

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PROCESSO Nº 60800.074063/2009-55 (RBAC 45) E RESPECTIVAS
OBSERVAÇÕES

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
WAINER MENDES LIMA/ LÍDER SIGNATURE S/A.	
<p>45.11 (b) Hélices, pás de hélice e cubos de hélices. Cada fabricante de hélice, pá de hélice ou cubo de hélice, com base em um certificado de tipo ou um certificado de empresa fabricante, deve identificar seu produto por meio de uma placa, uma gravação química ou mecânica, ou outro processo aprovado de identificação a prova de fogo. Tal identificação deve ser colocada no produto em uma superfície não crítica, conter as informações requeridas pelo RBAC 45.13 e deve ser feita de modo a que não possa ser danificada ou removida em serviços normais e nem perdida ou destruída em um acidente.</p> <p>Justificativa: Atualmente os fabricantes das pás das hélices possuem como procedimento a identificação através etiquetas autoadesivas coladas na própria pá ou, conforme observado mais recentemente, no cubo das hélices. Sugestão: Verificar junto aos fabricantes quanto a viabilidade do atendimento ao disposto no 45.11 (b).</p>	<p>O comentário não apresenta proposta de alteração do requisito e a ANAC entende que o requisito é abrangente quando estabelece “outro processo aprovado de identificação a prova de fogo”.</p>
WAINER MENDES LIMA/ LÍDER SIGNATURE S/A.	
<p>45.16 Marcação de peças com limite de vida</p> <p>(a) Quando solicitado a uma pessoa o cumprimento do RBAC 43.10, o detentor de um certificado de tipo ou a de um projeto aprovado de uma peça com limite de vida, deve fornecer instruções de marcação, ou deve declarar que a peça não pode ser marcada sem comprometer a sua integridade. O cumprimento deste parágrafo pode ser feito através do fornecimento de instruções de marcação em documentos prontamente disponíveis, tais como, manuais de manutenção ou Instruções para Aeronavegabilidade Continuada.</p> <p>Justificativa: O RBAC 43.10 não se encontra disponível para verificação do conteúdo proposto.</p>	<p>A ANAC esclarece que a proposta do RBAC 43 em fase final de elaboração já contempla o requisito 43.10 “Controle de peças aeronáuticas com limite de vida”.</p>
WAINER MENDES LIMA/ LÍDER SIGNATURE S/A.	
	<p>A definição de ornamentação será esclarecida</p>

<p>45.21 (c) As marcas de nacionalidade e de matrícula: (2) não devem possuir ornamentação;</p> <p>Justificativa: Esclarecer o sentido de ornamentação para os propósitos dessa regra. Como exemplo, considera-se sombreado de letras uma ornamentação?</p>	<p>futuramente através de Instrução Suplementar.</p>
<p>WAINER MENDES LIMA/ LÍDER SIGNATURE S/A.</p>	
<p>45.29 - Tamanho das letras das marcas (c) <i>Largura.</i> As letras devem ter largura igual a dois terços de altura, exceto a letra "I" e o número 1 que devem ter largura igual a um sexto da altura, e as letras "M" e "W", que devem ter largura igual à altura. (d) <i>Espessura.</i> As letras devem ser formadas por linhas cheias de espessura igual a um sexto da altura.</p> <p>Texto Sugerido: 45.29 - Tamanho das letras das marcas (c) <i>Largura.</i> As letras e o traço devem ter largura igual a dois terços de altura, exceto a letra "I" e o número 1 que devem ter largura igual a um sexto da altura, e as letras "M" e "W", que devem ter largura igual à altura. (d) <i>Espessura.</i> As letras e o traço devem ser formados por linhas cheias de espessura igual a um sexto da altura.</p> <p>Justificativa: Visto que o traço faz parte do conjunto de marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves civis brasileiras, como definido em 45.23 (a)(3). Faz-se necessário dimensionar e caracterizar o traço separadamente, porque é sabido que símbolos e marcas gráficas não constam do alfabeto fonético Brasileiro. Com a alteração proposta fica claramente definido que o traço deve seguir as mesmas dimensões regulamentadas para as letras.</p>	<p>O comentário faz menção ao texto do RBHA 45.29. A proposta do RBAC 45.29-I, além de melhorias no texto, contempla as observações propostas pelo comentário.</p>
<p>ANTONIO SERGIO WANDERLEY COSTA/ RCF 2009C11 – 01</p>	
<p>45.25 (a) – “nas asas e” 45.25 (b) (3) – “nas asas” 45.25 (b) (3) (i) e (ii)– Todos os dois textos 45.27 (a) (1) – O texto todo 45.29 (b) (1) – “e 50 cm nas asas” 45.29 (b) (1) (i) e (ii) – “e 30 cm nas asas” 45.29 (3) (i) – “O texto todo”</p>	<p>Sugestão não aceita. A disposição de marcas de nacionalidade e matrícula sob as asas está prevista no Anexo 7, da convenção de Chicago.</p>

