

**Notificação de Proposta de Regra nº SN/2009 - RBAC 135**

Em atenção à regulamentação aplicável, a GPNO/SSO está submetendo a minuta do RBAC 135 para possível Audiência Pública que tem por finalidade alterar o RBHA 135.

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

- alteração do título do regulamento para RBAC 135 conforme o previsto na Resolução nº 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 135”;
- harmonização com o “LAR 135”;
- inclusão de seções do LAR 135 versando sobre operações ETOPS, SGSO e Pistas Molhadas;
- inclusão dos “Apêndice H – Estrutura do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional” e “Apêndice I – Fases de Implantação do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional” do "LAR 135";
- 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 135” e com o “LAR 135”;
- 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 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<b>SUBPARTE A - GERAL</b>	<b>SUBPARTE A - GERAL</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.1 APLICABILIDADE</b>	<b>135.1 APLICABILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Este regulamento estabelece regras <b>governando</b> :	(a) Este regulamento estabelece regras <b>que regem</b> :	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(1) as operações complementares ou por demanda <b>de cada pessoa que é ou deveria ser detentor de um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA)</b> segundo o RBHA 119;	(1) as operações complementares ou por demanda de <b>um solicitante ou detentor de um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA)</b> segundo o RBAC 119;	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(2) cada pessoa empregada ou prestando serviços a um detentor de certificado na condução de operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de uma aeronave;	(2) cada pessoa empregada ou prestando serviços a um detentor de certificado na condução de operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de uma aeronave;	<b>mantido texto atual</b>
(3) reservado;	<b>(3) o transporte de correspondências por aeronaves conduzida sob um contrato celebrado de serviços postais</b>	<b>harmonização como regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.1(a)(3) e LAR 135.005(a)(i))</b>
(4) reservado;	<b>(4) cada pessoa a que se aplica esse regulamento, para a aprovação provisória de um currículo do AQP- Programa Avançado de Qualificação (Advanced Qualification Program), o segmento do currículo, ou parte de um segmento do currículo na subparte Y do RBAC 121 e cada pessoa empregada ou contratada por uma empresa aérea ou operador comercial.</b>	<b>harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.1(a)(4) e LAR 135.005(a)(ii))</b>
(5) reservado;	(5) reservado;	<b>mantido texto atual</b>
(6) cada pessoa a bordo de uma aeronave operando segundo este regulamento; e	(6) cada pessoa a bordo de uma aeronave operando segundo este regulamento; e	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(7) cada pessoa que seja requerente de um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo segundo o <b>RBHA</b> 119, quando conduzindo voos de avaliação operacional.	(7) cada pessoa que seja requerente de um Certificado ETA segundo o <b>RBAC</b> 119, quando conduzindo voos de avaliação operacional.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(b) Reservado.	(b) Reservado.	mantido texto atual
(c) Reservado.	(c) o operador que não tenha um certificado previsto no RBAC 119 e que opera nos termos do RBAC 91, fica autorizado a contratar uma pessoa que seja autorizada para realizar a manutenção da aeronaves ou das suas funções de manutenção preventiva e que não esteja de afastamento de atividades sensíveis do ponto de vista de segurança operacional em razão de resultado positivo ou não-negativo em exame toxicológico realizado para não impedir a realização de programas de:	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.1 e LAR 135.005)
	(1) Manutenção de aeronaves ou manutenção preventiva nas aeronaves do operador, se de qualquer forma for necessário o operador transportar a aeronave mais de 93 Km (50 milhas náuticas) além do local de reparo mais próximo da sede do operador da operação para a obtenção desses serviços, ou	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.1 e LAR 135.005)
	(2) os reparos de emergência nas aeronaves do operador, se a mesma não pode ser operada com segurança para um local onde possua um base de manutenção aprovada pela ANAC desde que possua os seus programas de manutenção aprovados para executar os reparos.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.1 e LAR 135.005)
(d) Reservado.	(d) Reservado.	mantido texto atual
<b>135.2 - PROGRAMA DE CONFORMIDADE PARA OPERADORES TRANSICIONANDO PARA O <b>RBHA</b> 121; ALGUNS NOVOS OPERADORES</b>	<b>135.2 - PROGRAMA DE CONFORMIDADE PARA OPERADORES TRANSICIONANDO PARA O <b>RBAC</b> 121; ALGUNS NOVOS OPERADORES</b>	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(a) Aplicabilidade. Esta seção aplicase para o seguinte:	(a) Aplicabilidade. Esta seção se aplica como se segue:	mantido texto atual
(1) cada detentor de certificado para o qual foi emitido um <b>Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA)</b> segundo os requisitos do RBHA 135 antes de 20 de abril de 2003 e que conduz operações regulares transportando passageiros com aviões multimotores turbo-jato tendo uma configuração para passageiros de 1 a 30 assentos; e	(1) cada detentor de certificado para o qual foi emitido um <b>Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA)</b> segundo os requisitos deste regulamento e que conduza operações regulares transportando passageiros com aviões multimotores turbo-jato tendo uma configuração para passageiros de 1 a 30 assentos;	mantido porém adotada a nova nomenclatura do certificado
(2) cada pessoa que, <b>após 19 de abril de 2003</b> , requerer emissão inicial de um <b>CHETA</b> e 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 emissão inicial de um <b>Certificado ETA</b> e especificações operativas para conduzir operações regulares de transporte de passageiros nas espécies de avião descritas no parágrafo (a)(1) desta seção.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do certificado , retirado prazos expirados

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Obtenção de especificações operativas. Um detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção não pode, <b>após 20 de abril de 2005</b> , operar um avião descrito no mesmo parágrafo em operações regulares de transporte de passageiros, a menos que ele obtenha especificações operativas para conduzir tais operações regulares segundo o <b>RBHA 121 em ou antes de 20 de abril de 2005</b> .	(b) obtenção de especificações operativas. 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 para conduzir tais operações regulares segundo o <b>RBAC 121</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC, retirado prazos expirados</b>
(c) Conformidade normal ou acelerada. Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve estar conforme com cada requisito aplicável do <b>RBHA 121</b> válido em ou após 20 de abril de 2005 ou na data ou após a data na qual recebeu especificações operativas segundo aquele regulamento, o que ocorrer primeiro. Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, cada pessoa descrita no parágrafo (a)(2) desta seção deve estar conforme com cada requisito aplicável do <b>RBHA 121</b> em ou após a data na qual essa pessoa recebeu um certificado e especificações operativas segundo o <b>RBHA 121</b> .	(c) Conformidade normal ou acelerada. Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve estar conforme com cada requisito aplicável do <b>RBAC 121</b> válido em ou após 20 de abril de 2005 ou na data ou após a data na qual recebeu especificações operativas segundo aquele regulamento, o que ocorrer primeiro. Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, cada pessoa descrita no parágrafo (a)(2) desta seção deve estar conforme com cada requisito aplicável do <b>RBAC 121</b> em ou após a data na qual essa pessoa recebeu um certificado e especificações operativas segundo o <b>RBAC 121</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(d) Reservado.	(d) Reservado.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Reservado.	(e) Reservado.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Requisitos para homologação de novos tipos. Nenhuma pessoa pode operar um avião para o qual o requerimento para homologação de tipo foi apresentado após <b>29 de abril de 1995</b> em operações segundo o RBHA 121, a menos que o avião tenha sido homologado segundo o RBHA 25.	(f) Requisitos para homologação de novos tipos. Nenhuma pessoa pode operar um avião para o qual o requerimento para homologação de tipo foi apresentado em operações segundo o <b>RBAC 121</b> , a menos que o avião tenha sido homologado segundo o <b>RBAC 25</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC, retirado prazos expirados</b>
(g) Plano de transição. Antes de 19 de abril de 2004 cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve submeter ao DAC um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para mudar de operações regulares segundo os requisitos de operações complementares do <b>RBHA 135</b> para os requisitos de operações domésticas ou de bandeira do <b>RBHA 121</b> . Cada plano de transição deve conter detalhes sobre o seguinte:	(g) Plano de transição. Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve submeter a ANAC um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para mudar de operações regulares segundo os requisitos de operações complementares do <b>RBAC 135</b> para os requisitos de operações domésticas ou de bandeira do <b>RBAC 121</b> . Cada plano de transição deve conter detalhes sobre o seguinte:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(1) planejamento para obtenção de novas especificações operativas autorizando operações domésticas ou de bandeira;	(1) planejamento para obtenção de novas especificações operativas autorizando operações domésticas ou de bandeira;	<b>mantido texto atual</b>
(2) planejamento para obter conformidade com os requisitos aplicáveis do RBHA 121 em <b>ou antes de 20 de abril de 2005</b> .	(2) planejamento para obter conformidade com os requisitos aplicáveis do <b>RBAC 121</b>	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC , retirado prazos expirados</b>
<b>135.3 - REGRAS ESPECIAIS APLICÁVEIS A OPERAÇÕES SUJEITAS A ESTE REGULAMENTO</b>	<b>135.3 - REGRAS ESPECIAIS APLICÁVEIS A OPERAÇÕES SUJEITAS A ESTE REGULAMENTO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada pessoa operando uma aeronave em operações segundo este regulamento deve:	(a) Cada pessoa operando uma aeronave em operações segundo este regulamento deve:	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(1) enquanto operando dentro do Brasil, atender aos requisitos aplicáveis dos <b>RBHA</b> e demais regras vigentes no país, e	(1) enquanto operando dentro do Brasil, atender aos requisitos aplicáveis dos <b>RBAC</b> e demais regras vigentes no país, e	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) enquanto operando fora do Brasil, atender às normas do Anexo 2, Regras do Ar, à Convenção Internacional de Aviação Civil ou aos regulamentos do país estrangeiro sobrevoado, o que se aplicar, e a quaisquer regras do <b>RBHA</b> 61 e 91 e deste regulamento que sejam mais restritivas que as do referido Anexo ou dos regulamentos do país estrangeiro e que possam ser cumpridas sem violar tal anexo e tais regulamentos. O Anexo 2 é incorporado, por referência, ao parágrafo 91.703(b) do <b>RBHA</b> 91.	(2) enquanto operando fora do Brasil, atender às normas do Anexo 2, Regras do Ar, à Convenção Internacional de Aviação Civil ou aos regulamentos do país estrangeiro sobrevoado, o que se aplicar, e a quaisquer regras do <b>RBAC</b> 61 e 91 e deste regulamento que sejam mais restritivas que as do referido Anexo ou dos regulamentos do país estrangeiro e que possam ser cumpridas sem violar tal anexo e tais regulamentos. O Anexo 2 é incorporado, por referência, ao parágrafo 91.703(b) do <b>RBAC</b> 91.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(b) <b>Após 20 de abril de 2005</b> cada detentor de certificado que conduza operações complementares segundo este regulamento, utilizando aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, deve atender aos requisitos das subpartes N e O do <b>RBHA</b> 121 em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste regulamento. Cada detentor de certificado afetado por esta regra deve submeter e obter aprovação do <b>DAC</b> para um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para mudar dos requisitos de treinamento, exames, testes e qualificações do <b>RBHA</b> 135 para os requisitos correspondentes do <b>RBHA</b> 121. <b>Cada plano de transição deve ser submetido até 20 de abril de 2004 e deve conter detalhes de como o detentor de certificado planeja estar conforme com as subpartes N e O de RBHA 121 em ou antes de 20 de abril de 2005.</b>	(b) Cada detentor de certificado que conduza operações complementares segundo este regulamento, utilizando aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, deve atender aos requisitos das subpartes N e O do <b>RBAC</b> 121 em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste regulamento. Cada detentor de certificado afetado por esta regra deve submeter e obter aprovação da ANAC para um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para mudar dos requisitos de treinamento, exames, testes e qualificações do <b>RBAC</b> 135 para os requisitos correspondentes do <b>RBAC</b> 121.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC, retirado prazos expirados</b>
(c) A pedido do interessado, o <b>DAC</b> pode autorizar que um detentor de certificado, que conduza operações segundo este regulamento para as quais o parágrafo (b) desta seção não se aplica, atenda aos requisitos das seções aplicáveis das subpartes N e O do <b>RBHA</b> 121 em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste regulamento. Tais detentores de certificado podem escolher entre atender aos requisitos de experiência operacional de 135.244 ou de 121.434.	(c) A pedido do interessado, a <b>ANAC</b> pode autorizar que um detentor de certificado, que conduza operações segundo este regulamento para as quais o parágrafo (b) desta seção não se aplica, atenda aos requisitos das seções aplicáveis das subpartes N e O do <b>RBAC</b> 121 em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste regulamento. Tais detentores de certificado podem escolher entre atender aos requisitos de experiência operacional de 135.244 ou de 121.434.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC e ANAC</b>
(d) A menos que de outra forma autorizado pelo <b>DAC</b> , a autorização para um detentor de certificado engajado em operações por demanda conduzir ligações sistemáticas é temporária e condicionada à transição, no prazo máximo de 24 meses, para o engajamento em operações complementares.	(d) A menos que de outra forma autorizado pela <b>ANAC</b> , a autorização para um detentor de certificado engajado em operações por demanda conduzir ligações sistemáticas é temporária e condicionada à transição, no prazo máximo de 24 meses, para o engajamento em operações complementares.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
135.4 - RESERVADO	<b>135.4 - APLICABILIDADE DE REGRAS ELEGÍVEIS SOB DEMANDA DE OPERAÇÕES</b>	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	a) Uma "operação sob demanda elegível" é uma operação sob demanda conduzida sob esta seção que atenda aos seguintes requisitos:	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(1) Dois pilotos. A tripulação deve ser composta de pelo menos dois pilotos qualificados empregados pelo detentor do certificado	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(2) Experiência de voo. A tripulação deverá ter cumprido os requisitos aplicáveis do RBAC 61 e ter a seguinte experiência e classificações:	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(i) tempo total de voo para todos os pilotos:	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
(	(A) Um piloto em comando um mínimo de 1.500 horas;	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(B) O segundo piloto em comando um mínimo de 500 horas.	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(ii) para aeronaves de asa fixa multimotoras a turbina, as seguintes licenças e habilitações de tripulantes se aplicam:	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(A) Piloto em comando - piloto de linha aérea com habilitação por instrumento;	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(B) Segundo em comando - piloto comercial com habilitação por instrumento;	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(iii) Para todas as outras aeronaves, as seguintes licenças e habilitações de tripulantes se aplicam:	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(A) Piloto em comando - piloto comercial com habilitação por instrumento;	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(B) Segundo em comando - piloto comercial com habilitação por instrumento.	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(3) Limitações operacionais do piloto. Se o segundo no comando de uma aeronave de asa fixa, tem menos de 100 horas de vôo como segundo em comando no modelo e marca da aeronave sendo voada, se uma habilitação de tipo é necessária no tipo de aeronave a ser voada, e o piloto em comando não for um examinador credenciado apropriadamente qualificado, o piloto em comando deve fazer todos os pousos e decolagens em quaisquer das seguintes situações:	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(i) pousos no aeródromo de destino, quando uma análise de pouso é requerida pelo RBAC 135.385(f); e	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(ii) Em qualquer das seguintes condições:	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(A) A visibilidade em vigor para o aeroporto seja igual ou inferior a 1500 metros;	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(B) O alcance visual da pista a ser utilizada é igual ou inferior a 4.000 pés	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(C) A pista a ser utilizada tem água, neve, lama, gelo, ou de contaminação semelhantes que podem afectar negativamente o desempenho da aeronave	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(D) A ação de frenagem na pista a ser utilizada é relatada como sendo inferior a "bom"	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(E) A componente e vento lateral na pista a ser utilizada é superior à 15 nós.	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(F) Windshear é relatado nas proximidades do aeroporto	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(G) Qualquer outra situação na qual o piloto em comando determine que seja prudente exercer a sua autoridade.	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(4) Experiência da tripulação. Tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando devem ter pelo menos 75 horas de voo nos modelos e marcas de aeronaves e, se uma habilitação de tipo for necessária para essa aeronave, tal experiência deve ser obtida como piloto em comando ou segundo em comando.	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(b) A ANAC pode autorizar desvios dos parágrafos (a) (2) (i) ou (a) (4) desta seção se for considerado que o tripulante tem experiência comparável, e pode efetivamente exercer as funções inerentes ao cargo, em conformidade com os requisitos desta seção. A ANAC pode, a qualquer momento, encerrar qualquer concessão de desvios emitidos pela autoridade ao abrigo do presente número. Concessões de desvio no presente número pode ser concedida após análise do tamanho e do alcance da operação, a qualificação do pessoal e destina-se nas seguintes circunstâncias:	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(1) O detentor do certificado recém-autorizado não pode empregar qualquer piloto que não cumprir os requisitos mínimos de parágrafos (a) (2) (i) ou (a) (4) desta seção	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(2) O titular do certificado existente acrescenta à sua frota uma aeronave nova categoria e classe não utilizada antes em sua operação	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(2) O detentor do certificado existente acrescenta à sua frota uma aeronave nova categoria e classe não utilizada antes em sua operação	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO-</b> harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(3) O detentor do certificado em vigor estabelece uma nova base para o qual ele atribui os pilotos que serão necessários para tornar-se qualificado na aeronave operada a partir dessa base.	SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO- harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
