));	Texto harmonizado do LAR 121.
	(5) desenvolverá o plano de implantação do SGSO, que explique como a organização implantará o SGSO baseado nos requisitos nacionais e normas e métodos recomendados internacionais, a descrição do sistema e os resultados da análise do faltante (Apêndice J, (d)(4))	Texto harmonizado do LAR 121.
	(6) desenvolverá a documentação relativa a política e aos objetivos de segurança operacional (Apêndice J, (d)(6)(i)); e	Texto harmonizado do LAR 121.
	(7) desenvolverá e estabelecerá os meios de comunicação e difusão da segurança operacional (Apêndice J, (g)(2))	Texto harmonizado do LAR 121.
	(c) Na Fase 2, até 1º de novembro de 2011, o detentor de certificado:	Texto harmonizado do LAR 121.
	(1) colocará em prática os itens que compreendem o plano de implantação do SGSO (Apêndice J, (d)(4))	Texto harmonizado do LAR 121.
	(2) implantará os processos reativos do gerenciamento de riscos de segurança operacional (Apêndice J, (e)) relacionados com:	Texto harmonizado do LAR 121.
	(i) a identificação de perigos; e	Texto harmonizado do LAR 121.
	(ii) a avaliação e mitigação dos riscos.	Texto harmonizado do LAR 121.
	(3) proverá treinamento relativo ao plano de implantação do SGSO e aos processos reativos do gerenciamento dos riscos de segurança operacional; e	Texto harmonizado do LAR 121.
	(4) desenvolverá a documentação relacionada com o plano de implantação do SGSO e dos processos reativos do gerenciamento de riscos da segurança operacional (Apêndice J, (d)(6))	Texto harmonizado do LAR 121.

RBHA 121	RBAC 121	Comentários/JUSTIFICATIVAS
	(d) Na Fase 3, até 1º de novembro de 2012, o detentor de certificado:	Texto harmonizado do LAR 121.
	(1) implantará os processos preventivos (pró-ativos) e preditivos do gerenciamento de riscos da segurança operacional (Apêndice J, (e)), relacionados com:	Texto harmonizado do LAR 121.
	(i) a identificação de perigos; e	Texto harmonizado do LAR 121.
	(ii) a avaliação e mitigação de riscos.	Texto harmonizado do LAR 121.
	(2) proverá treinamento relativo aos processos preventivos e preditivos do gerenciamento dos riscos de segurança operacional (Apêndice j, (g)(1));	Texto harmonizado do LAR 121.
	(3) desenvolverá a documentação relacionada com os processos preventivos e preditivos do gerenciamento de riscos de segurança operacional (Apêndice J, (d)(6));	Texto harmonizado do LAR 121.
	(e) Na Fase 4, até 1º de novembro de 2013, o detentor de certificado:	Texto harmonizado do LAR 121.
	(1) implantará a garantia da segurança operacional, desenvolvendo (Apêndice J, (f)):	Texto harmonizado do LAR 121.
	(i) os níveis aceitáveis de segurança operacional;	Texto harmonizado do LAR 121.
	(ii) os indicadores e metas de desempenho; e	Texto harmonizado do LAR 121.
	(iii) o processo de melhoria contínua do SGSO.	Texto harmonizado do LAR 121.
	(2) desenvolverá e implantará a garantia da segurança operacional (Apêndice J, (f));	Texto harmonizado do LAR 121.
	(3) proverá treinamento relacionado com a garantia da segurança operacional e o plano de respostas a emergências (Apêndice J, (g)(1)); e	Texto harmonizado do LAR 121.
	(4) desenvolverá a documentação relativa à garantia da segurança operacional e ao plano de resposta a emergências (Apêndice J, (d)(6)).	Texto harmonizado do LAR 121.