<p>Texto sugerido: A sugestão é a eliminação da obrigatoriedade de colocação da marcas sob as asas das aeronaves de asa fixa e sob a superfície ventral das aeronaves de asa rotativa.</p> <p>Justificativa: Historicamente, as marcas no intradorso ou superfície ventral das aeronaves tinham o objetivo de facilitar o reconhecimento da aeronave pelo pessoal de terra, com o uso de binóculos, em situações muito específicas. Por exemplo: “uma aeronave perdia o contato com a torre por VHF” além de fazer as manobras previstas para aeronave que está sem comunicação via rádio, a Torre conferia a matrícula com o uso do binóculo durante a segunda ou terceira passagem da aeronave. Após isso a torre efetuava a comunicação via sinal luminoso.</p> <p>Atualmente, os VHF são extremamente confiáveis e na sua maioria as aeronaves possuem mais de um VHF.</p> <p>A outra questão; de que se a aeronave está fazendo algo errado pode ser identificada por alguém de terra, também não se sustenta porque para o leigo, aquelas letras não têm o menor significado. Além do que, na maioria das vezes não podemos confiar de que o leigo identificou as letras corretamente.</p> <p>Portanto, salvo melhor análise, a pintura da matrícula sob a aeronave não mais se justifica. E, poderemoas aproveitar a edição do RBAC 45 para eliminar esses requisitos.</p>	
<p>ANTONIO SERGIO WANDERLEY COSTA/ RCF 2009C11 – 01</p>	
<p>RBHA 45. 13 – Dados de Identificação – Também conhecida como “Plaqueta do Fabricante”.</p> <p>RBHA 45.30-I – Placa de Marcas de Nacionalidade e Matrícula</p> <p>Aspecto não previsto: O lançamento do CHT (TC brasileiro) na “Plaqueta do Fabricante”.</p> <p>Alguns Relatórios H.10 (Ex: H.10-0940-05 aplicável ao EC 130B4 – página 15) exigem a colocação do CHT brasileiro em cumprimento ao RBHA 45.13. Ocorre que a aeronave já tem a sua plaqueta com todos os dados, exceto o CHT brasileiro. Ficam duas possibilidade: Colocar mais uma plaqueta ou retirar a anterior regravar e colocá-la de novo.</p> <p>Todos sabem o prejuízo estrutural que é ficar furando ou retrabalhando uma estrutura de aeronave.</p> <p>Texto Sugerido: Sugestões:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modificar os Relatórios H.10 eliminando essa exigência, já que a aeronave é de fabricante estrangeiro e, para voar no Brasil passará por VTI e, nessa inspeção ficará comprovado que ele atende ao CHT emitido pela ANAC; ou 	<p>A remoção de dados de identificação deve ser feita de acordo com métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC. Os locais onde os dados de identificação são instalados são determinados pelo fabricante, justamente para não comprometer a integridade estrutural e para tanto existe previsão para a remoção e reinstalação por ocasião de manutenção. Embora o relatório H.10 seja um documento controlado, de forma alguma ele instrui da forma abordada pelo comentário.</p>