	(c) A operação elegível sob demanda pode cumprir os requisitos alternativos previstos nos itens 135.225 (b), 135.385 (f) e 135.387(b), ao invés dos requisitos que se aplicam a outras operações sob demanda.	SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO- harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.4 e LAR 135.240)
<b>135.5 - RESERVADO</b>	<b>135.5 - RESERVADO</b>	mantido texto atual
<b>135.7 - APLICABILIDADE DAS REGRAS PARA OPERADORES NÃO AUTORIZADOS</b>	<b>135.7 - APLICABILIDADE DAS REGRAS PARA OPERADORES NÃO AUTORIZADOS</b>	mantido texto atual
As regras deste regulamento que se aplicam a pessoas homologadas segundo o RBHA 119 aplicam-se, também, a pessoas que porventura se engajarem em qualquer operação governada por este regulamento sem um apropriado certificado e as especificações operativas requeridas pelo RBHA 119.	As regras deste regulamento que se aplicam a pessoas certificadas segundo o RBAC 119 aplicam-se, também, a pessoas que porventura se engajarem em qualquer operação governada por este regulamento sem um apropriado certificado e as especificações operativas requeridas pelo RBAC 119.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
<b>135.9 a 135.11 - RESERVADO</b>	<b>135.9 a 135.11 - RESERVADO</b>	mantido texto atual
<b>135.12 - TRIPULANTES TREINADOS PREVIAMENTE</b>	<b>135.12 - TRIPULANTES TREINADOS PREVIAMENTE</b>	TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO No 90
Um detentor de certificado transicionando para o RBHA 121 pode usar um tripulante que recebeu o treinamento desse detentor de certificado de acordo com as subpartes E, G e H deste regulamento vigentes antes de 19 de abril de 2003 sem atender aos requisitos de treinamento inicial e de qualificação das subpartes N e O do RBHA 121. Esse tripulante deve passar a atender aos requisitos aplicáveis de treinamento periódico do RBHA 121].	Um detentor de certificado transicionando para o RBAC 121 pode usar um tripulante que recebeu o treinamento desse detentor de certificado de acordo com as subpartes E, G e H deste regulamento sem atender aos requisitos de treinamento inicial e de qualificação das subpartes N e O do RBAC 121. Esse tripulante deve passar a atender aos requisitos aplicáveis de treinamento periódico do RBAC 121	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
<b>135.13 a 135.17 - RESERVADO</b>	<b>135.13 a 135.17 - RESERVADO</b>	mantido texto atual
<b>135.19 - OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA</b>	<b>135.19 - OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA</b>	mantido texto atual
(a) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas e propriedades, o detentor de certificado pode desviar-se das regras deste regulamento relativas à aeronave, aos equipamentos e aos mínimos meteorológicos na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.	(a) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas e propriedades, o detentor de certificado pode desviar-se das regras deste regulamento relativas à aeronave, aos equipamentos e aos mínimos meteorológicos na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.	mantido texto atual
(b) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas ou propriedades, o piloto em comando pode desviar-se das regras deste regulamento na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.	(b) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas ou propriedades, o piloto em comando pode desviar-se das regras deste regulamento na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.	mantido texto atual



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) Cada pessoa que, sob a autoridade prevista nesta seção, desviar-se de uma regra deste regulamento deve, dentro de 10 dias úteis após o desvio, enviar para o <b>SERAC</b> responsável pela inspeção geral do detentor de certificado um relatório completo da operação envolvida, incluindo uma descrição dos desvios e das razões para tais desvios.	(c) Cada pessoa que, sob a autoridade prevista nesta seção, desviar-se de uma regra deste regulamento deve, dentro de 10 dias úteis após o desvio, enviar para a <b>ANAC, ao setor</b> responsável pela inspeção do detentor do certificado um relatório completo da operação envolvida, incluindo uma descrição dos desvios e das razões para tais desvios.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do ANAC</b>
<b>135.21 - REQUISITOS DO MANUAL</b>	<b>135.21 - REQUISITOS DO MANUAL</b>	<b>TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO No 90</b>
(a) Cada detentor de certificado deve preparar e submeter à aceitação prévia da ANAC um manual estabelecendo procedimentos e políticas. Este manual deve ser usado pelo pessoal de voo, de solo e de manutenção do detentor de certificado na condução de suas operações. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios deste parágrafo se for considerado que, em função do tamanho limitado das operações, o manual, ou parte do mesmo, não é necessário para a orientação do pessoal de voo, de solo e de manutenção.	(a) Cada detentor de certificado deve preparar e submeter à aceitação prévia da ANAC um manual estabelecendo procedimentos e políticas. Este manual deve ser usado pelo pessoal de voo, de solo e de manutenção do detentor de certificado na condução de suas operações. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios deste parágrafo se for considerado que, em função do tamanho limitado das operações, o manual, ou parte do mesmo, não é necessário para a orientação do pessoal de voo, de solo e de manutenção.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Cada revisão do manual deve ser submetida à aceitação prévia da ANAC, salvo aquelas dispensadas deste ato pelo Manual já aceito.	(b) Cada revisão do manual deve ser submetida à aceitação prévia da ANAC, salvo aquelas dispensadas deste ato pelo Manual já aceito.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Cada detentor de certificado deve manter pelo menos uma cópia do manual em sua sede operacional.	(c) Cada detentor de certificado deve manter pelo menos uma cópia do manual em sua sede operacional.	<b>mantido texto atual</b>
(d) O manual não pode contrariar nenhuma legislação ou regulamentação federal aplicável, nenhuma regulamentação estrangeira aplicável às operações do detentor de certificado em outros países, nem o certificado de homologação ou especificações operativas do detentor de certificado.	(d) O manual não pode contrariar nenhuma legislação ou regulamentação federal aplicável, nenhuma regulamentação estrangeira aplicável às operações do detentor de certificado em outros países, nem o certificado de homologação ou especificações operativas do detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Uma cópia do manual, ou partes apropriadas do mesmo (com emendas e adições, se existentes), deve ser posta à disposição do pessoal de solo, de manutenção e de operações pelo detentor de certificado, o qual deve fornecê-la, também, para:	(e) Uma cópia do manual, ou partes apropriadas do mesmo (com emendas e adições, se existentes), deve ser posta à disposição do pessoal de solo, de manutenção e de operações pelo detentor de certificado, o qual deve fornecê-la, também, para:	<b>mantido texto atual</b>
(1) seus tripulantes de voo; e	(1) seus tripulantes de voo; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) os inspetores de aviação civil encarregados da fiscalização do detentor de certificado.	(2) os inspetores de aviação civil encarregados da fiscalização do detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Cada empregado do detentor de certificado a quem um manual ou partes do mesmo foi distribuído nos termos do parágrafo <b>(f)(1)</b> desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e adições fornecidas a ele. Adicionalmente:	(f) Cada empregado do detentor de certificado a quem um manual ou partes do mesmo foi distribuído nos termos do parágrafo <b>(f)(1)</b> desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e adições fornecidas a ele. Adicionalmente:	<b>mantido texto atual</b>
(1) cada empregado trabalhando no solo deve manter sua cópia do manual em seu local de trabalho; e	(1) cada empregado trabalhando no solo deve manter sua cópia do manual em seu local de trabalho; e	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) o detentor de certificado deve manter a bordo de suas aeronaves uma quantidade de manuais (ou de partes apropriadas dos mesmos) adequada ao número e funções de tripulantes a bordo. A atualização desses manuais é responsabilidade do detentor de certificado.	(2) o detentor de certificado deve manter a bordo de suas aeronaves uma quantidade de manuais (ou de partes apropriadas dos mesmos) adequada ao número e funções de tripulantes a bordo. A atualização desses manuais é responsabilidade do detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(g) Para os propósitos de conformidade com o parágrafo (f) desta seção, um detentor de certificado pode fornecer às pessoas ali citadas a parte de manutenção do manual na forma impressa ou em outra forma, aceitável pela ANAC, que seja recuperável em língua portuguesa. Se o detentor de certificado fornecer a parte de manutenção do manual em uma forma que não a impressa, ele deve se assegurar de que existe um dispositivo compatível de leitura, disponível para aquelas pessoas, que forneça imagens legíveis das instruções e informações de manutenção, ou um sistema que seja capaz de recuperar as instruções e informações de manutenção em língua portuguesa.	(g) Para os propósitos de conformidade com o parágrafo (f) desta seção, um detentor de certificado pode fornecer às pessoas ali citadas a parte de manutenção do manual na forma impressa ou em outra forma, aceitável pela ANAC, que seja recuperável em língua portuguesa. Se o detentor de certificado fornecer a parte de manutenção do manual em uma forma que não a impressa, ele deve se assegurar de que existe um dispositivo compatível de leitura, disponível para aquelas pessoas, que forneça imagens legíveis das instruções e informações de manutenção, ou um sistema que seja capaz de recuperar as instruções e informações de manutenção em língua portuguesa.	<b>mantido texto atual</b>
(h) Se um detentor de certificado conduzir inspeções ou manutenção de aeronaves em bases específicas onde ele mantém manuais com o programa de inspeções aprovado, ele não precisa transportar tal manual a bordo de aeronaves em rota para tais bases.	(h) Se um detentor de certificado conduzir inspeções ou manutenção de aeronaves em bases específicas onde ele mantém manuais com o programa de inspeções aprovado, ele não precisa transportar tal manual a bordo de aeronaves em rota para tais bases.	<b>mantido texto atual</b>
(i) O detentor de certificado pode fornecer partes de seu manual em língua inglesa, desde que ele se assegure de que o pessoal que as utiliza é proficiente na leitura e compreensão de tal língua.	(i) O detentor de certificado pode fornecer partes de seu manual em língua inglesa, desde que ele se assegure de que o pessoal que as utiliza é proficiente na leitura e compreensão de tal língua.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.23 - CONTEÚDO DO MANUAL</b>	<b>135.23 - CONTEÚDO DO MANUAL</b>	<b>TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO No 90</b>
(a) Cada manual deve ter a data da última revisão em cada página revisada. O manual deve incluir:	(a) Cada manual deve ter a data da última revisão em cada página revisada. O manual deve incluir:	<b>mantido texto atual</b>
(1) o nome de cada pessoa de administração requerida pelo <b>RBHA 119.69(b)</b> que seja autorizada a agir em nome do detentor de certificado, os deveres, autoridade e área de responsabilidade designada para essa pessoa; o nome e o título de cada pessoa autorizada a exercer controle operacional conforme <b>RBHA 135.77</b> ;	(1) o nome de cada pessoa de administração requerida pelo <b>RBAC 119</b> que seja autorizada a agir em nome do detentor de certificado, os deveres, autoridade e área de responsabilidade designada para essa pessoa; o nome e o título de cada pessoa autorizada a exercer controle operacional conforme <b>RBAC 135.77</b> ;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves e, para aeronaves multimotoras, para determinar conformidade com <b>RBHA 135.185</b> ;	(2) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves e, para aeronaves multimotoras, para determinar conformidade com <b>RBAC 135.185</b> ;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) cópias das especificações operativas do detentor de certificado ou informações apropriadamente extraídas, incluindo áreas de operações autorizadas, categoria e classe de aeronaves autorizadas, tripulantes complementares e tipos de operação autorizada;	(3) cópias das especificações operativas do detentor de certificado ou informações apropriadamente extraídas, incluindo áreas de operações autorizadas, categoria e classe de aeronaves autorizadas, tripulantes complementares e tipos de operação autorizada;	<b>mantido texto atual</b>
(4) procedimentos para conformidade com os requisitos de notificação de acidentes/incidentes nos termos da legislação específica do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);	(4) procedimentos para conformidade com os requisitos de notificação de acidentes/incidentes nos termos da legislação específica do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);	<b>mantido texto atual</b>
(5) procedimentos para assegurar que o piloto em comando saiba que inspeções de aeronavegabilidade requeridas foram executadas e que a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço em conformidade com os requisitos de manutenção aplicáveis;	(5) procedimentos para assegurar que o piloto em comando saiba que inspeções de aeronavegabilidade requeridas foram executadas e que a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço em conformidade com os requisitos de manutenção aplicáveis;	<b>mantido texto atual</b>
(6) procedimentos para informar e registrar irregularidades mecânicas que cheguem ao conhecimento do piloto em comando antes, durante e depois do término de um voo;	(6) procedimentos para informar e registrar irregularidades mecânicas que cheguem ao conhecimento do piloto em comando antes, durante e depois do término de um voo;	<b>mantido texto atual</b>
(7) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para determinar se irregularidades mecânicas ou defeitos informados em voos anteriores foram corrigidos ou se essa correção foi postergada;	(7) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para determinar se irregularidades mecânicas ou defeitos informados em voos anteriores foram corrigidos ou se essa correção foi postergada;	<b>mantido texto atual</b>
(8) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para obter manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa para a aeronave em locais onde não foram feitos arranjos prévios pelo operador, quando o piloto é autorizado a agir em nome do operador;	(8) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para obter manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa para a aeronave em locais onde não foram feitos arranjos prévios pelo operador, quando o piloto é autorizado a agir em nome do operador;	<b>mantido texto atual</b>
(9) procedimentos segundo <b>RBHA</b> 135.179 para liberação ou continuação de um voo, se um item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou <b>inservível</b> em rota;	(9) procedimentos segundo <b>RBAC</b> 135.179 para liberação ou continuação de um voo, se um item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou <b>inaceitável</b> em rota;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC, adequação de texto para melhor compreensão</b>
(10) procedimentos para reabastecer a aeronave, eliminação de contaminantes, proteção contra fogo (incluindo proteção eletrostática) e supervisão e proteção dos passageiros durante reabastecimentos;	(10) procedimentos para reabastecer a aeronave, eliminação de contaminantes, proteção contra fogo (incluindo proteção eletrostática) e supervisão e proteção dos passageiros durante reabastecimentos;	<b>mantido texto atual</b>
(11) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando nas instruções aos passageiros previstas em <b>RBHA</b> 135.117;	(11) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando nas instruções aos passageiros previstas em <b>RBAC</b> 135.117;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(12) procedimentos de localização de voo;	(12) procedimentos de localização de voo;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(13) procedimentos para assegurar conformidade com os procedimentos de emergência, incluindo uma listagem das funções alocadas a cada categoria de tripulante requerido em conexão com os deveres em uma emergência ou em uma evacuação de emergência conforme <b>RBHA 135.123</b> ;	(13) procedimentos para assegurar conformidade com os procedimentos de emergência, incluindo uma listagem das funções alocadas a cada categoria de tripulante requerido em conexão com os deveres em uma emergência ou em uma evacuação de emergência conforme <b>RBAC 135.123</b> ;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(14) procedimentos para qualificação em rota para pilotos, quando aplicável;	(14) procedimentos para qualificação em rota para pilotos, quando aplicável;	<b>mantido texto atual</b>
(15) o programa aprovado de inspeções da aeronave, quando aplicável;	(15) o programa aprovado de inspeções da aeronave, quando aplicável;	<b>mantido texto atual</b>
	(i) Procedimentos e informações, como descrito no parágrafo (16) desta seção, para ajudar cada membro da tripulação e pessoa que exerça diretamente ou supervisione as funções de trabalho envolvendo os itens a seguir para o transporte em uma aeronave:	<b>harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.23 e LAR 135.040)</b>
	(a) aceitação;	<b>harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.23 e LAR 135.040)</b>
	(b) rejeição;	<b>harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.23 e LAR 135.040)</b>
	(c) manuseio;	<b>harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.23 e LAR 135.040)</b>
	(d) auxiliar de transporte	<b>harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.23 e LAR 135.040)</b>
	(e) material de em balagem da empresa	<b>harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.23 e LAR 135.040)</b>
	(f) carregamento	<b>harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.23 e LAR 135.040)</b>
(16) procedimentos e instruções que permitam a pessoas reconhecerem materiais perigosos, <b>como definidos na IAC 1603-0498 e</b> , se tais materiais tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para:	(16) procedimentos e instruções que permitam a pessoas reconhecerem materiais perigosos, <b>na forma e maneira estabelecidas pela ANAC e</b> , se tais materiais tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para:	<b>adequação de texto para reformulação das normas internas da ANAC</b>
	(i) procedimentos para rejeitar pacotes que não estejam em conformidade com o Manual de Cargas Perigosas, ou que parecem conter materiais perigosos não declarado	<b>harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.23 e LAR 135.040)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(ii) aceitação de embarque de material perigoso <b>como previsto na IAC 1603-0498</b> , para assegurar empacotamento, marcas, etiquetas e documentação de embarque apropriados, assim como, compatibilidade de artigos e instruções para seu carregamento, guarda e manuseio;	(ii) aceitação de embarque de material perigoso <b>na forma e maneira estabelecidas pela ANAC</b> , para assegurar empacotamento, marcas, etiquetas e documentação de embarque apropriados, assim como, compatibilidade de artigos e instruções para seu carregamento, guarda e manuseio;	<b>adequação de texto para reformulação das normas internas da ANAC</b>