<p>2. Incluir o número do CHT brasileiro (se isso for indispensável) na “Placa de Marcas da Nacionalidade e matrícula” logo abaixo do “prefixo”. Isso pode ser regulado incorporando a mudança no 45.30-I.</p> <p>Justificativa: Evitar danos na estrutura da aeronave, que podem ser ocasionados com a retirada e recolocação da plaqueta do fabricante. Evitar danos na plaqueta original do fabricante quando da gravação nela do CHT brasileiro. Evitar ter de fazer mais quatro furos na estrutura da aeronave para a aplicação de mais uma plaqueta de fabricante, como, por exemplo, para cumprir o que está previsto no H.10-0940-05 aplicável ao EC 130B4 – página 15. Com a gravação do CHT brasileiro na “Placa de Marcas da Nacionalidade e matrícula” logo abaixo do “prefixo”, preserva-se a plaqueta do fabricante no seu local, método de fixação e formato original e só produzimos quatro furos a mais na estrutura da aeronave.</p>	
<p>EMBRAER</p>	
<p>45.11 (a) ... A placa de identificação de uma aeronave deve ser fixada à mesma de modo a que não possa ser danificada ou removida durante os serviços normais e que não possa ser perdida ou destruída em caso de acidente. Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a placa de identificação de aeronave deve ser fixada no lado externo da fuselagem, legível por uma pessoa no solo e deve estar adjacente e posteriormente à porta mais traseira da aeronave ou na superfície da fuselagem próxima à cauda. A placa de identificação de um motor deve ser fixada em local acessível e de modo que ela não possa ser danificada ou removida durante os serviços normais e nem perdida, ou destruída, em caso de acidente.</p> <p>Texto Sugerido: 45.11 (a) ... A placa de identificação de uma aeronave deve ser fixada à mesma de modo a que não possa ser danificada ou removida durante os serviços normais e que não possa ser <i>facilmente</i> perdida ou destruída em caso de acidente. Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a placa de identificação de aeronave deve ser fixada no lado externo da fuselagem, legível por uma pessoa no solo e deve estar adjacente e posteriormente à porta mais traseira da aeronave ou na superfície da fuselagem próxima à cauda. A placa de identificação de um motor deve ser fixada em local acessível e de modo que ela não possa ser danificada ou removida durante os serviços normais e nem <i>facilmente</i> perdida ou destruída, em caso de acidente.</p> <p>Justificativa: Existem casos que a placa de identificação será perdida ou destruída em caso de acidente, e seria fisicamente impossível impedir tal situação. Acreditamos que a regra deseje que tal fato não ocorra com facilidade. Desta maneira, a inclusão do termo “facilmente” permite que o objetivo do regulamento seja mais claramente entendido.</p>	<p>Com base na justificativa sugerida, a ANAC melhorou a redação do texto do RBAC 45.11(a):</p> <p>... A placa de identificação de uma aeronave deve ser fixada à mesma de modo que seja improvável ser danificada ou removida durante os serviços normais ou ser perdida ou destruída em caso de acidente. Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a placa de identificação de aeronave deve ser fixada no lado externo da fuselagem, legível por uma pessoa no solo e deve estar adjacente e posteriormente à porta mais traseira da aeronave ou na superfície da fuselagem próxima à cauda. A placa de identificação de um motor deve ser fixada em local acessível e de modo que seja improvável ser danificada ou removida durante os serviços normais ou ser perdida, ou destruída, em caso de acidente.</p>
<p>EMBRAER</p>	

<p>45.11 (b) ... Tal identificação deve ser colocada no produto em uma superfície não crítica, conter as informações requeridas pelo RBAC 45.13 e deve ser feita de modo a que não possa ser danificada ou removida em serviços normais e nem perdida ou destruída em um acidente.</p> <p>Texto Sugerido: 45.11 (b) ... Tal identificação deve ser colocada no produto em uma superfície não crítica, conter as informações requeridas pelo RBAC 45.13 e deve ser feita de modo a que não possa ser danificada ou removida em serviços normais e nem <i>facilmente</i> perdida ou destruída em um acidente.</p> <p>Justificativa: Existem casos que a placa de identificação será perdida ou destruída em caso de acidente, e seria fisicamente impossível impedir tal situação. Acreditamos que a regra deseje que tal fato não ocorra com facilidade. Desta maneira, a inclusão do termo “facilmente” permite que o objetivo do regulamento seja mais claramente entendido.</p>	<p>Com base na justificativa sugerida, a ANAC melhorou a redação do texto do RBAC 45.11(b):</p> <p>Tal identificação deve ser colocada no produto em uma superfície não crítica, conter as informações requeridas pelo RBAC 45.13 e deve ser feita de modo que seja improvável ser danificada ou removida em serviços normais ou ser perdida ou destruída em um acidente.</p>
<p>EMBRAER</p>	
<p>45.25 (b)(2) se colocadas na fuselagem, as marcas devem ser colocadas horizontalmente em cada lado da mesma, entre o bordo de fuga das asas e o bordo de ataque da empenagem horizontal. Entretanto, se houver naceles de motores ou estruturas salientes integrantes da superfície lateral da fuselagem, as marcas podem ser colocadas na superfície de tais saliências; e</p> <p>Texto Sugerido: 45.25 (b)(2) se colocadas na fuselagem, as marcas devem ser colocadas horizontalmente em cada lado da mesma, entre o bordo de fuga das asas e o bordo de ataque da empenagem horizontal, <i>se esta for localizada na própria fuselagem</i>. Entretanto, se houver naceles de motores ou estruturas salientes integrantes da superfície lateral da fuselagem, as marcas podem ser colocadas na superfície de tais saliências; e</p> <p>Justificativa: A regra contempla apenas a configuração convencional de empenagem, na qual a empenagem horizontal encontra-se na própria fuselagem. Contudo ela não endereça adequadamente o caso de configurações como a “cauda em T”, que é bastante utilizada pela indústria aeronáutica. Da forma que está escrito, perde-se espaço desnecessariamente para a inclusão das marcas, fazendo-se necessário, em certos casos, a adequação das mesmas diminuindo a sua visibilidade o que, acreditamos, seja oposto à real intenção do regulamento. Esta proposta está em consonância com o Anexo 7, item 3.3.3 da ICAO.</p>	<p>Sugestão aceita.</p>
<p>FLAVIANO DA SILVEIRA FERREIRA/ LÍDER TÁXI AÉREO S.A – AIR BRASIL</p>	
<p>PROPONHO ABORDAR A QUESTÃO DAS AERONAVES (HELICÓPTEROS) EM OPERAÇÃO</p>	<p>Este comentário não apresentou proposta de</p>