(iii) notificação e relatório de incidente com material perigoso <b>como requerido pela IAC 1603-0498</b> ; e	(iii) notificação e relatório de incidente com material perigoso <b>na forma e maneira estabelecidas pela ANAC</b> .	<b>adequação de texto para reformulação das normas internas da ANAC</b>
(iv) notificação ao piloto em comando da existência de material perigoso a bordo;	(iv) notificação ao piloto em comando da existência de artigo perigoso a bordo;	<b>mantido texto atual</b>
(17) procedimentos para a evacuação de pessoas que necessitem do auxílio de outra pessoa para movimentarem-se rapidamente para uma saída na ocorrência de uma emergência;	(17) procedimentos para a evacuação de pessoas que necessitem do auxílio de outra pessoa para movimentarem-se rapidamente para uma saída na ocorrência de uma emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(18) procedimentos para casos de mal súbito e/ou falecimento a bordo;	(18) procedimentos para casos de mal súbito e/ou falecimento a bordo;	<b>mantido texto atual</b>
(19) procedimentos para garantir que cada aeronave operada pelo detentor de certificado é mantida em condições aeronavegáveis;	(19) procedimentos para garantir que cada aeronave operada pelo detentor de certificado é mantida em condições aeronavegáveis;	<b>mantido texto atual</b>
(20) procedimentos para assegurar que o equipamento de emergência e operacional necessário para um voo pretendido estão aeronavegáveis;	(20) procedimentos para assegurar que o equipamento de emergência e operacional necessário para um voo pretendido estão aeronavegáveis;	<b>mantido texto atual</b>
(21) procedimentos para garantir que o Certificado de Aeronavegabilidade de cada aeronave do detentor de certificado permaneça válido;	(21) procedimentos para garantir que o Certificado de Aeronavegabilidade de cada aeronave do detentor de certificado permaneça válido;	<b>mantido texto atual</b>
(22) quando aplicável, uma descrição dos procedimentos de manutenção e de preenchimento e assinatura da liberação de aeronavegabilidade das aeronaves, quando os serviços de manutenção forem realizados por uma organização de manutenção homologadas pela ANAC;	(22) quando aplicável, uma descrição dos procedimentos de manutenção e de preenchimento e assinatura da liberação de aeronavegabilidade das aeronaves, quando os serviços de manutenção forem realizados por uma organização de manutenção homologadas pela ANAC;	<b>mantido texto atual</b>
(23) uma referência aos programas de manutenção que serão utilizados para cada modelo de aeronave operada pelo detentor de certificado;	(23) uma referência aos programas de manutenção que serão utilizados para cada modelo de aeronave operada pelo detentor de certificado;	<b>mantido texto atual</b>
(24) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do <b>RBHA 135</b> e 43.11 do <b>RBHA 43</b> , ou pelas seções 91.417 do <b>RBHA 91</b> e 43.9 do <b>RBHA 43</b> , como aplicável;	(24) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do <b>RBAC 135</b> e 43.11 do <b>RBAC 43</b> , ou pelas seções 91.417 do <b>RBAC 91</b> e 43.9 do <b>RBAC 43</b> , como aplicável;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(25) para detentores de certificado que utilizarem aeronaves com certificação de tipo para mais de 9 assentos, uma descrição dos procedimentos para monitorar, avaliar e reportar sua experiência operacional e de manutenção, como requerido por <b>RBHA 135.431</b> ;	(25) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do <b>RBAC 135</b> e 43.11 do <b>RBAC 43</b> , ou pelas seções 91.417 do <b>RBAC 91</b> e 43.9 do <b>RBAC 43</b> , como aplicável;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(26) a descrição dos procedimentos para elaboração e envio dos relatórios requeridos pelas seções 135.415 a 135.417 deste regulamento;	(26) a descrição dos procedimentos para monitorar, avaliar e reportar sua experiência operacional e de manutenção, como requerido por <b>RBAC</b> 135.431;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(27) um procedimento para aquisição e avaliação das informações de aeronavegabilidade continuada aplicáveis, como também, a implementação das ações requeridas;	(27) um procedimento para aquisição e avaliação das informações de aeronavegabilidade continuada aplicáveis, como também, a implementação das ações requeridas;	<b>mantido texto atual</b>
(28) um procedimento para aquisição e avaliação das diretrizes de aeronavegabilidade, como também, a implementação das ações requeridas;	(28) um procedimento para aquisição e avaliação das diretrizes de aeronavegabilidade, como também, a implementação das ações requeridas;	<b>mantido texto atual</b>
(29) a descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise para monitorar continuamente a performance e a eficiência do programa de manutenção adotado e corrigir qualquer deficiência do referido programa.	(29) a descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise para monitorar continuamente a performance e a eficiência do programa de manutenção adotado e corrigir qualquer deficiência do referido programa.	<b>mantido texto atual</b>
(30) uma descrição dos modelos de aeronaves aos quais o manual se aplica;	(30) uma descrição dos modelos de aeronaves aos quais o manual se aplica;	<b>mantido texto atual</b>
(31) uma descrição da metodologia para assegurar que defeitos diagnosticados são registrados e corrigidos;	(31) uma descrição da metodologia para assegurar que defeitos diagnosticados são registrados e corrigidos;	<b>mantido texto atual</b>
(32) procedimentos para informar à ANAC ocorrências significativas em serviço;	(32) procedimentos para informar à ANAC ocorrências significativas em serviço;	<b>mantido texto atual</b>
(33) para cada modelo de aeronave com certificação de tipo para mais de 9 assentos ou quando determinado pela ANAC, um programa de manutenção concebido nos termos das seções 135.425 e 135.427 deste regulamento, o qual deve ser elaborado e submetido à aprovação da ANAC em separado; e	(33) para cada modelo de aeronave com certificação de tipo para mais de 9 assentos ou quando determinado pela ANAC, um programa de manutenção concebido nos termos das seções 135.425 e 135.427 deste regulamento, o qual deve ser elaborado e submetido à aprovação da ANAC em separado; e	<b>mantido texto atual</b>
(34) outras instruções e procedimentos relativos às operações do detentor de certificado, a critério do mesmo.	(34) outras instruções e procedimentos relativos às operações do detentor de certificado, a critério do mesmo.	<b>mantido texto atual</b>
(b) 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.	(b) 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.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.25 - REQUISITOS DAS AERONAVES</b>	<b>135.25 - REQUISITOS DAS AERONAVES</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave segundo este regulamento a menos que essa aeronave:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave segundo este regulamento a menos que essa aeronave:	<b>mantido texto atual</b>
(1) seja registrada como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro e transporte um certificado de aeronavegabilidade apropriado e válido, emitido segundo os <b>RBHA</b> aplicáveis, e	(1) seja registrada como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro e transporte um certificado de aeronavegabilidade apropriado e válido, emitido segundo os <b>RBAC</b> aplicáveis, e	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos <b>RBHA</b> , inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.	(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos <b>RBAC</b> , inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(b) Cada detentor de certificado deve ter o uso exclusivo de pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos de pelo menos uma espécie de operação autorizada nas especificações operativas desse detentor de certificado. Adicionalmente, para cada espécie de operação para a qual o detentor de certificado não tem o uso exclusivo de uma aeronave, ele deve ter disponível para uso, segundo um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos para aquela espécie de operação. Entretanto, este parágrafo não proíbe que o operador use ou autorize o uso de uma aeronave para outras operações que não aquelas segundo este regulamento e não requer que o detentor de certificado tenha o uso exclusivo de todas as aeronaves por ele usadas.</p>	<p>(b) Cada detentor de certificado deve ter o uso exclusivo de pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos de pelo menos uma espécie de operação autorizada nas especificações operativas desse detentor de certificado. Adicionalmente, para cada espécie de operação para a qual o detentor de certificado não tem o uso exclusivo de uma aeronave, ele deve ter disponível para uso, segundo um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos para aquela espécie de operação. Entretanto, este parágrafo não proíbe que o operador use ou autorize o uso de uma aeronave para outras operações que não aquelas segundo este regulamento e não requer que o detentor de certificado tenha o uso exclusivo de todas as aeronaves por ele usadas.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(c) Para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, uma pessoa tem o uso exclusivo de uma aeronave se esta pessoa tem a posse total, o controle e o uso dela para voo como proprietário, ou tem um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), válido quando a aeronave estiver operando, garantindo a essa pessoa a posse, o controle e o uso da aeronave por, pelo menos, 6 meses consecutivos.</p>	<p>(c) Para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, uma pessoa tem o uso exclusivo de uma aeronave se esta pessoa tem a posse total, o controle e o uso dela para voo como proprietário, ou tem um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), válido quando a aeronave estiver operando, garantindo a essa pessoa a posse, o controle e o uso da aeronave por, pelo menos, 6 meses consecutivos.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(d) Um detentor de certificado pode operar em transporte aéreo público uma aeronave civil que seja arrendada ("leased") ou fretada ("chartered") por ele sem tripulação e seja registrada em um país que seja contratante da Convenção Internacional da Aviação Civil, se:</p>	<p>(d) Um detentor de certificado pode operar em transporte aéreo público uma aeronave civil que seja arrendada ("leased") ou fretada ("chartered") por ele sem tripulação e seja registrada em um país que seja contratante da Convenção Internacional da Aviação Civil, se:</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(1) o contrato de arrendamento ou fretamento atender ao Código Brasileiro de Aeronáutica;</p>	<p>(1) o contrato de arrendamento ou fretamento atender ao Código Brasileiro de Aeronáutica;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(2) A aeronave receber matrícula brasileira e o correspondente certificado de aeronavegabilidade expedido <b>pelo DAC</b>;</p>	<p>(2) A aeronave receber matrícula brasileira e o correspondente certificado de aeronavegabilidade expedido <b>pela ANAC</b>;</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do ANAC</b></p>
<p>(3) A aeronave atender aos requisitos deste regulamento e for de tipo homologado:</p>	<p>(3) A aeronave atender aos requisitos deste regulamento e for de tipo homologado:</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(i) No país de origem (com certificado de homologação de tipo validado no Brasil); ou</p>	<p>(i) No país de origem (com certificado de homologação de tipo validado no Brasil); ou</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(ii) No Brasil.</p>	<p>(ii) No Brasil.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(4) a aeronave for operada por pessoal licenciado <b>pelo DAC</b> e empregado do detentor de certificado e mantida por pessoal licenciado <b>pelo DAC</b>; e</p>	<p>(4) a aeronave for operada por pessoal licenciado <b>pela ANAC</b> e empregado do detentor de certificado e mantida por pessoal licenciado <b>pela ANAC</b>; e</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do ANAC</b></p>
<p>(5) o detentor de certificado registrar uma cópia do contrato de arrendamento ou fretamento da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p>	<p>(5) o detentor de certificado registrar uma cópia do contrato de arrendamento ou fretamento da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	<b>135.27 DOCUMENTOS REQUERIDOS A BORDO DA AEROANVE</b>	harmonização com a proposta de regulamento regulamento latino-americano - (LAR 135.060)
	(a) O detentor de certificado deverá levar a bordo de cada uma de suas aeronaves os documentos previstos no item 91.203 do RBAC 91.	harmonização com a proposta de regulamento regulamento latino-americano - (LAR 135.060)
	<b>135.29 SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL</b>	harmonização com a proposta de regulamento regulamento latino-americano - (LAR 135.055)
	(a) O operador deve estabelecer e manter um sistema de gestão de segurança operacional (SGSO) aceitável para o Estado do operador, o qual deve no mínimo:	harmonização com a proposta de regulamento regulamento latino-americano - (LAR 135.055)
	(1) identificar os perigos de segurança operacional;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(2) assegurar que sejam aplicadas todas as medidas corretivas necessárias para manter um nível aceitável de segurança operacional;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(3) fornecer supervisão permanente e avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado; e	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(4) ter como meta melhorar continuamente o nível global de segurança operacional.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(b) A estrutura do SGSO deve conter os seguintes componentes e elementos:	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(1) política e objetivos de segurança operacional:	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(i) responsabilidade e compromisso da administração;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(ii) responsabilidade do pessoal da direção sobre Segurança Operacional;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(iii) designação das pessoas-chave de segurança;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(iv) plano de implementação do SGSO;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(v) coordenação do plano de emergências;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(vi) documentação	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(2) Gestão dos riscos de segurança operacional:	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(i) processos de identificação de perigos;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(ii) Processos de avaliação e mitigação de riscos;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(3) Garantia da segurança operacional:	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(i) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(ii) gestão da mudança;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(iii) melhoria contínua do SGSO;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(4) Promoção da segurança operacional:	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(i) instrução e educação;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(ii) comunicação sobre a segurança operacional;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(c) O detentor do certificado implantará um SGSO de acordo com os Apêndices H e I deste regulamento:	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
	(d) O operador estabelecerá um sistema de documentos de segurança de voo para uso e guia para seu pessoal de operações, como parte de seu sistema de gestão de segurança operacional.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(e) Neste sistema se reunirá e organizará a informação necessária para as operações de solo e de voo, que incluirá, no mínimo, o Manual de Operações e o Manual de Controle de Manutenção do operador.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.29 e LAR 135.055)
<b>135.33 a 135.39 - RESERVADO</b>	<b>135.31 a 135.39 - RESERVADO</b>	adequação de texto para melhor compreensão
<b>135.41 - TRANSPORTE DE DROGAS NARCÓTICAS, MACONHA E SUBSTÂNCIAS OU DROGAS DEPRESSIVAS OU ESTIMULANTES</b>	<b>135.41 - TRANSPORTE DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS</b>	adequação de texto para melhor compreensão e atualização de termos técnicos
Se o detentor de um certificado de homologação de operador de serviços aéreos emitido segundo este regulamento permitir que uma aeronave de sua propriedade ou por ele arrendada seja engajada em qualquer operação que o detentor de certificado saiba estar violando as normas de 91.19(a) do RBHA 91, tal operação é base para a suspensão ou revogação de seu certificado.	Se o detentor do certificado ETA emitido segundo este regulamento permitir que uma aeronave de sua propriedade ou por ele arrendada seja engajada em qualquer operação que o detentor de certificado saiba estar violando as normas de 91.19(a) do RBAC 91, tal operação é base para a suspensão ou revogação de seu certificado.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
<b>135.43 - RESERVADO</b>	<b>135.43 - RESERVADO</b>	mantido texto atual
<b>SUBPARTE B - OPERAÇÕES DE VOO</b>	<b>SUBPARTE B - OPERAÇÕES DE VOO</b>	mantido texto atual
<b>135.61 - GERAL</b>	<b>135.61 - GERAL</b>	mantido texto atual
Esta subparte estabelece regras, adicionais às regras do RBHA 91, aplicáveis às operações segundo este regulamento.	Esta subparte estabelece regras, adicionais às regras do RBAC 91, aplicáveis às operações segundo este regulamento.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
<b>135.62 - RESERVADO</b>	<b>135.62 - RESERVADO</b>	mantido texto atual
<b>135.63 - REQUISITOS DE CONSERVAÇÃO DE REGISTROS</b>	<b>135.63 - REQUISITOS DE CONSERVAÇÃO DE REGISTROS</b>	mantido texto atual
(a) Cada detentor de certificado deve conservar em seu escritório principal de administração ou em outros locais aprovados pelo DAC, e colocar à disposição dos inspetores de aviação civil, o seguinte:	(a) Cada detentor de certificado deve conservar em seu escritório principal de administração ou em outros locais aprovados pela ANAC, e colocar à disposição dos inspetores de aviação civil, o seguinte:	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(1) o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo emitido em seu nome e a concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público;	(1) o certificado ETA emitido em seu nome e a concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público;	mantido porém adotada a nova nomenclatura do certificado
(2) as especificações operativas emitidas em seu nome	(2) as especificações operativas emitidas em seu nome	mantido texto atual
(3) uma listagem atualizada das aeronaves usadas ou disponíveis para uso em operações segundo este regulamento e as operações para as quais cada um é equipado;	(3) uma listagem atualizada das aeronaves usadas ou disponíveis para uso em operações segundo este regulamento e as operações para as quais cada um é equipado;	mantido texto atual
(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este regulamento, incluindo as seguintes informações:	(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este regulamento, incluindo as seguintes informações:	mantido texto atual
(i) o nome completo do piloto e código DAC.	(i) o nome completo do piloto e código ANAC.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(ii) a licença do piloto (por tipo e número) e as qualificações que o piloto possui.	(ii) a licença do piloto (por tipo e número) e as qualificações que o piloto possui.	mantido texto atual

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar a qualificação do mesmo para pilotar aeronaves operando segundo este regulamento.	(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar a qualificação do mesmo para pilotar aeronaves operando segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(iv) as atuais funções do piloto e a data na qual ele foi designado para as mesmas.	(iv) as atuais funções do piloto e a data na qual ele foi designado para as mesmas.	<b>mantido texto atual</b>
(v) a data de emissão e a classe do Certificado de Capacidade Física do piloto.	(v) a data de emissão e a classe do Certificado de Capacidade Física do piloto.	<b>mantido texto atual</b>