<p>OFFSHORE/ONSHORE, QUE SUAS MARCAS SEJAM DE FÁCIL DENTIFICAÇÃO E EXCLUSIVAMENTE SIMPLES. HAJA VISTA QUE ESTÁ AERONAVES NÃO OPERAM ALEM DAS FRONTEIRAS E EM ALTITUDES MODERADA, MEDIANAS A 2500 PES.</p>	<p>modificação do regulamento.</p>
<p>VANDERLAN AP. ALEXANDRE</p>	
<p>(b) O operador de uma aeronave categoria restrita, <i>esportiva leve</i>, experimental ou com certificado de aeronavegabilidade provisório deve colocar nessa aeronave, de maneira facilmente legível e próxima à entrada, em letras entre 5 a 15 cm de altura, as palavras “RESTRITA”, “LEVE ESPORTIVA”, “EXPERIMENTAL” ou “PROVISÓRIO”, conforme aplicável.</p> <p>REGULAMENTO 47 - APÊNDICE B SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL CATEGORIA DE REGISTRO DA AERONAVE CLASSES A SEREM SEGURADAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pública Administração Direta Federal (ADF) Classes II, III e IV 2) Pública Administração Direta Estadual (ADE) Classes II, III e IV 3) Pública Administração Direta Municipal (ADM) Classes II, III e IV 4) Pública Administração Direta Dist. Federal (ADD) Classes II, III e IV 5) Pública Instrução (PIN) Classes II, III e IV 6) Pública Experimental (PEX) Classes II, III e IV 7) Pública Histórica (PUH) Classes II, III e IV 8) Privada Administração Indireta Federal (AIF) Classes II, III e IV 9) Privada Administração Indireta Estadual (AIE) Classes II, III e IV 10) Privada Administração Indireta Municipal (AIM) Classes II, III e IV 11) Privada Administração Indireta Dist. Federal (AID) Classes II, III e IV 12) Privada Serviço Aéreo Especializado Público (SAE) Classes II, III e IV 13) Privada Serv. Transp. Aéreo Público Regular (TPR) Classes I, II, III, IV e V 14) Privada Serv. Transp. Aéreo Público Não Regular (TPN) Classes I, II, III, IV e V 15) Privada Serv. Transp. Aéreo Púb. N. Reg. Taxi .Aéreo (TPX) Classes I, II, III, IV e V 16) Privada Serviços Aéreos Privados (TPP) Classes II, III e IV 17) Privada Instrução (PRI) Classes II, III e IV 18) Privada Experimental (PET) Classes II, III e IV 19) Privada Histórica (PRH) Classes II, III e IV <p>No meu parecer o RBAC 45 não é o regulamento adequado para tratar de categoria de homologação.</p>	<p>A ANAC esclarece que a categoria leve esportiva será regulamentada pelo RBAC 21.</p>

<p>Justificativa: As categorias de homologação (Normal, Restrita, Transporte Aéreo e outras) são tratadas nos RBAC 23, 25, 27 e 29, não constando desses regulamentos a categoria ESPORTIVA LEVE.</p>	
<p>Alisson R. Silva/ Especial T. Aéreo Ltda</p>	
<p>RBAC 45.12-I, (a), (b), (e) e (f)</p> <p>Texto Sugerido: Exclusão do texto acima mencionado, ficando o RBAC 119.9 a regulamentar a questão somente.</p> <p style="text-align: center;">Ou</p> <p>Inclusão da letra (f), estabelecendo que no caso do táxi aéreo ou SAE a exigência pode ser cumprida mediante pintura ou adesivo da logomarca e nome da empresa, com discreta descrição do serviço que realiza, TPX ou SAE.</p> <p>Justificativa: Já existe o processo 60800.054382/2008-63 em trâmite na ANAC, que trata justamente dessa matéria, e do qual não obtive nova informação acerca do andamento. As razões para exclusão do texto são:</p> <p>1 – Não existe essa exigência na tão referendada e operacional norma da FAA dos EUA, no caso o FAR 45.</p> <p>2 – As referidas imposições se mostram aparente e formalmente edificantes, mas foram feitas dentro de uma visão militar do antigo DAC. Não impedem que os não táxis-aéreos coloquem e retirem esses dizeres quando bem entenderem (o que já ocorre), sem que qualquer inspetor da ANAC possa tomar conhecimento. Os dados registrados no RAB, a exemplo do Detran, é que realmente comprovam o status da aeronave. Sua consulta e acesso deveriam ser fomentados, ao invés de um aparente e falso sinal de regularidade da empresa ou aeronave como a pintura de uma frase padrão.</p> <p>3 – A exigência do trecho em análise engessa a possibilidade de uso comercial da imagem da aeronave, estabelecendo padrão visual desnecessário, já que o próprio nome da empresa ou outro meio como a inclusão do logotipo resolvem o problema (RBAC 119.9). Além disso, viola o princípio da liberdade econômica e de iniciativa, consagrados na Constituição Federal (a exemplo do Art. 5º, XXIX).</p> <p>4 – O art. 66 do CBAR, que autorizou a edição dos RBHAs e RBACs, estabeleceu que os mesmos se destinam a</p>	<p>A exclusão do requisito 45.12-I poderá ser realizada com maior eficácia após o aperfeiçoamento do RBAC 119.9, que ainda não foi efetuado.</p>

<p>firmar padrões mínimos de segurança, portanto, a referida regulamentação consiste em excesso de exação por parte do Órgão Administrativo e contraria o interesse público, até por não haver motivo nem finalidade para referido ato administrativo regulamentar.</p>	
<p>José Roberto Silveira/ HELIBRAS – Helicópteros do Brasil S/A</p>	
<p>Texto Sugerido: Sugiro remover da proposta do RBAC 45.30-I(a) o texto: Exceto para aeronave operando de acordo com uma autorização especial de vôo emitida segundo RBAC 21.197,</p> <p>Justificativa: A meu ver no caso de aeronaves executando voos de produção(portanto possuem uma autorização especial de vôo emitida segundo RBAC 21.197) em caso de acidente que cause perda total com incêndio, etc.....a única forma da seguradora identificar que esta aeronave possui aquele número de série é através de sua plaqueta de marcas de nacionalidade e matrícula (pois neste momento como a aeronave ainda não foi submetida à VTI a mesma ainda não possui a plaqueta de identificação), portanto sugiro que não exista a exceção proposta no parágrafo acima e mantenha a necessidade desta plaqueta em todas as situações.</p>	<p>A placa requerida pelo RBAC 45.11 é a que efetivamente possui os dados de identificação da aeronave, incluindo o número de série.</p>
<p>Mario Alberto Bayer anac 32227-1/ Oficina Marilia de Aviação Ltda</p>	
<p>u45.14 – Identificação de componentes e acessórios com TLV e TBO controlados; 45.25 – Localização das marcas de nacionalidade e de matrícula 45.29 – Altura das letras</p> <p>Texto sugerido: 45.14</p> <p>a) Os componentes e acessórios cujos part number e números de série não possam ser conferidos por um mecânico ou inspetor devem ter um rotulo metálico, gravado mecanicamente, contendo todos os seus dados relevantes. Este rotulo deverá ser fixado permanentemente ao componente com um arame de freio de forma que fique completamente visível a quem interessar possa. Como modo de evitar que este rotulo suspenso interfira com outros sistemas ou outros acessórios, na forma de atrito ou obstrução de curso, o mesmo deverá ficar preso com uma abraçadeira plástica que poderá ser cortada para facilitar a leitura e posteriormente reinstalada com uma nova.</p> <p>b) As pás de helice terão seus números de série, número de ordem e modelo identificados através de um adesivo plástico, colocado o mais próximo do cubo na parte visível da pá, de modo que fiquem abrigados pelo spinner e sejam protegidos contra agentes abrasivos.</p> <p>c) Reidentificação de componentes ou acessórios devido perda ou desgaste de placa original poderão ser feitos sem</p>	<p>RBAC 45.14 (a) (b) (c) Comentário não aceito. O intuito do regulamento é a marcação permanente do componente. Qualquer utilização que dependa de adesivos, tiras plásticas, ou arames de freio para fixar os mesmos compromete a identificação em caso de acidente seguido de incêndio e pode facilitar a falsificação.</p> <p>RBAC 45.14 (d) O fabricante, junto à autoridade é o responsável em definir se tais itens que devem ser controlados. Se o item é controlado, deve possuir identificação de Modelo (PN) e Serial.</p> <p>RBAC 45.25 Sugestão não aceita. A proposta apresentada somente poderia ser útil em condições específicas e para determinadas configurações de asas, além disso poderá ocasionar ônus indevido.</p> <p>RBAC 45.29 Sugestão não aceita. A altura parte de 30 cm, fixado como valor mínimo. Dependendo das dimensões da aeronave e da altura em relação ao</p>

previa autorização desde que sejam conhecidos seu PN e numero de serie original.

d) Itens fabricados originalmente sem numero de serie ou numero de lote devem permanecer nessa situação nao sendo necessario confecção de plaqueta adicional dando-lhe um numero de serie.