(vi) a data e o resultado de cada teste de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por este regulamento e o tipo de aeronave voada durante os testes e exames.	(vi) a data e o resultado de cada teste de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por este regulamento e o tipo de aeronave voada durante os testes e exames.	<b>mantido texto atual</b>
(vii) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com as limitações de voo deste regulamento.	(vii) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com as limitações de voo deste regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(viii) o credenciamento como piloto examinador, se houver.	(viii) o credenciamento como piloto examinador, se houver.	<b>mantido texto atual</b>
(ix) qualquer ação tomada referente a dispensa do emprego do piloto por desqualificação física ou profissional.	(ix) qualquer ação tomada referente a dispensa do emprego do piloto por desqualificação física ou profissional.	<b>mantido texto atual</b>
(x) a data de término da fase inicial e de cada fase periódica de treinamento requerida por este regulamento; e	(x) a data de término da fase inicial e de cada fase periódica de treinamento requerida por este regulamento; e	<b>mantido texto atual</b>
[(5) um registro individual para cada comissário de voo requerido por este regulamento, conservado com detalhes suficientes para determinar conformidade com as porções aplicáveis deste regulamento.]	[(5) um registro individual para cada comissário de voo requerido por este regulamento, conservado com detalhes suficientes para determinar conformidade com as porções aplicáveis deste regulamento.]	<b>mantido texto atual</b>
(b) Cada detentor de certificado deve guardar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção durante pelo menos 6 meses e deve guardar cada registro requerido pelos parágrafos (a)(4) e (a)(5) desta seção por pelo menos 12 meses.	(b) Cada detentor de certificado deve guardar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção durante pelo menos 6 meses e deve guardar cada registro requerido pelos parágrafos (a)(4) e (a)(5) desta seção por pelo menos 12 meses.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:	(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:	<b>mantido texto atual</b>
(1) o número de passageiros;	(1) o número de passageiros;	<b>mantido texto atual</b>
(2) o peso total da aeronave carregada;	(2) o peso total da aeronave carregada;	<b>mantido texto atual</b>
(3) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;	(3) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;	<b>mantido texto atual</b>
(4) os limites do centro de gravidade;	(4) os limites do centro de gravidade;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com um planejamento de carregamento ou outro método aprovado que garanta que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados. Nesses casos deve ser feita uma anotação no manifesto indicando que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme um planejamento de carregamento ou outro método aprovado;	(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com um planejamento de carregamento ou outro método aprovado que garanta que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados. Nesses casos deve ser feita uma anotação no manifesto indicando que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme um planejamento de carregamento ou outro método aprovado;	mantido texto atual
(6) a matrícula de registro da aeronave ou o número do voo;	(6) a matrícula de registro da aeronave ou o número do voo;	mantido texto atual
(7) a origem e o destino; e	(7) a origem e o destino; e	mantido texto atual
(8) identificação dos tripulantes e as suas designações.	(8) identificação dos tripulantes e as suas designações.	mantido texto atual
(d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma cópia desse manifesto. O operador deve conservar uma cópia do mesmo, em sua sede operacional, por, pelo menos, 90 dias após a realização do voo.	(d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma cópia desse manifesto. O operador deve conservar uma cópia do mesmo, em sua sede operacional, por, pelo menos, 90 dias após a realização do voo.	mantido texto atual
<b>135.64 - GUARDA DE CONTRATOS E SUAS EMENDAS: OPERAÇÕES NÃO-REGULARES</b>	<b>135.64 - GUARDA DE CONTRATOS E SUAS EMENDAS: OPERAÇÕES NÃO-REGULARES</b>	mantido texto atual
[Cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares deve conservar uma cópia de cada contrato escrito segundo o qual ele provê serviços de transporte aéreo por um período de pelo menos um ano após a data de execução do contrato. No caso de contrato verbal, ele deve conservar um memorando estabelecendo seus elementos, e quaisquer emendas aos mesmos, por um período de pelo menos um ano após a execução do contrato ou de suas emendas.]	[Cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares deve conservar uma cópia de cada contrato escrito segundo o qual ele provê serviços de transporte aéreo por um período de pelo menos um ano após a data de execução do contrato. No caso de contrato verbal, ele deve conservar um memorando estabelecendo seus elementos, e quaisquer emendas aos mesmos, por um período de pelo menos um ano após a execução do contrato ou de suas emendas.]	mantido texto atual
<b>135.65 - LIVRO(S) DE REGISTROS DA TRIPULAÇÃO E DA AERONAVE</b>	<b>135.65 - LIVRO(S) DE REGISTROS DA TRIPULAÇÃO E DA AERONAVE</b>	mantido texto atual
(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, 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 da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.	(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, 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 da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula da aeronave, 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 da aeronave, 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 texto atual
(c) No que diz respeito à aeronave:	(c) No que diz respeito à aeronave:	mantido texto atual
(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.	(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 texto atual
(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 texto atual
(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.	(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.	mantido texto atual
<b>135.67 - INFORMAÇÃO SOBRE CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS POTENCIALMENTE PERIGOSAS E IRREGULARIDADES EM INSTALAÇÕES DE COMUNICAÇÕES OU NAVEGAÇÃO</b>	<b>135.67 - INFORMAÇÃO SOBRE CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS POTENCIALMENTE PERIGOSAS E IRREGULARIDADES EM INSTALAÇÕES DE COMUNICAÇÕES OU NAVEGAÇÃO</b>	mantido texto atual
Sempre que um piloto encontrar em voo uma condição meteorológica potencialmente perigosa ou uma irregularidade em instalações de comunicações ou de navegação, cuja divulgação esse piloto considerar essencial à segurança de outros voos, ele deve notificar uma apropriada estação rádio de solo tão cedo quanto praticável.	Sempre que um piloto encontrar em voo uma condição meteorológica potencialmente perigosa ou uma irregularidade em instalações de comunicações ou de navegação, cuja divulgação esse piloto considerar essencial à segurança de outros voos, ele deve notificar uma apropriada estação rádio de solo tão cedo quanto praticável.	mantido texto atual
<b>135.69 - RESTRIÇÕES OU SUSPENSÃO DE OPERAÇÃO: CONTINUAÇÃO DE UM VOO EM UMA EMERGÊNCIA</b>	<b>135.69 - RESTRIÇÕES OU SUSPENSÃO DE OPERAÇÃO: CONTINUAÇÃO DE UM VOO EM UMA EMERGÊNCIA</b>	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) Durante operações segundo este regulamento, se um detentor de certificado ou um piloto em comando tomar conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromos e de pistas, que sejam um risco para operações seguras, o detentor de certificado ou o piloto em comando, conforme for o caso, deve restringir ou suspender as operações, como necessário, até que tais condições sejam corrigidas.	(a) Durante operações segundo este regulamento, se um detentor de certificado ou um piloto em comando tomar conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromos e de pistas, que sejam um risco para operações seguras, o detentor de certificado ou o piloto em comando, conforme for o caso, deve restringir ou suspender as operações, como necessário, até que tais condições sejam corrigidas.	mantido texto atual
(b) Nenhum piloto em comando pode consentir que um voo prossiga para um aeródromo onde ele pretende pousar sob as condições referidas no parágrafo (a) desta seção, a menos que, na opinião desse piloto em comando, exista razoável probabilidade de que essas condições consideradas um perigo para operações seguras possam estar corrigidas no horário de chegada ou se não houver mais nenhum procedimento seguro. Nesse último caso, a continuação do voo em direção ao aeródromo é uma situação de emergência conforme a seção 135.19.	(b) Nenhum piloto em comando pode consentir que um voo prossiga para um aeródromo onde ele pretende pousar sob as condições referidas no parágrafo (a) desta seção, a menos que, na opinião desse piloto em comando, exista razoável probabilidade de que essas condições consideradas um perigo para operações seguras possam estar corrigidas no horário de chegada ou se não houver mais nenhum procedimento seguro. Nesse último caso, a continuação do voo em direção ao aeródromo é uma situação de emergência conforme a seção 135.19.	mantido texto atual
<b>135.71 - VERIFICAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE</b>	<b>135.71 - VERIFICAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE</b>	mantido texto atual
Um piloto em comando não pode iniciar um voo a menos que ele verifique que as inspeções de aeronavegabilidade requeridas por 91.409 ou 135.419, o que for aplicável, foram realizadas.	Um piloto em comando não pode iniciar um voo a menos que ele verifique que as inspeções de aeronavegabilidade requeridas por 91.409 ou 135.419, o que for aplicável, foram realizadas.	mantido texto atual
<b>135.73 - INSPEÇÕES E EXAMES DO DAC</b>	<b>135.73 - INSPEÇÕES E EXAMES DA ANAC</b>	mantido texto atual
Cada detentor de certificado e cada pessoa por ele empregada deve permitir, a qualquer tempo, que o <b>DAC</b> faça inspeções ou exames (incluindo exames em rota) para verificar a conformidade do detentor com o Código Brasileiro de Aeronáutica, com os <b>RBHA</b> aplicáveis e com o seu certificado de homologação e suas especificações operativas.	Cada detentor de certificado e cada pessoa por ele empregada deve permitir, a qualquer tempo, que a <b>ANAC</b> faça inspeções ou exames (incluindo exames em rota) para verificar a conformidade do detentor com o Código Brasileiro de Aeronáutica, com os <b>RBAC</b> aplicáveis e com o seu certificado de homologação e suas especificações operativas.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>135.75 - ASSENTO DIANTEIRO DO OBSERVADOR. ADMISSÃO AO COMPARTIMENTO DOS PILOTOS; CREDENCIAL DE INSPETOR</b>	<b>135.75 - ASSENTO DIANTEIRO DO OBSERVADOR. ADMISSÃO À CABINE DE PILOTOS; CREDENCIAL DE INSPETOR</b>	adequação de texto para melhor compreensão
[(a) Sempre que, executando tarefas de inspeção, um INSPAC apresentar suas credenciais ao piloto em comando de uma aeronave operada por um detentor de certificado, esse inspetor terá livre e ininterrupto acesso ao <b>compartimento dos pilotos</b> dessa aeronave. Entretanto, este parágrafo não limita a autoridade de emergência de um piloto em comando de retirar qualquer pessoa do compartimento dos pilotos no interesse da segurança.	[(a) Sempre que, executando tarefas de inspeção, um INSPAC apresentar suas credenciais ao piloto em comando de uma aeronave operada por um detentor de certificado, esse inspetor terá livre e ininterrupto acesso à <b>cabine de pilotos</b> dessa aeronave. Entretanto, este parágrafo não limita a autoridade de emergência de um piloto em comando de retirar qualquer pessoa do compartimento dos pilotos no interesse da segurança.	adequação de texto para melhor compreensão

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Deve ser provido um assento para observador no compartimento dos pilotos, ou um assento dianteiro para passageiro com fone ou alto-falante, para uso de INSPAC quando conduzindo inspeções em rota. A adequabilidade da localização desse assento para passageiro e do fone ou alto-falante para uso na condução de uma inspeção em rota é determinada pela ANAC.	(b) Deve ser provido um assento para observador no compartimento dos pilotos, ou um assento dianteiro para passageiro com fone ou alto-falante, para uso de INSPAC quando conduzindo inspeções em rota. A adequabilidade da localização desse assento para passageiro e do fone ou alto-falante para uso na condução de uma inspeção em rota é determinada pela ANAC.	mantido texto atual
(c) Nenhuma pessoa pode ocupar o assento para observador no compartimento dos pilotos durante decolagens e pousos, a não ser que essa pessoa seja:	(c) Nenhuma pessoa pode ocupar o assento para observador na cabine de pilotos durante decolagens e pousos, a não ser que essa pessoa seja:	mantido texto atual
(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 texto atual
(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 porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(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 texto atual
(4) um tripulante de outro detentor de certificado, devidamente qualificado, autorizado pelo detentor de certificado operador do avião a fazer viagens específicas em uma rota; e	(4) um tripulante de outro detentor de certificado, devidamente qualificado, autorizado pelo detentor de certificado operador do avião a fazer viagens específicas em uma rota; e	mantido texto atual
(5) 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.	(5) 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 texto atual
(d) Nenhuma pessoa, exceto aquelas referidas nos parágrafos (c)(1) a (c)(5) desta seção, pode ocupar o assento para observador no compartimento dos pilotos sem que haja um assento no compartimento dos passageiros à sua disposição.]	(d) Nenhuma pessoa, exceto aquelas referidas nos parágrafos (c)(1) a (c)(5) desta seção, pode ocupar o assento para observador no compartimento dos pilotos sem que haja um assento no compartimento dos passageiros à sua disposição.]	mantido texto atual
<b>135.77 - RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL</b>	<b>135.77 - RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL</b>	mantido texto atual
Cada detentor de certificado é responsável pelo controle operacional e deve listar, no manual requerido por 135.21, o nome e o título de cada pessoa autorizada por ele a exercer controle operacional.	Cada detentor de certificado é responsável pelo controle operacional e deve listar, no manual requerido por 135.21, o nome e o título de cada pessoa autorizada por ele a exercer controle operacional.	mantido texto atual
<b>135.79 - REQUISITOS DE LOCALIZAÇÃO DE VOO</b>	<b>135.79 - REQUISITOS DE LOCALIZAÇÃO DE VOO</b>	mantido texto atual
(a) Cada detentor de certificado deve ter procedimentos estabelecidos para localizar cada um de seus voos de modo que:	(a) Cada detentor de certificado deve ter procedimentos estabelecidos para localizar cada um de seus voos de modo que:	mantido texto atual

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(1) forneça ao detentor de certificado pelo menos as informações requeridas para um Plano de voo (PLN) visual;	(1) forneça ao detentor de certificado pelo menos as informações requeridas para um Plano de voo (PLN) visual;	<b>mantido texto atual</b>
(2) permita fornecer, em tempo útil, notificação para uma estação de busca e salvamento se a aeronave estiver atrasada ou desaparecida; e	(2) permita fornecer, em tempo útil, notificação para uma estação de busca e salvamento se a aeronave estiver atrasada ou desaparecida; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) forneça para o detentor de certificado a localidade, data e tempo estimado para restabelecer comunicações rádio ou telefone, se o voo estiver sendo operado em área onde as comunicações não podem ser mantidas.	(3) forneça para o detentor de certificado a localidade, data e tempo estimado para restabelecer comunicações rádio ou telefone, se o voo estiver sendo operado em área onde as comunicações não podem ser mantidas.	<b>mantido texto atual</b>
(b) As informações de localização de voo devem ser mantidas no escritório administrativo principal do detentor de certificado, ou em qualquer outro local designado pelo detentor de certificado nos procedimentos de localização de voo, até o término do voo.	(b) As informações de localização de voo devem ser mantidas no escritório administrativo principal do detentor de certificado, ou em qualquer outro local designado pelo detentor de certificado nos procedimentos de localização de voo, até o término do voo.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Cada detentor de certificado deve fornecer ao INSPAC encarregado de seu controle uma cópia de seu procedimento para localização de voo e de suas modificações e adições, a menos que tais procedimentos estejam incluídos no manual requerido por este regulamento.	(c) Cada detentor de certificado deve fornecer ao INSPAC encarregado de seu controle uma cópia de seu procedimento para localização de voo e de suas modificações e adições, a menos que tais procedimentos estejam incluídos no manual requerido por este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Cada detentor de certificado deve designar, em seu manual ou nos procedimentos referidos no parágrafo (c) desta seção, as pessoas responsáveis pela execução dos procedimentos requeridos por esta seção.	(d) Cada detentor de certificado deve designar, em seu manual ou nos procedimentos referidos no parágrafo (c) desta seção, as pessoas responsáveis pela execução dos procedimentos requeridos por esta seção.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.80 - INFORMAÇÕES SOBRE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA</b>	<b>135.80 - INFORMAÇÕES SOBRE EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA</b>	<b>mantido texto atual</b>
[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.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.81 - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS E ALTERAÇÕES DAS MESMAS</b>	<b>135.81 - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS E ALTERAÇÕES DAS MESMAS</b>	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
Cada detentor de certificado deve informar a cada pessoa por ele empregada das especificações operativas aplicáveis aos deveres e responsabilidades da pessoa e deve tornar disponível aos pilotos de seu quadro de empregados, para permitir planejamento de voos no solo, as seguintes informações em forma atualizada:	Cada detentor de certificado deve informar a cada pessoa por ele empregada das especificações operativas aplicáveis aos deveres e responsabilidades da pessoa e deve tornar disponível aos pilotos de seu quadro de empregados, para permitir planejamento de voos no solo, as seguintes informações em forma atualizada:	<b>mantido texto atual</b>
(a) publicações aeronáuticas (cartas aeronáuticas de rota e de terminais: procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos, ROTAER, AIP, etc);	(a) publicações aeronáuticas (cartas aeronáuticas de rota e de terminais: procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos, ROTAER, AIP, etc);	<b>mantido texto atual</b>
(b) [este regulamento e o RBHA 91;]	(b) [este regulamento e o RBAC 91;]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(c) Manuais de Equipamentos da Aeronave e Manual de voo da Aeronave ou equivalentes; e	(c) Manuais de Equipamentos da Aeronave e Manual de voo da Aeronave ou equivalentes; e	<b>mantido texto atual</b>
(d) para operações no estrangeiro, o "International Flight Information Manual" ou uma publicação comercial que contenha as mesmas informações concernentes a requisitos operacionais do país ou países envolvidos.	(d) para operações no estrangeiro, o "International Flight Information Manual" ou uma publicação comercial que contenha as mesmas informações concernentes a requisitos operacionais do país ou países envolvidos.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.83 - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS REQUERIDAS</b>	<b>135.83 - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS REQUERIDAS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) O operador de uma aeronave deve prover os seguintes materiais, em forma atualizada e apropriada, acessível ao piloto em seu posto de trabalho e de uso compulsório em voo:	(a) O operador de uma aeronave deve prover os seguintes materiais, em forma atualizada e apropriada, acessível ao piloto em seu posto de trabalho e de uso compulsório em voo:	<b>mantido texto atual</b>
(1) uma lista de verificações da cabine dos pilotos;	(1) uma lista de verificações da cabine dos pilotos;	<b>mantido texto atual</b>
(2) para aeronaves multimotoras ou para aeronaves com trem de pouso retrátil, uma lista de verificações em emergência da cabine dos pilotos contendo os procedimentos requeridos pelo parágrafo (c) desta seção, como apropriado;	(2) para aeronaves multimotoras ou para aeronaves com trem de pouso retrátil, uma lista de verificações em emergência da cabine dos pilotos contendo os procedimentos requeridos pelo parágrafo (c) desta seção, como apropriado;	<b>mantido texto atual</b>
(3) cartas aeronáuticas pertinentes;	(3) cartas aeronáuticas pertinentes;	<b>mantido texto atual</b>
(4) Para operações IFR, carta de navegação em aerovias, cartas de áreas terminais, cartas de aproximação e de saída IFR e outros documentos pertinentes à operação; e	(4) Para operações IFR, carta de navegação em aerovias, cartas de áreas terminais, cartas de aproximação e de saída IFR e outros documentos pertinentes à operação; e	<b>mantido texto atual</b>
(5) para aeronaves multimotoras, dados de desempenho em subida com um motor inoperante e se a aeronave for aprovado para utilização em operações IFR, esses dados devem ser suficientes para permitir ao piloto verificar a conformidade com 135.181(a)(2).	(5) para aeronaves multimotoras, dados de desempenho em subida com um motor inoperante e se a aeronave for aprovado para utilização em operações IFR, esses dados devem ser suficientes para permitir ao piloto verificar a conformidade com 135.181(a)(2).	<b>mantido texto atual</b>
	<b>(6) toda informação essencial relativa aos serviços de busca e salvamento da área sobre a qual irão operar</b>	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.215(a)(6))</b>
(b) Cada lista de verificações requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção deve conter os seguintes procedimentos:	(b) Cada lista de verificações requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção deve conter os seguintes procedimentos:	<b>mantido texto atual</b>
(1) antes da partida dos motores;	(1) antes da partida dos motores;	<b>mantido texto atual</b>
(2) antes da decolagem;	(2) antes da decolagem;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) cruzeiro;	(3) cruzeiro;	mantido texto atual
(4) antes do pouso;	(4) antes do pouso;	mantido texto atual
(5) após o pouso; e	(5) após o pouso; e	mantido texto atual
(6) parada dos motores.	(6) parada dos motores.	mantido texto atual
(c) Cada lista de verificações de emergência requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção deve conter os seguintes procedimentos, como apropriado:	(c) Cada lista de verificações de emergência requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção deve conter os seguintes procedimentos, como apropriado:	mantido texto atual
(1) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânico;	(1) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânico;	mantido texto atual
(2) operação em emergência dos instrumentos e controles;	(2) operação em emergência dos instrumentos e controles;	mantido texto atual
(3) procedimentos para motor inoperante; e	(3) procedimentos para motor inoperante; e	mantido texto atual
(4) qualquer outro procedimento de emergência necessário à segurança.	(4) qualquer outro procedimento de emergência necessário à segurança.	mantido texto atual
<b>135.85 - TRANSPORTE DE PESSOAS SEM ATENDER ÀS PROVISÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DESTA REGULAMENTO</b>	<b>135.85 - TRANSPORTE DE PESSOAS SEM ATENDER ÀS PROVISÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DESTA REGULAMENTO</b>	mantido texto atual
As seguintes pessoas podem ser transportadas a bordo de uma aeronave sem atender às provisões de transporte de passageiros deste regulamento:	As seguintes pessoas podem ser transportadas a bordo de uma aeronave sem atender às provisões de transporte de passageiros deste regulamento:	mantido texto atual
(a) um tripulante ou outro empregado do detentor de certificado;	(a) um tripulante ou outro empregado do detentor de certificado;	mantido texto atual
(b) uma pessoa necessária para o manuseio seguro de animais na aeronave;	(b) uma pessoa necessária para o manuseio seguro de animais na aeronave;	mantido texto atual
(c) uma pessoa necessária para o manuseio seguro de <b>materiais perigosos</b> ;	(c) uma pessoa necessária para o manuseio seguro de <b>artigos perigosos</b> ;	atualização de termo técnico
(d) uma pessoa exercendo a tarefa de segurança ou guarda de honra acompanhando um carregamento feito sob a autoridade do Governo do Brasil;	(d) uma pessoa exercendo a tarefa de segurança ou guarda de honra acompanhando um carregamento feito sob a autoridade do Governo do Brasil;	mantido texto atual
(e) um correio militar ou um supervisor militar de rota acompanhando uma carga transportada sob um contrato de transporte aéreo militar, se esse transporte tiver sido especificamente autorizado por uma Força Armada brasileira;	(e) um correio militar ou um supervisor militar de rota acompanhando uma carga transportada sob um contrato de transporte aéreo militar, se esse transporte tiver sido especificamente autorizado por uma Força Armada brasileira;	mantido texto atual
(f) um INSPAC conduzindo uma inspeção em rota; ou	(f) um INSPAC conduzindo uma inspeção em rota; ou	mantido texto atual
(g) uma pessoa, autorizada <b>pelo DAC</b> , que esteja executando uma tarefa ligada a uma operação de carga do detentor de certificado.	(g) uma pessoa, autorizada <b>pela ANAC</b> , que esteja executando uma tarefa ligada a uma operação de carga do detentor de certificado.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>135.87 - TRANSPORTE DE CARGA INCLUINDO BAGAGEM DE MÃO</b>	<b>135.87 - TRANSPORTE DE CARGA INCLUINDO BAGAGEM DE MÃO</b>	mantido texto atual
Nenhuma pessoa pode transportar carga em uma aeronave, incluindo bagagem de mão, a menos que essa carga;	Nenhuma pessoa pode transportar carga em uma aeronave, incluindo bagagem de mão, a menos que essa carga;	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) seja transportada em um armário, prateleira ou compartimento aprovado para transporte de carga e instalado no avião;	(a) seja transportada em um armário, prateleira ou compartimento aprovado para transporte de carga e instalado no avião;	<b>mantido texto atual</b>
(b) esteja presa por um meio aprovado; ou	(b) esteja presa por um meio aprovado; ou	<b>mantido texto atual</b>
(c) seja transportada de acordo com o seguinte:	(c) seja transportada de acordo com o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) apropriadamente presa por um cinto de segurança ou uma correia de amarração possuindo resistência suficiente para eliminar a possibilidade de deslizamento sob todas as condições normalmente esperadas no solo e em voo; no caso de bagagem de mão, ela esteja segura de modo a evitar sua movimentação durante turbulências aéreas;	(1) apropriadamente presa por um cinto de segurança ou uma correia de amarração possuindo resistência suficiente para eliminar a possibilidade de deslizamento sob todas as condições normalmente esperadas no solo e em voo; no caso de bagagem de mão, ela esteja segura de modo a evitar sua movimentação durante turbulências aéreas;	<b>mantido texto atual</b>
(2) empacotada ou coberta para evitar possíveis ferimentos aos ocupantes;	(2) empacotada ou coberta para evitar possíveis ferimentos aos ocupantes;	<b>mantido texto atual</b>
(3) não imponha qualquer carga aos assentos e à estrutura do assoalho que exceda as limitações de carga desses componentes;	(3) não imponha qualquer carga aos assentos e à estrutura do assoalho que exceda as limitações de carga desses componentes;	<b>mantido texto atual</b>
(4) não esteja localizada em uma posição obstruindo o acesso ou o uso de qualquer saída de emergência requerida ou de saídas normais, ou o uso do corredor entre os compartimentos dos pilotos e dos passageiros, ou localizada de modo a obscurecer a visibilidade dos sinais de "não fume" e "use cintos" para qualquer passageiro, a menos que sejam providos sinais auxiliares ou outros meios aprovados para notificar os passageiros;	(4) não esteja localizada em uma posição obstruindo o acesso ou o uso de qualquer saída de emergência requerida ou de saídas normais, ou o uso do corredor entre os compartimentos dos pilotos e dos passageiros, ou localizada de modo a obscurecer a visibilidade dos sinais de "não fume" e "ate os cintos" para qualquer passageiro, a menos que sejam providos sinais auxiliares ou outros meios aprovados para notificar os passageiros;	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(5) não seja transportada diretamente acima de ocupantes sentados, exceto se em compartimentos fechados aprovados ("overhead bins");	(5) não seja transportada diretamente acima de ocupantes sentados, exceto se em compartimentos fechados aprovados ("overhead bins");	<b>mantido texto atual</b>
(6) seja guardada em conformidade com esta seção para decolagens e pousos; e	(6) seja guardada em conformidade com esta seção para decolagens e pousos; e	<b>mantido texto atual</b>
(7) para operações exclusivamente cargueiras, não se aplica o parágrafo (c)(4) desta seção se a carga for colocada de modo que pelo menos uma saída de emergência ou normal permaneça disponível para que todos os ocupantes tenham uma saída da aeronave desobstruída caso ocorra uma emergência.	(7) para operações exclusivamente cargueiras, não se aplica o parágrafo (c)(4) desta seção se a carga for colocada de modo que pelo menos uma saída de emergência ou normal permaneça disponível para que todos os ocupantes tenham uma saída da aeronave desobstruída caso ocorra uma emergência.	<b>mantido texto atual</b>
(d) cada assento para passageiro sob o qual pode ser colocada bagagem de mão deve ser dotado de meios que impeçam que essa bagagem deslize sob impactos suficientemente severos para induzir as forças finais de inércia especificadas para as condições de pouso de emergência do RBHA segundo o qual a aeronave foi homologada.	(d) cada assento para passageiro sob o qual pode ser colocada bagagem de mão deve ser dotado de meios que impeçam que essa bagagem deslize sob impactos suficientemente severos para induzir as forças finais de inércia especificadas para as condições de pouso de emergência do RBAC segundo o qual a aeronave foi certificada.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(e) quando for transportada carga em compartimentos de carga que foram projetados requerendo a entrada física de um tripulante para extinguir qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, a carga deve ser posicionada de modo a permitir um tripulante alcance efetivamente todas as partes desse <b>compartimento</b> com o jato do conteúdo de um extintor de incêndio portátil.	(e) quando for transportada carga em compartimentos de carga que foram projetados requerendo a entrada física de um tripulante para extinguir qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, a carga deve ser posicionada de modo a permitir um tripulante alcance efetivamente todas as partes desse <b>compartimento</b> com o jato do conteúdo de um extintor de incêndio portátil.	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
<b>135.89 - REQUISITOS PARA PILOTO: USO DE OXIGÊNIO</b>	<b>135.89 - REQUISITOS PARA PILOTO: USO DE OXIGÊNIO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Aeronave não pressurizada. Cada piloto de uma aeronave não pressurizada deve usar oxigênio continuamente quando voando:	(a) Aeronave não pressurizada. Cada piloto de uma aeronave não pressurizada deve usar oxigênio continuamente quando voando:	<b>mantido texto atual</b>
(1) em altitudes acima de 10.000 pés até 12.000 pés MSL, por toda a parte do voo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração; e	(1) em altitudes acima de 10.000 pés até 12.000 pés MSL, por toda a parte do voo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) acima de 12.000 pés MSL.	(2) acima de 12.000 pés MSL.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Aeronave pressurizada.	(b) Aeronave pressurizada.	<b>mantido texto atual</b>
(1) sempre que uma aeronave pressurizada for operada com uma altitude pressão de cabine maior que 10.000 pés MSL, cada piloto deve atender ao parágrafo (a) desta seção.	(1) sempre que uma aeronave pressurizada for operada com uma altitude pressão de cabine maior que 10.000 pés MSL, cada piloto deve atender ao parágrafo (a) desta seção.	<b>mantido texto atual</b>
(2) sempre que uma aeronave pressurizada for operada em altitudes acima de 25.000 pés e até 35.000 pés MSL, a menos que cada piloto tenha uma máscara de oxigênio de colocação rápida aprovada:	(2) sempre que uma aeronave pressurizada for operada em altitudes acima de 25.000 pés e até 35.000 pés MSL, a menos que cada piloto tenha uma máscara de oxigênio de colocação rápida aprovada:	<b>mantido texto atual</b>
(i) pelo menos um piloto nos controles deve usar, colocada e ajustada, uma máscara de oxigênio que ou forneça oxigênio continuamente ou forneça oxigênio automaticamente sempre que a altitude pressão da cabine ultrapassar 12.000 pés MSL; e	(i) pelo menos um piloto nos controles deve usar, colocada e ajustada, uma máscara de oxigênio que ou forneça oxigênio continuamente ou forneça oxigênio automaticamente sempre que a altitude pressão da cabine ultrapassar 12.000 pés MSL; e	<b>mantido texto atual</b>
(ii) durante esse voo, cada outro piloto em serviço na cabine dos pilotos deve ter uma máscara de oxigênio, conectada a um suprimento de oxigênio, localizada de modo a permitir imediata colocação dessa máscara na face do piloto, presa e ajustada para uso.	(ii) durante esse voo, cada outro piloto em serviço na cabine dos pilotos deve ter uma máscara de oxigênio, conectada a um suprimento de oxigênio, localizada de modo a permitir imediata colocação dessa máscara na face do piloto, presa e ajustada para uso.	<b>mantido texto atual</b>
(3) sempre que uma aeronave pressurizada for operada em altitudes acima de 35.000 pés MSL, pelo menos um dos pilotos nos comandos deve usar, colocada e ajustada, uma máscara de oxigênio como requerida pelo parágrafo (b)(2)(i) desta seção.	(3) sempre que uma aeronave pressurizada for operada em altitudes acima de 35.000 pés MSL, pelo menos um dos pilotos nos comandos deve usar, colocada e ajustada, uma máscara de oxigênio como requerida pelo parágrafo (b)(2)(i) desta seção.	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(4) se um piloto deixar seu posto de trabalho em uma aeronave operando a altitudes acima de 25.000 pés MSL, o piloto que permanecer nos controles deve colocar e usar uma máscara de oxigênio aprovada até que o outro piloto retorne ao seu posto na aeronave.	(4) se um piloto deixar seu posto de trabalho em uma aeronave operando a altitudes acima de 25.000 pés MSL, o piloto que permanecer nos controles deve colocar e usar uma máscara de oxigênio aprovada até que o outro piloto retorne ao seu posto na aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.91 - OXIGÊNIO MEDICINAL PARA USO DOS PASSAGEIROS</b>	<b>135.91 - OXIGÊNIO MEDICINAL PARA USO DOS PASSAGEIROS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, nenhum detentor de certificado pode permitir o transporte ou operação de equipamento para guarda, geração ou fornecimento de oxigênio medicinal a menos que a unidade a ser transportada seja construída de modo que todas as válvulas, ligações e medidores sejam protegidos contra danos durante o transporte ou operação e a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	(a) Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, nenhum detentor de certificado pode permitir o transporte ou operação de equipamento para guarda, geração ou fornecimento de oxigênio medicinal a menos que a unidade a ser transportada seja construída de modo que todas as válvulas, ligações e medidores sejam protegidos contra danos durante o transporte ou operação e a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	<b>mantido texto atual</b>
(1) o equipamento deve ser:	(1) o equipamento deve ser:	<b>mantido texto atual</b>
(i) de um tipo aprovado ou em conformidade com os requisitos de fabricação, embalagem, marcas e manutenção da ABNT;	(i) de um tipo aprovado ou em conformidade com os requisitos de fabricação, embalagem, marcas e manutenção da ABNT;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) quando de propriedade do detentor de certificado, mantida sob o programa de manutenção aprovado para esse detentor;	(ii) quando de propriedade do detentor de certificado, mantida sob o programa de manutenção aprovado para esse detentor;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) livre de contaminantes inflamáveis em todas as superfícies externas; e	(iii) livre de contaminantes inflamáveis em todas as superfícies externas; e	<b>mantido texto atual</b>
(iv) apropriadamente preso.	(iv) apropriadamente preso.	<b>mantido texto atual</b>
(2) Quando o oxigênio for guardado em forma líquida, o equipamento deve ter estado sob o programa de manutenção aprovado do detentor de certificado desde sua compra como novo ou desde que o depósito foi purgado pela última vez.	(2) Quando o oxigênio for guardado em forma líquida, o equipamento deve ter estado sob o programa de manutenção aprovado do detentor de certificado desde sua compra como novo ou desde que o depósito foi purgado pela última vez.	<b>mantido texto atual</b>
(3) quando o oxigênio for guardado em forma de gás comprimido:	(3) quando o oxigênio for guardado em forma de gás comprimido:	<b>mantido texto atual</b>
(i) se de propriedade do detentor de certificado, ele deve ser mantido segundo o programa de manutenção aprovado para esse detentor; e	(i) se de propriedade do detentor de certificado, ele deve ser mantido segundo o programa de manutenção aprovado para esse detentor; e	<b>mantido texto atual</b>
(ii) a pressão de qualquer cilindro de oxigênio não pode exceder a pressão nominal do cilindro.	(ii) a pressão de qualquer cilindro de oxigênio não pode exceder a pressão nominal do cilindro.	<b>mantido texto atual</b>
(4) o piloto em comando deve ser avisado quando o equipamento estiver a bordo e quando se pretende usa-lo.	(4) o piloto em comando deve ser avisado quando o equipamento estiver a bordo e quando se pretende usa-lo.	<b>mantido texto atual</b>
(5) o equipamento deve ser guardado, e cada pessoa usando o equipamento deve estar sentada, de modo a não restringir o acesso ou uso de qualquer saída normal ou de emergências ou de um corredor no compartimento de passageiros.	(5) o equipamento deve ser guardado, e cada pessoa usando o equipamento deve estar sentada, de modo a não restringir o acesso ou uso de qualquer saída normal ou de emergências ou de um corredor no compartimento de passageiros.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Nenhuma pessoa pode fumar e nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa fume dentro de um raio de 10 pés do equipamento de guarda e fornecimento de oxigênio transportado segundo o parágrafo (a) desta seção.	(b) Nenhuma pessoa pode fumar e nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa fume dentro de um raio de 10 pés do equipamento de guarda e fornecimento de oxigênio transportado segundo o parágrafo (a) desta seção.	mantido texto atual
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa, que não uma pessoa treinada na utilização de equipamento de oxigênio medicinal, conecte ou desconecte cilindros de oxigênio ou quaisquer outros componentes auxiliares enquanto qualquer passageiro estiver a bordo da aeronave.	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa, que não uma pessoa treinada na utilização de equipamento de oxigênio medicinal, conecte ou desconecte cilindros de oxigênio ou quaisquer outros componentes auxiliares enquanto qualquer passageiro estiver a bordo da aeronave.	mantido texto atual