45.25 –

As marcas de nacionalidade e de matricula tambem devem ser pintadas no extradorso das asas nos aviões de asa fixa tendo a altura das letras a mesma originalmente proposta neste regulamento.

45.29 – A altura das letras no intradorso das asas devem ter altura minina de 70 cm

Justificativa:

45-14. –

a) É comum durante os eventos de VTI, VTE, IAM e Inspeções pré compra a impossibilidade de se conferir numeros de parte e numeros de serie em diversos acessórios do motor e componentes de trem de pouso com TLV e TBO controlados, de diversos aviões de asa fixa a pistão, visto que estes componentes estão ocultados por outros ou por encanamentos e carenagens . Nesse caso é impossivel identifica-los sem ter que remover e reinstalar partes de outros sistemas . Essas operações poderiam gerar insegurança de voo e tempo de trabalho.

b)A numeração das pás de helice e de seus modelos ficam ocultados pois estão estampados na ponta da raiz que por sua vez esta fixada ao cubo ja no interior do mesmo tornando impossivel conferir o modelo e o numero de serie de uma determinada pá sem desmontagem completa da helice.

c) Devido a idade e submissão a produtos de limpeza e calor constante certas plaquetas de identificação ficam descoloridas tornando impossivel sua leitura caso nao sejam gravadas mecanica ou quimicamente. Considerando que seu numero de serie, modelo e configuração são conhecidos não ha motivo para impedir a confecção de uma nova plaqueta sem a previa autorização dessa agencia. Porem acessórios ou componentes que originalmente foram entregues pelos seus fabricantes portando plaqueta de identificação completa e que tiveram sua plaqueta extraviada e nao sejam conhecidos seu pn original, numero de serie e TSN deverão ser tratados a principio como sucata e somente as empresas certificadas em remanufatura poderão re-identifica-lo. A legislação atual permite a re-identificação normal. Não deverá mais ser permitido o uso do termo “ Horas Totais Ignoradas”

d) Os fabricantes dos alternadores Ford Motorcraft e Chrysler Mopar (ambos ja fora de linha de fabricação) ‘ não colocaram numero de serie nesses itens e existem dezenas deles ainda em serviço. Atualmente os fabricantes de

solo, mesmo com 70 cm pode não ser suficientemente grande para a aeronave poder ser identificada sem o uso de binóculos. A FAA utiliza 12 polegadas como padrão mínimo.

<p>aviões a pistão estão colocando os alternadores como acessórios On Condition sem TLV ou TBO. Não vejo portanto necessidade de ser identificado com número de série. Poderia ser estampado a matrícula da aeronave onde esta instalado. atualmente</p> <p>45-25 – Anteriormente as marcas de nacionalidade e de matrícula também eram obrigatórias no extradorso das asas. Essa prática deveria ser retomada de forma que os ocupantes da aeronave saibam a matrícula da aeronave em que estão voando. Poderia por exemplo esclarecer um sequestro delito muito em moda atualmente.</p> <p>45-29 – Quando vista do solo as marcas devem ser claramente lidas por pedestres quando o avião estiver em uma altitude de tráfego por exemplo. Atualmente esse procedimento é dificultado pelo tamanho da letra. Letras de tamanho maior no intradorso das asas já foi prática antiga nas décadas de 50/60 e meados de 1970. Letras com tamanho minúsculo já foram permitidos para identificar aviões de matrícula norte americana e pintadas na superfície do estabilizador vertical. O FAA voltou atrás e as marcas voltaram a ser grandes como são atualmente.</p>	
<p>AUGUSTO MARTINS ROSSETTI - TRIP LINHAS AÉREAS S/A</p>	
<p>RBAC 45.11 (d)</p> <p>(d) Para aeronaves matriculadas no Brasil antes de 19 de fevereiro de 2011, a identificação das aeronaves, requerida pelo parágrafo (a) desta seção, pode ter a placa de identificação afixada em um local externo ou interno acessível ou próxima a uma entrada da aeronave, conforme padrão estabelecido pelo fabricante da aeronave, não necessitando qualquer modificação futura.</p> <p>Justificativa</p> <ul style="list-style-type: none"> - A simples mudança de posição da placa metálica, conforme padrões solicitados, irá gerar grandes custos para a empresa (aproximadamente 5000 EUR por aeronave no caso dos ATR que saírem modificados de fábrica); - As A/Cs ATR já possuem as placas nos padrões aprovados, porém localizada na parte interior da porta de acesso aos registradores de vôo, que fica no cone de cauda da aeronave. Desde que se abra a porta de acesso, os dizeres são legíveis por uma pessoa no solo; - Para modificar as aeronaves, tanto em operação como as que saem de fábrica, devemos considerar um tempo para análise, emissão e aprovação de um Service Bulletin pelo fabricante, posterior compra de material e modificação final das aeronaves; - Para as aeronaves <i>Wide Body</i>, como esta placa pode ser legível por uma pessoa no solo? 	<p>Com base na justificativa sugerida, a ANAC melhorou a redação do texto do RBAC 45.11(d):</p> <p><i>A placa de identificação das aeronaves requerida pelo parágrafo (a) desta seção, instalada antes da vigência deste regulamento, pode ser afixada em um local externo ou interno acessíveis ou próxima a uma entrada da aeronave, desde que a designação de modelo e o número de série da aeronave estejam também colocados no lado externo da fuselagem</i></p> <p>A ANAC entende que no caso das aeronaves ATR, a placa está acessível, pois encontra-se em uma “entrada”, que neste caso é a porta de acesso aos registradores.</p>

AUGUSTO MARTINS ROSSETTI - TRIP LINHAS AÉREAS S/A	
<p>RBAC 45.30-I</p> <p>(a) Exceto para aeronave operando de acordo com uma autorização especial de voo emitida segundo o RBAC 21.197, cada aeronave deve possuir uma placa com as marcas de nacionalidade e matrícula, em adição à placa de identificação requerida pelo RBAC 45.11. Essa placa deve ser construída em material a prova de fogo e as marcas devem ser gravadas por um processo também à prova de fogo, devendo ser fixada vizinha à placa de identificação prevista no RBAC 45.11, cumprindo as mesmas especificações de fixação ali estabelecidas ou afixada em um local externo ou interno acessíveis ou próxima a uma entrada da aeronave.</p> <p>Justificativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A simples mudança de posição da placa metálica, conforme padrões solicitados, irá gerar grandes custos para a empresa (aproximadamente 5000 EUR por aeronave no caso dos ATR que saírem modificados de fábrica); - As A/Cs que saem de fábrica desde 2008 já possuem a placa no padrão aprovado, porém localizada na parte traseira da aeronave, no cone de cauda. As marcas são legíveis por uma pessoa no solo; - Para modificar as aeronaves em operação, devemos considerar um tempo para análise, emissão e aprovação de um Service Bulletin pelo fabricante, posterior compra de material e modificação final das aeronaves; - Para as aeronaves <i>Wide Body</i>, como esta placa pode ser legível por uma pessoa no solo? 	<p>Com base na justificativa sugerida, a ANAC melhorou a redação do texto do RBAC 45.30- I (a):</p> <p><i>Exceto para aeronave operando de acordo com uma autorização especial de voo emitida segundo o RBAC 21.197, cada aeronave deve possuir uma placa com as marcas de nacionalidade e matrícula, em adição à placa de identificação requerida pelo RBAC 45.11. Essa placa deve ser construída em material a prova de fogo, marcada por meio de estampa, gravação mecânica ou química, ou outro processo aprovado, devendo ser fixada vizinha à placa de identificação prevista no RBAC 45.11, cumprindo as mesmas especificações de fixação ali estabelecidas.</i></p> <p>A ANAC entende que no caso das aeronaves ATR, a placa está acessível, pois encontra-se em uma “entrada”, que neste caso é a porta de acesso aos registradores.</p>