(d) O parágrafo (a)(1)(i) desta seção não se aplica quando o equipamento for fornecido por um profissional ou um serviço de emergências médicas para uso a bordo de uma aeronave em uma emergência médica quando nenhum outro meio prático de transporte (incluindo outra aeronave apropriadamente equipada do detentor de certificado) estiver razoavelmente disponível e a pessoa transportada sob emergência médica for acompanhada por uma pessoa treinada no uso de oxigênio medicinal.	(d) O parágrafo (a)(1)(i) desta seção não se aplica quando o equipamento for fornecido por um profissional ou um serviço de emergências médicas para uso a bordo de uma aeronave em uma emergência médica quando nenhum outro meio prático de transporte (incluindo outra aeronave apropriadamente equipada do detentor de certificado) estiver razoavelmente disponível e a pessoa transportada sob emergência médica for acompanhada por uma pessoa treinada no uso de oxigênio medicinal.	mantido texto atual
(e) Cada detentor de certificado que, sob a autoridade do parágrafo (d) desta seção, desviar-se do parágrafo (a)(1)(i) desta seção em uma emergência médica deve, dentro de 10 dias úteis após o desvio, enviar ao SERAC de sua área um relato completo da operação envolvida, incluindo uma descrição do desvio e as razões do mesmo.	(e) Cada detentor de certificado que, sob a autoridade do parágrafo (d) desta seção, desviar-se do parágrafo (a)(1)(i) desta seção em uma emergência médica deve, dentro de 10 dias úteis após o desvio, enviar a ANAC de sua área um relato completo da operação envolvida, incluindo uma descrição do desvio e as razões do mesmo.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>135.93 - PILOTO AUTOMÁTICO: ALTITUDES MÍNIMAS DE UTILIZAÇÃO</b>	<b>135.93 - PILOTO AUTOMÁTICO: ALTITUDES MÍNIMAS DE UTILIZAÇÃO</b>	mantido texto atual
(a) Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c) (d) e (e) desta seção, nenhuma pessoa pode usar um piloto automático em altura acima do terreno que seja menor que 500 pés ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático conforme estabelecido no Manual de voo aprovado ou equivalente, o que for mais alto.	(a) Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c) (d) e (e) desta seção, nenhuma pessoa pode usar um piloto automático em altura acima do terreno que seja menor que 500 pés ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático conforme estabelecido no Manual de voo aprovado ou equivalente, o que for mais alto.	mantido texto atual
(b) Quando usando uma facilidade de aproximação por instrumentos que não seja ILS, nenhuma pessoa pode utilizar um piloto automático em uma altura acima do terreno que seja menor que 50 pés abaixo da altitude mínima de descida aprovada para o procedimento, ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático em configuração de aproximação conforme estabelecido no Manual de voo aprovado ou equivalente, o que for mais alto.	(b) Quando usando uma facilidade de aproximação por instrumentos que não seja ILS, nenhuma pessoa pode utilizar um piloto automático em uma altura acima do terreno que seja menor que 50 pés abaixo da altitude mínima de descida aprovada para o procedimento, ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático em configuração de aproximação conforme estabelecido no Manual de voo aprovado ou equivalente, o que for mais alto.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) Para aproximações ILS, quando as condições meteorológicas conhecidas estão nos mínimos previstos para o procedimento, nenhuma pessoa pode usar um piloto automático acoplado ao ILS, em altura acima do terreno menor que 50 pés ou menor que a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático, em configuração de aproximação e acoplado ao ILS conforme especificado no Manual de voo aprovado ou equivalente, o que for mais alto.	(c) Para aproximações ILS, quando as condições meteorológicas conhecidas estão nos mínimos previstos para o procedimento, nenhuma pessoa pode usar um piloto automático acoplado ao ILS, em altura acima do terreno menor que 50 pés ou menor que a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático, em configuração de aproximação e acoplado ao ILS conforme especificado no Manual de voo aprovado ou equivalente, o que for mais alto.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Não obstante o previsto nos parágrafos (a), (b) ou (c) desta seção, o DAC pode emitir especificações operativas que permitam o uso, até o pouso, de um sistema aprovado de guiagem dos controles de voo, com capacidade automática, se:	(d) Não obstante o previsto nos parágrafos (a), (b) ou (c) desta seção, a ANAC pode emitir especificações operativas que permitam o uso, até o pouso, de um sistema aprovado de guiagem dos controles de voo, com capacidade automática, se:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) o sistema não induzir nenhuma perda de altura (acima de zero), especificada no Manual de voo aprovado ou equivalente, com mau funcionamento do piloto automático em aproximações acopladas; e	(1) o sistema não induzir nenhuma perda de altura (acima de zero), especificada no Manual de voo aprovado ou equivalente, com mau funcionamento do piloto automático em aproximações acopladas; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) o DAC verificar que o uso do sistema, até o pouso, não afeta adversamente os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	(2) a ANAC verificar que o uso do sistema, até o pouso, não afeta adversamente os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(e) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, o DAC emite especificações operativas para permitir o uso de um sistema aprovado de piloto automático com capacidade automática durante a decolagem e a fase inicial do voo de subida desde que:	(e) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, a ANAC emite especificações operativas para permitir o uso de um sistema aprovado de piloto automático com capacidade automática durante a decolagem e a fase inicial do voo de subida desde que:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) o Manual de voo aprovado especifique a restrição homologada de altitude mínima de engajamento;	(1) o Manual de voo aprovado especifique a restrição homologada de altitude mínima de engajamento;	<b>mantido texto atual</b>
(2) o sistema não seja engajado antes da restrição homologada de altitude mínima de engajamento especificada no Manual de voo aprovado ou em uma altitude especificada pelo DAC, a que for mais alta; e	(2) o sistema não seja engajado antes da restrição homologada de altitude mínima de engajamento especificada no Manual de voo aprovado ou em uma altitude especificada pela ANAC, a que for mais alta; e	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(3) o DAC verifique que o uso do sistema não afeta adversamente os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	(3) a ANAC verifique que o uso do sistema não afeta adversamente os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(f) Esta seção não se aplica a operações conduzidas com helicópteros.	(f) Esta seção não se aplica a operações conduzidas com helicópteros.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.95 - PESSOAL DE SOLO: LIMITAÇÕES DE EMPREGO</b>	<b>135.95 - PESSOAL DE SOLO: LIMITAÇÕES DE EMPREGO</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Nenhum detentor de certificado pode utilizar os serviços de uma pessoa para serviços no solo, a menos que a pessoa executando tais serviços:	[Nenhum detentor de certificado pode utilizar os serviços de uma pessoa para serviços no solo, a menos que a pessoa executando tais serviços:	<b>mantido texto atual</b>
(a) seja detentora de uma licença apropriada e válida (se aplicável); e	(a) seja detentora de uma licença apropriada e válida (se aplicável); e	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) seja qualificada, segundo os RBHA aplicáveis, para a operação na qual a pessoa esta sendo usada.]	(b) seja qualificada, segundo os RBAC aplicáveis, para a operação na qual a pessoa esta sendo usada.]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
<b>135.97 - AERONAVES E FACILIDADES PARA OBTENÇÃO DE EXPERIÊNCIA RECENTE</b>	<b>135.97 - AERONAVES E FACILIDADES PARA OBTENÇÃO DE EXPERIÊNCIA RECENTE</b>	<b>mantido texto atual</b>
Cada detentor de certificado deve fornecer aeronaves e facilidades para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.	(a) Cada detentor de certificado deve fornecer aeronaves e facilidades para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.	<b>Alterado para atendimento ao previsto no Anexo 6, Apendice 2, Parte I, item 6.1.3 e item 2.2.1 e harmonizado com o regulamento americano - FAR 135.97 (Conforme processo OPS 37 - Processo: 60800.083529/2008-22)</b>
	(b) Cada detentor de certificado deve fornecer procedimentos para a familiarização com novas áreas, rotas e aeródromos para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.	<b>Alterado para atendimento ao previsto no Anexo 6, Apendice 2, Parte I, item 6.1.3 e item 2.2.1 e harmonizado com o regulamento americano - FAR 135.97 (Conforme processo OPS 37 - Processo: 60800.083529/2008-22)</b>
<b>135.99 - COMPOSIÇÃO DE TRIPULAÇÃO DE VOO</b>	<b>135.99 - COMPOSIÇÃO DE TRIPULAÇÃO DE VOO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com tripulação de voo menor que a especificada nas limitações operacionais do Manual de voo aprovado para a aeronave, ou requerida por este regulamento para o tipo de operação a ser conduzida.	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com tripulação de voo menor que a especificada nas limitações operacionais do Manual de voo aprovado para a aeronave, ou requerida por este regulamento para o tipo de operação a ser conduzida.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com configuração para passageiros de 10 assentos ou mais sem um piloto como segundo em comando, exceto se a aeronave tiver sido homologada para voar apenas com um piloto e estiver sendo operada em voo VFR.	(b) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com configuração para passageiros de 10 assentos ou mais sem um piloto como segundo em comando, exceto se a aeronave tiver sido homologada para voar apenas com um piloto e estiver sendo operada em voo VFR.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.100 - OBRIGAÇÕES DOS TRIPULANTES DE VOO</b>	<b>135.100 - OBRIGAÇÕES DOS TRIPULANTES DE VOO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode determinar, nem qualquer tripulante pode executar, qualquer serviço durante fases críticas do voo, exceto aqueles serviços requeridos para a operação segura da aeronave. Tarefas como chamadas rádio para a empresa solicitando suprimento de "galley" ou confirmando conexões de passageiros, mensagens aos passageiros promovendo a empresa ou chamando a atenção para pontos de interesse do terreno, e preenchimento do livro de bordo ou relatório de voo não são requeridas para a operação segura da aeronave.	(a) Nenhum detentor de certificado pode determinar, nem qualquer tripulante pode executar, qualquer serviço durante fases críticas do voo, exceto aqueles serviços requeridos para a operação segura da aeronave. Tarefas como chamadas rádio para a empresa solicitando suprimento de "galley" ou confirmando conexões de passageiros, mensagens aos passageiros promovendo a empresa ou chamando a atenção para pontos de interesse do terreno, e preenchimento do livro de bordo ou relatório de voo não são requeridas para a operação segura da aeronave.	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Nenhum tripulante pode executar e nenhum piloto em comando pode permitir qualquer atividade durante fases críticas do voo que possa desviar qualquer tripulante de voo do desempenho de suas obrigações ou que possa interferir de algum modo com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades como alimentar-se, engajar-se em conversações não essenciais, fazer comunicações desnecessárias aos passageiros ou ler publicações não relacionadas com a condução do voo não são atividades requeridas para a operação segura da aeronave.	(b) Nenhum tripulante pode executar e nenhum piloto em comando pode permitir qualquer atividade durante fases críticas do voo que possa desviar qualquer tripulante de voo do desempenho de suas obrigações ou que possa interferir de algum modo com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades como alimentar-se, engajar-se em conversações não essenciais, fazer comunicações desnecessárias aos passageiros ou ler publicações não relacionadas com a condução do voo não são atividades requeridas para a operação segura da aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Para os propósitos desta seção, as fases críticas do voo incluem todas as operações de solo envolvendo rolagem, decolagem e pouso e todas as outras operações de voo conduzidas abaixo da altitude de 10.000 pés, exceto voo de cruzeiro.	(c) Para os propósitos desta seção, as fases críticas do voo incluem todas as operações de solo envolvendo rolagem, decolagem e pouso e todas as outras operações de voo conduzidas abaixo da altitude de 10.000 pés, exceto voo de cruzeiro.	<b>mantido texto atual</b>
Nota: rolagem ou táxi é definido como "movimento de um avião, por seus próprios meios, na superfície de um aeródromo".	Nota: rolagem ou táxi é definido como "movimento de um avião, por seus próprios meios, na superfície de um aeródromo".	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.101- PILOTO SEGUNDO EM COMANDO REQUERIDO EM VOOS IFR</b>	<b>135.101- PILOTO SEGUNDO EM COMANDO REQUERIDO EM VOOS IFR</b>	<b>mantido texto atual</b>
Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer aeronave transportando passageiros em voo IFR, a menos que haja um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida.	Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer aeronave transportando passageiros em voo IFR, a menos que haja um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.103 - PERMANÊNCIA DE PASSAGEIROS A BORDO NO SOLO</b>	<b>135.103 - PERMANÊNCIA DE PASSAGEIROS A BORDO NO SOLO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) A menos que haja um tripulante de voo na cabine de comando da aeronave, nenhum detentor de certificado pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, com a aeronave em uma das condições abaixo:	(a) A menos que haja um tripulante de voo na cabine de comando da aeronave, nenhum detentor de certificado pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, com a aeronave em uma das condições abaixo:	<b>mantido texto atual</b>
(1) sendo reabastecida com fluidos inflamáveis;	(1) sendo reabastecida com fluidos inflamáveis;	<b>mantido texto atual</b>
(2) com um ou mais motores em funcionamento; ou	(2) com um ou mais motores em funcionamento; ou	<b>mantido texto atual</b>
(3) com qualquer equipamento de combustão em funcionamento (APU, turbina de refrigeração, aquecedor a combustão, etc).	(3) com qualquer equipamento de combustão em funcionamento (APU, turbina de refrigeração, aquecedor a combustão, etc).	<b>mantido texto atual</b>
(b) Adicionalmente, para operações com aeronaves com configuração para passageiros igual ou superior a 20 assentos, durante pousos intermediários em que passageiros permanecem a bordo para prosseguir viagem, cada detentor de certificado deve manter na cabine de passageiros um comissário de bordo e a porta principal de acesso à aeronave deve permanecer aberta (ou, em caso de intempéries, pronta para ser aberta), com meios que permitam o rápido abandono da aeronave (escada, "finger", escorregadeira armada, etc).	(b) Adicionalmente, para operações com aeronaves com configuração para passageiros igual ou superior a 20 assentos, durante pousos intermediários em que passageiros permanecem a bordo para prosseguir viagem, cada detentor de certificado deve manter na cabine de passageiros um comissário de bordo e a porta principal de acesso à aeronave deve permanecer aberta (ou, em caso de intempéries, pronta para ser aberta), com meios que permitam o rápido abandono da aeronave (escada, "finger", escorregadeira armada, etc).	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) Nenhum detentor de certificado pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, se houver ocorrência simultânea das condições (a)(1) e (a)(2) desta seção.	(c) Nenhum detentor de certificado pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, se houver ocorrência simultânea das condições (a)(1) e (a)(2) desta seção.	mantido texto atual
<b>135.105 - RESERVADO</b>	<b>135.105 DESIGNAÇÃO DE PILOTO EM COMANDO E SEGUNDO EM COMANDO</b>	<b>SEÇÃO ADOTADA PARA HARMONIZAÇÃO</b>
	(a) Salvo o disposto nos itens 135.99 e 135.111, e a menos que sejam necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave sem um segundo em comando, que esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento, e que sua utilização esteja autorizada pelas especificações operativas apropriadas.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.105 e LAR 135.285)
	(b) O detentor de certificado não utilizará nenhuma pessoa, e nenhuma pessoa que atuará como piloto em comando abaixo dessa seção em uma aeronave em operação sob demanda, como definido no RBAC 119, a menos que tenha no mínimo 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesma fabricação e modelo da aeronave a ser operada, e, além disso, cumpra todos os outros requisitos aplicáveis a este regulamento.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.105 e LAR 135.285)
	(c) O detentor de certificado pode solicitar uma emenda às suas especificações operativas, para obter uma autorização para o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.105 e LAR 135.285)
	(d) A ANAC pode emitir às especificações operativas do detentor de certificado, autorizando o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando, se:	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.105 e LAR 135.285)
	(1) o piloto automático for capaz de operar os controles da aeronave para mantê-la em voo e manobrá-la nos três eixos de voo (longitudinal, transversal e vertical); e	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.105 e LAR 135.285)
	(2) O detentor de certificado demonstrar, de forma satisfatória a ANAC, que a operação utilizando o sistema de piloto automático pode ser conduzida com segurança e em conformidade com este regulamento.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.105 e LAR 135.285)
	(e) A emenda deve conter qualquer condição ou limitação sobre o uso do sistema de piloto automático, que a ANAC julgue necessário ser de interesse da segurança.	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.105 e LAR 135.285)
<b>135.107 - REQUISITOS DE COMISSÁRIO DE VOO</b>	<b>135.107 - REQUISITOS DE COMISSÁRIO DE VOO</b>	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros superior a 19 assentos, a menos que haja um comissário de voo qualificado a bordo da aeronave.	Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros superior a 19 assentos, a menos que haja um comissário de voo qualificado a bordo da aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.109 - PILOTO EM COMANDO E SEGUNDO EM COMANDO; DESIGNAÇÃO</b>	<b>135.109 - PILOTO EM COMANDO E SEGUNDO EM COMANDO; DESIGNAÇÃO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada detentor de certificado deve designar:	(a) Cada detentor de certificado deve designar:	<b>mantido texto atual</b>
(1) um piloto em comando para cada voo; e	(1) um piloto em comando para cada voo; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) um piloto segundo em comando para cada voo em que sejam requeridos 2 pilotos.	(2) um piloto segundo em comando para cada voo em que sejam requeridos 2 pilotos.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O piloto em comando designado pelo detentor de certificado para um voo deve permanecer no comando durante todo o tempo desse voo.	(b) O piloto em comando designado pelo detentor de certificado para um voo deve permanecer no comando durante todo o tempo desse voo.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.111 - PILOTO SEGUNDO EM COMANDO REQUERIDO PARA OPERAÇÃO CATEGORIA II</b>	<b>135.111 - PILOTO SEGUNDO EM COMANDO REQUERIDO PARA OPERAÇÃO CATEGORIA II</b>	<b>mantido texto atual</b>
Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em operações Categoria II, a menos que haja um segundo em comando, devidamente qualificado na operação e na aeronave, a bordo.	Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em operações Categoria II, a menos que haja um segundo em comando, devidamente qualificado na operação e na aeronave, a bordo.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.113 - OCUPAÇÃO DE ASSENTO PARA PILOTO</b>	<b>135.113 - OCUPAÇÃO DE ASSENTO PARA PILOTO</b>	<b>mantido texto atual</b>
Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave de tipo <b>homologado</b> após 15 de outubro de 1971, que tenha uma configuração para passageiros com mais de 8 assentos excluído qualquer assento para piloto, se qualquer pessoa que não seja um piloto em comando, um segundo em comando, um examinador credenciado do detentor de certificado ou um INSPAC autorizado ocupar um dos assentos de piloto.	Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave de tipo <b>certificado</b> após 15 de outubro de 1971, que tenha uma configuração para passageiros com mais de 8 assentos excluído qualquer assento para piloto, se qualquer pessoa que não seja um piloto em comando, um segundo em comando, um examinador credenciado do detentor de certificado ou um INSPAC autorizado ocupar um dos assentos de piloto.	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
<b>135.115 - MANIPULAÇÃO DOS CONTROLES</b>	<b>135.115 - MANIPULAÇÃO DOS CONTROLES</b>	<b>mantido texto atual</b>
Nenhum piloto em comando pode permitir que qualquer pessoa manipule os controles de voo de uma aeronave, durante voos conduzidos segundo este regulamento nem nenhuma pessoa pode manipular tais controles a menos que essa pessoa seja:	Nenhum piloto em comando pode permitir que qualquer pessoa manipule os controles de voo de uma aeronave, durante voos conduzidos segundo este regulamento nem nenhuma pessoa pode manipular tais controles a menos que essa pessoa seja:	<b>mantido texto atual</b>
(a) um piloto empregado do detentor de certificado, qualificado na aeronave, ou	(a) um piloto empregado do detentor de certificado, qualificado na aeronave, ou	<b>mantido texto atual</b>
(b) um INSPAC, com autorização do piloto em comando, qualificado na aeronave e em missão de verificação de operações de voo.	(b) um INSPAC, com autorização do piloto em comando, qualificado na aeronave e em missão de verificação de operações de voo.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.117 - INSTRUÇÕES VERBAIS AOS PASSAGEIROS ANTES DA DECOLAGEM</b>	<b>135.117 - INSTRUÇÕES VERBAIS AOS PASSAGEIROS ANTES DA DECOLAGEM</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Antes de cada decolagem, cada piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros deve assegurar-se de que todos os passageiros foram instruídos verbalmente sobre:	(a) Antes de cada decolagem, cada piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros deve assegurar-se de que todos os passageiros foram instruídos verbalmente sobre:	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>[(1) fumo a bordo. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e em que condições é proibido fumar. Nessa instrução deve ser incluída uma declaração de as normas brasileiras requerem que os passageiros cumpram as orientações contidas nos letreiros e nos sinais luminosos (se for o caso) fixados na aeronave. Se a aeronave possuir lavatório, deve ser incluída uma declaração de que é terminantemente proibido fumar nos mesmos, assim como interferir ou tentar prejudicar o funcionamento do detentor de fumaça instalado nesse lavatório.]</p>	<p>[(1) Proibição de fumo a bordo. Cada passageiro deve ser instruído sobre a proibição de fumo a bordo. Nessa instrução deve ser incluída uma declaração de as normas brasileiras requerem que os passageiros cumpram as orientações contidas nos letreiros e nos sinais luminosos (se for o caso) fixados na aeronave. Se a aeronave possuir lavatório, deve ser incluída uma declaração de que é terminantemente proibido fumar nos mesmos, assim como interferir ou tentar prejudicar o funcionamento do detentor de fumaça instalado nesse lavatório.]</p>	<p><b>O fumo é proibido dentro das aeronaves conforme a lei 9.294/96 de 15 de julho de 1996.</b></p>
<p>(2) uso dos cintos de segurança, incluindo instruções de como colocá-los, ajustá-los e removê-los. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e em que condições os cintos de segurança devem ser ajustados sobre o seu corpo. Nessa instrução deve ser enfatizada a obrigatoriedade do cumprimento das orientações contidas nos sinais luminosos (se existentes), nos letreiros fixados na aeronave e nas instruções verbais da tripulação referentes ao uso dos cintos de segurança.</p>	<p>(2) uso dos cintos de segurança, incluindo instruções de como colocá-los, ajustá-los e removê-los. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e em que condições os cintos de segurança devem ser ajustados sobre o seu corpo. Nessa instrução deve ser enfatizada a obrigatoriedade do cumprimento das orientações contidas nos sinais luminosos (se existentes), nos letreiros fixados na aeronave e nas instruções verbais da tripulação referentes ao uso dos cintos de segurança.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(3) colocação dos encostos dos assentos na posição vertical antes de cada decolagem e pouso;</p>	<p>(3) colocação dos encostos dos assentos na posição vertical antes de cada decolagem e pouso;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(4) localização e maneira de abrir a porta de entrada de passageiros e as saídas de emergência;</p>	<p>(4) localização e maneira de abrir a porta de entrada de passageiros e as saídas de emergência;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(5) localização dos equipamentos de sobrevivência;</p>	<p>(5) localização dos equipamentos de sobrevivência;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(6) quando o voo envolver sobrevoos de grandes extensões d'água, procedimentos de pouso n'água e uso dos equipamentos de flutuação requeridos;</p>	<p>(6) quando o voo envolver sobrevoos de grandes extensões d'água, procedimentos de pouso n'água e uso dos equipamentos de flutuação requeridos;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(7) quando o voo envolver operação acima de 12.000 pés MSL, o uso normal e em emergência do oxigênio; e</p>	<p>(7) quando o voo envolver operação acima de 12.000 pés MSL, o uso normal e em emergência do oxigênio; e</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(8) localização e operação dos extintores de incêndio.</p>	<p>(8) localização e operação dos extintores de incêndio.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(9) utilização de equipamentos eletrônicos portáteis a bordo, conforme 135.144.</p>	<p>(9) utilização de equipamentos eletrônicos portáteis a bordo, conforme 135.144.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando deve assegurar-se que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se mais rapidamente para uma saída, se ocorrer uma emergência e o assistente dessa pessoa (se houver) foram adequadamente instruídos sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação em emergência. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa que tenha recebido tal instrução em etapa anterior do mesmo voo, na mesma aeronave.</p>	<p>(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando deve assegurar-se que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se mais rapidamente para uma saída, se ocorrer uma emergência e o assistente dessa pessoa (se houver) foram adequadamente instruídos sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação em emergência. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa que tenha recebido tal instrução em etapa anterior do mesmo voo, na mesma aeronave.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) e (b) desta seção podem ser dadas pelo piloto em comando ou por outro tripulante para tal autorizado.	(c) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) e (b) desta seção podem ser dadas pelo piloto em comando ou por outro tripulante para tal autorizado.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Não obstante as provisões do parágrafo (c) desta seção, para aeronaves <b>homologadas</b> para o transporte de 19 passageiros ou menos, as instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando, um tripulante ou outra pessoa qualificada designada pelo detentor de certificado e aprovada pelo <b>DAC</b> .	(d) Não obstante as provisões do parágrafo (c) desta seção, para aeronaves <b>certificadas</b> para o transporte de 19 passageiros ou menos, as instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando, um tripulante ou outra pessoa qualificada designada pelo detentor de certificado e aprovada pela <b>ANAC</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(e) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser suplementadas por cartões impressos, os quais devem ser colocados em posições convenientes para o uso de cada passageiro. Os cartões devem:	(e) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser suplementadas por cartões impressos, os quais devem ser colocados em posições convenientes para o uso de cada passageiro. Os cartões devem:	<b>mantido texto atual</b>
(1) ser apropriados para a aeronave na qual serão usados;	(1) ser apropriados para a aeronave na qual serão usados;	<b>mantido texto atual</b>
(2) conter um diagrama das saídas de emergência e o método de operações; e	(2) conter um diagrama das saídas de emergência e o método de operações; e	<b>mantido texto atual</b>
	<b>(3) baseado nas orientações emitidas pelo fabricante, conter informações sobre as posições a serem tomadas pelos passageiros em caso de pouso forçado da aeronave; e</b>	<b>processo 60800.012290/2009-97 (RVSA 168 / C / 04)</b>
(3) conter outras instruções necessárias ao uso do equipamento de emergência a bordo da aeronave.	(4) conter outras instruções necessárias ao uso do equipamento de emergência a bordo da aeronave.	<b>adequação da numeração</b>
(f) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser dadas por meio de um dispositivo de reprodução de fitas pré-gravadas, que seja audível de cada assento de passageiro, sob níveis normais de ruído.	(f) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser dadas por meio de um dispositivo de reprodução de fitas pré-gravadas, que seja audível de cada assento de passageiro, sob níveis normais de ruído.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.119 - PROIBIÇÃO DO TRANSPORTE DE ARMAS A BORDO</b>	<b>135.119 - PROIBIÇÃO DO TRANSPORTE DE ARMAS A BORDO</b>	<b>mantido texto atual</b>
[(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, 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.	<b>mantido texto atual</b>
(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 Manual do Comando da Aeronáutica (MCA) 58-02, "Plano de Segurança da Aviação Civil", documento classificado como "Reservado" distribuído aos detentores de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(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 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.]	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
<b>135.120 - PROIBIÇÃO DE INTERFERÊNCIA COM TRIPULANTES</b>	<b>135.120 - PROIBIÇÃO DE INTERFERÊNCIA COM TRIPULANTES</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Nenhuma pessoa pode assaltar, ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante no desempenho de seus deveres a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento.]	[Nenhuma pessoa pode assaltar, ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante no desempenho de seus deveres a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.121 - BEBIDAS ALCOÓLICAS</b>	<b>135.121 - BEBIDAS ALCOÓLICAS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhuma pessoa pode ingerir qualquer bebida alcoólica a bordo de uma aeronave, a menos que o detentor de certificado operando a aeronave tenha servido a bebida.	(a) Nenhuma pessoa pode ingerir qualquer bebida alcoólica a bordo de uma aeronave, a menos que o detentor de certificado operando a aeronave tenha servido a bebida.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Nenhum detentor de certificado pode servir bebidas alcoólicas para uma pessoa a bordo de suas aeronaves se essa pessoa aparentar estar embriagada.	(b) Nenhum detentor de certificado pode servir bebidas alcoólicas para uma pessoa a bordo de suas aeronaves se essa pessoa aparentar estar embriagada.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que uma pessoa entre em qualquer de suas aeronaves se essa pessoa aparentar estar embriagada.	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que uma pessoa entre em qualquer de suas aeronaves se essa pessoa aparentar estar embriagada.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.122 - GUARDA DE ALIMENTOS, BEBIDAS E EQUIPAMENTOS DE SERVIÇOS AOS PASSAGEIROS DURANTE MOVIMENTAÇÃO DA AERONAVE NA SUPERFÍCIE E NAS DECOLAGENS E POUSOS</b>	<b>135.122 - GUARDA DE ALIMENTOS, BEBIDAS E EQUIPAMENTOS DE SERVIÇOS AOS PASSAGEIROS DURANTE MOVIMENTAÇÃO DA AERONAVE NA SUPERFÍCIE E NAS DECOLAGENS E POUSOS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave enquanto qualquer alimento, bebida e artefatos correlatos por ela fornecidos estiverem em um assento para passageiros.	(a) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave enquanto qualquer alimento, bebida e artefatos correlatos por ela fornecidos estiverem em um assento para passageiros.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave, a menos que bandejas e mesas usadas para alimentos e bebidas dos passageiros estejam colocadas e fixadas nos locais onde são guardadas.	(b) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave, a menos que bandejas e mesas usadas para alimentos e bebidas dos passageiros estejam colocadas e fixadas nos locais onde são guardadas.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir movimentações na superfície, decolagens e pousos de suas aeronaves, a menos que cada carrinho de serviço aos passageiros esteja seguro na posição onde é normalmente guardado.	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir movimentações na superfície, decolagens e pousos de suas aeronaves, a menos que cada carrinho de serviço aos passageiros esteja seguro na posição onde é normalmente guardado.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Cada passageiro deve obedecer às instruções dadas pela tripulação referentes aos assuntos desta seção.	(d) Cada passageiro deve obedecer às instruções dadas pela tripulação referentes aos assuntos desta seção.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.123 - DEVERES EM EMERGÊNCIAS E EVACUAÇÕES DE EMERGÊNCIA</b>	<b>135.123 - DEVERES EM EMERGÊNCIAS E EVACUAÇÕES DE EMERGÊNCIA</b>	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) Cada detentor de certificado deve designar, para cada tripulante requerido em cada tipo de aeronave, as funções a serem exercidas em uma emergência ou em situação requerendo evacuação de emergência. O detentor de certificado deve assegurar-se de que tais funções podem ser praticamente exercidas e que atendem qualquer emergência com razoável probabilidade de ocorrência, incluindo incapacitação de determinado tripulante ou sua impossibilidade de alcançar o compartimento de passageiros devido ao deslocamento da carga em uma aeronave com carregamento mista carga/passageiros.	(a) Cada detentor de certificado deve designar, para cada tripulante requerido em cada tipo de aeronave, as funções a serem exercidas em uma emergência ou em situação requerendo evacuação de emergência. O detentor de certificado deve assegurar-se de que tais funções podem ser praticamente exercidas e que atendem qualquer emergência com razoável probabilidade de ocorrência, incluindo incapacitação de determinado tripulante ou sua impossibilidade de alcançar o compartimento de passageiros devido ao deslocamento da carga em uma aeronave com carregamento mista carga/passageiros.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O detentor de certificado deve descrever, no manual requerido por 135.21, as funções de cada categoria de tripulante requerido, designadas em atendimento ao parágrafo (a) desta seção.	(b) O detentor de certificado deve descrever, no manual requerido por 135.21, as funções de cada categoria de tripulante requerido, designadas em atendimento ao parágrafo (a) desta seção.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.125 - SEGURANÇA DA AERONAVE</b>	<b>135.125 - SEGURANÇA DA AERONAVE</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Cada detentor de certificado conduzindo operações segundo este regulamento deve cumprir as normas de segurança geral estabelecidas pelo DAC no MCA 58-2, Plano de Segurança da Aviação Civil.]	[Cada detentor de certificado conduzindo operações segundo este regulamento deve cumprir as normas de segurança geral estabelecidas pela ANAC no MCA 58-2, Plano de Segurança da Aviação Civil.]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
<b>135.127 - REQUISITOS DE AVISOS AOS PASSAGEIROS E PROIBIÇÃO DE FUMO A BORDO</b>	<b>135.127 - REQUISITOS DE AVISOS AOS PASSAGEIROS E PROIBIÇÃO DE FUMO A BORDO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) [Nenhuma pessoa pode conduzir um voo regular no qual o fumo é proibido, a menos que os sinais de aviso aos passageiros "Não Fume" permaneçam acessos durante todo o voo ou um ou mais letreiros "Não Fume", atendendo aos requisitos da seção 25.1541 do RBHA 25, sejam expostos durante todo o voo. Se forem usados tanto letreiros como avisos luminosos, esses últimos devem ficar acesos durante todo o voo.	(a) O operador não permitirá que nenhuma pessoa ou membro da tripulação de voo fume a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(b) Nenhuma pessoa pode fumar enquanto um sinal luminoso "Não Fume" estiver aceso ou um letreiro "Não Fume" estiver exposto, exceto como se segue:]	<b>(b) o aviso de não fumar deverá estar aceso durante todas as fases do voo</b>	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(1) operações por demanda. O piloto em comando de uma aeronave engajada em uma operação por demanda pode autorizar o fumo no compartimento de pilotagem (se ele for fisicamente separado de qualquer compartimento de passageiros), exceto em qualquer uma das seguintes situações:		<b>O fumo é proibido dentro das aeronaves conforme a lei 9.294/96 de 15 de julho de 1996.</b>
(i) durante movimentações na superfície ou durante decolagens e pousos;		<b>O fumo é proibido dentro das aeronaves conforme a lei 9.294/96 de 15 de julho de 1996.</b>
(ii) durante operações de "charter" público transportando passageiros; e		<b>O fumo é proibido dentro das aeronaves conforme a lei 9.294/96 de 15 de julho de 1996.</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(iii) durante operações de ligações sistemáticas como definidas em 119.3, parágrafo (2) da definição de operação por demanda, do RBHA 119.		<b>O fumo é proibido dentro das aeronaves conforme a lei 9.294/96 de 15 de julho de 1996.</b>
(c) Nenhuma pessoa pode fumar em qualquer lavatório de uma aeronave.	(c) Nenhuma pessoa pode fumar em qualquer lavatório de uma aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Nenhuma pessoa pode obstruir, desligar ou destruir um detector de fumaça instalado no lavatório de uma aeronave.	(d) Nenhuma pessoa pode obstruir, desligar ou destruir um detector de fumaça instalado no lavatório de uma aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
	<b>(e) durante todos os segmentos do voo , o sinal luminoso de "proibido fumar", deve estar ligado durante todo o movimento da aeronave no superfície, para cada decolagem ou pouso, e em qualquer outro tempo considerado necessário pelo piloto em comando</b>	<b>harmonização com o regulamento americano (FAR 135.127)</b>
(e) Os requisitos de informações aos passageiros constantes dos parágrafos 91.517(b) e (d) do <b>RBHA 91</b> são adicionais aos requisitos estabelecidos por esta seção.	(f) Os requisitos de informações aos passageiros constantes dos parágrafos 91.517(b) e (d) do <b>RBAC 91</b> são adicionais aos requisitos estabelecidos por esta seção.	<b>mantido porém adotada a nova numeração do RBAC</b>
(f) Cada passageiro deve obedecer às instruções verbais da tripulação referentes aos assuntos dos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção.	(g) Cada passageiro deve obedecer às instruções verbais da tripulação referentes aos assuntos dos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção.	<b>adequação da numeração</b>
<b>135.128 - USO DOS CINTOS DE SEGURANÇA E DE CADEIRAS DE SEGURANÇA PARA CRIANÇAS</b>	<b>135.128 - USO DOS CINTOS DE SEGURANÇA E DE CADEIRAS DE SEGURANÇA PARA CRIANÇAS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Exceto como estabelecido neste parágrafo, cada pessoa a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual ajustado sobre seu corpo, durante movimentações na superfície, decolagens e pousos. Para hidroaviões e aeronaves dotadas de flutuadores, durante operações na água, as pessoas encarregadas de atracar e desatracar a aeronave não precisam atender aos requisitos referentes à ocupação de assentos e uso de cintos de segurança. O cinto de segurança provido para uso do ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante os requisitos precedentes, uma criança pode:	(a) Exceto como estabelecido neste parágrafo, cada pessoa a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual ajustado sobre seu corpo, durante movimentações na superfície, decolagens e pousos. Para hidroaviões e aeronaves dotadas de flutuadores, durante operações na água, as pessoas encarregadas de atracar e desatracar a aeronave não precisam atender aos requisitos referentes à ocupação de assentos e uso de cintos de segurança. O cinto de segurança provido para uso do ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante os requisitos precedentes, uma criança pode:	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(2) não obstante qualquer outro requisito dos <b>RBHA</b> , ocupar uma cadeira de segurança para crianças fornecida pelo detentor de certificado ou por uma das pessoas citadas no parágrafo (a)(2)(i) desta seção, desde que:	(2) não obstante qualquer outro requisito dos <b>RBAC</b> , ocupar uma cadeira de segurança para crianças fornecida pelo detentor de certificado ou por uma das pessoas citadas no parágrafo (a)(2)(i) desta seção, desde que:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(i) a criança esteja acompanhada por um dos pais, um tutor ou uma pessoa designada pelos pais ou tutor da criança para zelar pela segurança da mesma durante o voo;	(i) a criança esteja acompanhada por um dos pais, um tutor ou uma pessoa designada pelos pais ou tutor da criança para zelar pela segurança da mesma durante o voo;	mantido texto atual
(ii) a cadeira de segurança tenha sido aprovada para uso em aeronaves por autoridade aeronáutica brasileira ou estrangeira, de acordo com padrões nacionais ou da OACI. Tal aprovação deve ser evidenciada por etiqueta fixada na cadeira de segurança; e	(ii) a cadeira de segurança tenha sido aprovada para uso em aeronaves por autoridade aeronáutica brasileira ou estrangeira, de acordo com padrões nacionais ou da OACI. Tal aprovação deve ser evidenciada por etiqueta fixada na cadeira de segurança; e	mantido texto atual
(iii) o detentor de certificado se responsabilize pela verificação do cumprimento dos requisitos abaixo:	(iii) o detentor de certificado se responsabilize pela verificação do cumprimento dos requisitos abaixo:	mantido texto atual
(A) a cadeira de segurança deve ser adequadamente fixada a um assento aprovado voltado para frente da aeronave;	(A) a cadeira de segurança deve ser adequadamente fixada a um assento aprovado voltado para frente da aeronave;	mantido texto atual
(B) a criança deve estar apropriadamente segura pelo sistema de amarração da cadeira de segurança e não pode exceder o limite de peso especificado para a mesma; e	(B) a criança deve estar apropriadamente segura pelo sistema de amarração da cadeira de segurança e não pode exceder o limite de peso especificado para a mesma; e	mantido texto atual
(C) a cadeira de segurança deve possuir a etiqueta referida no parágrafo (a)(2)(ii) desta seção. Na etiqueta deve constar o peso máximo para o qual ela foi aprovada.	(C) a cadeira de segurança deve possuir a etiqueta referida no parágrafo (a)(2)(ii) desta seção. Na etiqueta deve constar o peso máximo para o qual ela foi aprovada.	mantido texto atual
(b) Nenhum detentor de certificado pode proibir que uma criança ocupe uma cadeira de segurança para criança fornecida pelos pais, tutor ou pelo responsável pela criança, desde que a criança seja detentora de uma passagem com direito a assento ou leito aprovado, ou que possa usar um assento ou leito aprovado colocado à sua disposição pelo detentor de certificado, e desde que os requisitos estabelecidos nos parágrafos (a)(2)(i) até (a)(2)(iii) desta seção sejam atendidos. Esta seção não proíbe que o detentor de certificado forneça suas próprias cadeiras de segurança para crianças ou que, consistentemente com práticas operacionais de segurança, determine a localização mais apropriada do assento para passageiros onde será fixada uma cadeira de segurança.	(b) Nenhum detentor de certificado pode proibir que uma criança ocupe uma cadeira de segurança para criança fornecida pelos pais, tutor ou pelo responsável pela criança, desde que a criança seja detentora de uma passagem com direito a assento ou leito aprovado, ou que possa usar um assento ou leito aprovado colocado à sua disposição pelo detentor de certificado, e desde que os requisitos estabelecidos nos parágrafos (a)(2)(i) até (a)(2)(iii) desta seção sejam atendidos. Esta seção não proíbe que o detentor de certificado forneça suas próprias cadeiras de segurança para crianças ou que, consistentemente com práticas operacionais de segurança, determine a localização mais apropriada do assento para passageiros onde será fixada uma cadeira de segurança.	mantido texto atual
<b>135.129 - ASSENTOS DE SAÍDA</b>	<b>135.129 - ASSENTOS DE SAÍDA</b>	mantido texto atual
(a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando segundo este regulamento, exceto para operações por demanda com aeronaves tendo 19 ou menos assentos para passageiros e operações complementares com aeronaves tendo 9 ou menos assentos para passageiros.	(a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando segundo este regulamento, exceto para operações por demanda com aeronaves tendo 19 ou menos assentos para passageiros e operações complementares com aeronaves tendo 9 ou menos assentos para passageiros.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) Obrigação de estabelecer a adequabilidade. Cada detentor de certificado deve estabelecer, considerando a capacidade necessária para executar as tarefas aplicáveis do parágrafo (d) desta seção, a adequabilidade de cada pessoa que ele permita ocupar um assento de saída. Para os propósitos desta seção:	(2) Obrigação de estabelecer a adequabilidade. Cada detentor de certificado deve estabelecer, considerando a capacidade necessária para executar as tarefas aplicáveis do parágrafo (d) desta seção, a adequabilidade de cada pessoa que ele permita ocupar um assento de saída. Para os propósitos desta seção:	<b>mantido texto atual</b>
(i) "assento de saída" significa:	(i) "assento de saída" significa:	<b>mantido texto atual</b>
(A) cada assento tendo acesso direto a uma saída do avião; e	(A) cada assento tendo acesso direto a uma saída do avião; e	<b>mantido texto atual</b>
(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 saída.	(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 saída.	<b>mantido texto atual</b>
(ii) um assento para passageiros tendo acesso direto significa um assento a partir do qual um passageiro pode atingir diretamente uma saída sem passar por um corredor ou contornar uma obstrução qualquer.	(ii) um assento para passageiros tendo acesso direto significa um assento a partir do qual um passageiro pode atingir diretamente uma saída sem passar por um corredor ou contornar uma obstrução qualquer.	<b>mantido texto atual</b>
(3) Pessoas designadas para estabelecer adequabilidade. Cada detentor de certificado deve designar, no manual de operações requerido por este regulamento, as pessoas encarregadas de estabelecer a adequabilidade, de maneira não discriminatória e consistente com os requisitos desta seção, de cada pessoa para ocupar um assento de saída.	(3) Pessoas designadas para estabelecer adequabilidade. Cada detentor de certificado deve designar, no manual de operações requerido por este regulamento, as pessoas encarregadas de estabelecer a adequabilidade, de maneira não discriminatória e consistente com os requisitos desta seção, de cada pessoa para ocupar um assento de saída.	<b>mantido texto atual</b>
(4) Submissão para aprovação da identificação. Cada detentor de certificado deve identificar, 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 identificação deve ser submetida à aprovação <b>do DAC</b> como parte dos procedimentos que devem ser aprovados segundo os parágrafos (n) e (p) desta seção.	(4) Submissão para aprovação da identificação. Cada detentor de certificado deve identificar, 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 identificação deve ser submetida à aprovação <b>da ANAC</b> como parte dos procedimentos que devem ser aprovados segundo os parágrafos (n) e (p) desta seção.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar que uma pessoa ocupe um assento afetado por essa seção se for verificado 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 ocupe um assento afetado por essa seção se for verificado que a pessoa provavelmente é incapaz de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção porque:	<b>mantido texto atual</b>
(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:	<b>mantido texto atual</b>
(i) para mover-se para frente, para os lados ou para baixo, em direção aos mecanismos de operação da saída e da escorregadeira de emergência;	(i) para mover-se para frente, para os lados ou para baixo, em direção aos mecanismos de operação da saída e da escorregadeira de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(iii) para empurrar, apertar, puxar ou de outro modo abrir saídas de emergência;	(iii) para empurrar, apertar, puxar ou de outro modo abrir saídas de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(vi) para alcançar rapidamente a saída de emergência;	(vi) para alcançar rapidamente a saída de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(vii) para manter-se equilibrado enquanto removendo obstruções;	(vii) para manter-se equilibrado enquanto removendo obstruções;	<b>mantido texto atual</b>
(viii) para abandonar rapidamente o avião;	(viii) para abandonar rapidamente o avião;	<b>mantido texto atual</b>
(ix) para estabilizar uma escorregadeira de escape após sua abertura; ou	(ix) para estabilizar uma escorregadeira de escape após sua abertura; ou	<b>mantido texto atual</b>
(x) para ajudar outras pessoas na utilização de uma escorregadeira de escape;	(x) para ajudar outras pessoas na utilização de uma escorregadeira de escape;	<b>mantido texto atual</b>
(2) a pessoa tem menos de 15 anos de idade ou não possui capacidade para executar uma 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 uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem a assistência de um adulto (pais, parentes ou amigos);	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(7) a pessoa tem:	(7) a pessoa tem:	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(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:	<b>mantido texto atual</b>
(1) localizar uma saída de emergência;	(1) localizar uma saída de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(2) reconhecer um mecanismo de abertura de saída de emergência;	(2) reconhecer um mecanismo de abertura de saída de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(3) compreender as instruções para operar a saída de emergência;	(3) compreender as instruções para operar a saída de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(4) operar uma saída de emergência;	(4) operar uma saída de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(6) seguir orientação oral ou por gestos dada por um tripulante;	(6) seguir orientação oral ou por gestos dada por um tripulante;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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 utiliza-la para escape;	<b>mantido texto atual</b>
(9) passar rapidamente por uma saída de emergência; e	(9) passar rapidamente por uma saída de emergência; e	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída o seguinte:	(e) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(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:	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(iv) não desejar executar tais tarefas; e	(iv) não desejar executar tais tarefas; e	<b>mantido texto atual</b>
(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;	(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;	<b>mantido texto atual</b>
(3) a informação de que ele pode sofrer ferimentos no corpo como resultado da execução de uma ou mais dessas tarefas; ou	(3) a informação de que ele pode sofrer ferimentos no corpo como resultado da execução de uma ou mais dessas tarefas; ou	<b>mantido texto atual</b>
(4) que ele pode recusar-se a exercer essas tarefas.	(4) que ele pode recusar-se a exercer essas tarefas.	<b>mantido texto atual</b>
Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue as razões pelas quais quer ser trocado de assento.	Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue as razões pelas quais quer ser trocado de assento.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Cada detentor de certificado deve divulgar para o público, em todos os locais de embarque e de venda de passagens em cada aeroporto onde conduza operações de passageiros, os procedimentos escritos estabelecidos para determinar se uma pessoa pode ou não ocupar um assento de saída.	(f) Cada detentor de certificado deve divulgar para o público, em todos os locais de embarque e de venda de passagens em cada aeroporto onde conduza operações de passageiros, os procedimentos escritos estabelecidos para determinar se uma pessoa pode ou não ocupar um assento de saída.	<b>mantido texto atual</b>
(g) Nenhum detentor de certificado pode autorizar o táxi ou "push back", a não ser que pelo menos um tripulante requerido 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 requerido 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.	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(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:	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(4) não desejar executar tais tarefas.	(4) não desejar executar tais tarefas.	<b>mantido texto atual</b>
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.	<b>mantido texto atual</b>
(j) Reservado	(j) Reservado	<b>mantido texto atual</b>
(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 um assento que não seja de saída.	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(m) Um detentor de certificado só pode recusar o transporte de uma pessoa segundo esta seção se:	(m) Um detentor de certificado só pode recusar o transporte de uma pessoa segundo esta seção se:	<b>mantido texto atual</b>
(1) o passageiro se recusar a atender as instruções, dadas por um tripulante ou outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, referentes ao cumprimento das restrições à ocupação de assentos de saída estabelecidas por esta seção; ou	(1) o passageiro se recusar a atender as instruções, dadas por um tripulante ou outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, referentes ao cumprimento das restrições à ocupação de assentos de saída estabelecidas por esta seção; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) o único assento que poderia acomodar fisicamente tal pessoa for um assento de saída.	(2) o único assento que poderia acomodar fisicamente tal pessoa for um assento de saída.	<b>mantido texto atual</b>
(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:	<b>mantido texto atual</b>
(1) estabelecer procedimentos dispendo sobre:	(1) estabelecer procedimentos dispendo sobre:	<b>mantido texto atual</b>
(i) os critérios listados no parágrafo (b) desta seção;	(i) os critérios listados no parágrafo (b) desta seção;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção;	(ii) as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(2) submeter seus procedimentos à avaliação e aprovação <b>do DAC</b> .	(2) submeter seus procedimentos à avaliação e aprovação <b>da ANAC</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(p) Os procedimentos requeridos pelo parágrafo (n) desta seção devem ser submetidos <b>ao DAC</b> e por ele aprovados de modo a entrarem em vigor no dia 01 de janeiro de 1994. 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 <b>ao ANAC</b> e por ele aprovados de modo a entrarem em vigor no dia 01 de janeiro de 1994. A aprovação irá basear-se, fundamentalmente, nos aspectos de segurança dos procedimentos propostos pelo detentor de certificado.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
<b>SUBPARTE C - AERONAVES E EQUIPAMENTOS</b>	<b>SUBPARTE C - AERONAVES E EQUIPAMENTOS</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.141 - APLICABILIDADE</b>	<b>135.141 - APLICABILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>
Esta subparte estabelece requisitos de aeronaves e equipamentos para operações segundo este regulamento. Os requisitos desta subparte são adicionais aos requisitos de aeronaves e equipamentos do regulamento 91. Entretanto, este regulamento não exige a duplicação de qualquer equipamento requerido por ambos os regulamentos.	Esta subparte estabelece requisitos de aeronaves e equipamentos para operações segundo este regulamento. Os requisitos desta subparte são adicionais aos requisitos de aeronaves e equipamentos do regulamento 91. Entretanto, este regulamento não exige a duplicação de qualquer equipamento requerido por ambos os regulamentos.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.143 - REQUISITOS GERAIS</b>	<b>135.143 - REQUISITOS GERAIS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que a aeronave e seus equipamentos atendam às regras dos <b>RBHA</b> aplicáveis.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que a aeronave e seus equipamentos atendam às regras dos <b>RBAC</b> aplicáveis.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(b) Exceto como previsto em 135.179, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que os instrumentos e equipamentos requeridos para a mesma tenham sido aprovados e estejam em condições operáveis.	(b) Exceto como previsto em 135.179, ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que os instrumentos e equipamentos requeridos para a mesma tenham sido aprovados e estejam em condições operáveis.	<b>mantido texto atual</b>
[(c) Equipamentos transponder instalados dentro dos períodos de tempo abaixo devem atender aos requisitos de desempenho e de condições ambientais, das seguintes OTP:	[(c) Equipamentos transponder instalados dentro dos períodos de tempo abaixo devem atender aos requisitos de desempenho e de condições ambientais, das seguintes OTP:	<b>mantido texto atual</b>
(1) até 01 de janeiro de 1992:	(1) até 01 de janeiro de 1992:	<b>mantido texto atual</b>
(i) qualquer classe de OTP-C74b ou qualquer classe de OTP-C74c, como aplicável, desde que o equipamento tenha sido fabricado antes de 01 de janeiro de 1990; ou	(i) qualquer classe de OTP-C74b ou qualquer classe de OTP-C74c, como aplicável, desde que o equipamento tenha sido fabricado antes de 01 de janeiro de 1990; ou	<b>mantido texto atual</b>
(ii) a classe apropriada de OTP-C112 (Mode S).	(ii) a classe apropriada de OTP-C112 (Mode S).	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) após 01 de janeiro de 1992: a classe apropriada de OTP-C112 (Mode S). Para os propósitos do parágrafo (c)(2) desta seção, "instalação" não inclui:	(2) após 01 de janeiro de 1992: a classe apropriada de OTP-C112 (Mode S). Para os propósitos do parágrafo (c)(2) desta seção, "instalação" não inclui:	mantido texto atual
(i) instalação temporária de equipamentos substitutos OTP-C74b ou OTP-C74c, como apropriado, durante manutenção do equipamento permanente; <b>ou</b>	(i) instalação temporária de equipamentos substitutos OTP-C74b ou OTP-C74c, como apropriado, durante manutenção do equipamento permanente;	adequação de texto para melhor compreensão
	<b>(ii) reinstalação dos equipamentos após a remoção temporária para manutenção, ou</b>	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.143)
<b>(ii)</b> para operação de frotas, a instalação do equipamento em uma aeronave da frota após remoção de um equipamento para manutenção de uma outra aeronave da frota do mesmo operador.]	<b>(iii)</b> para operação de frotas, a instalação do equipamento em uma aeronave da frota após remoção de um equipamento para manutenção de uma outra aeronave da frota do mesmo operador.]	mantido porém adotada a nova numeração
<b>135.144 - DISPOSITIVOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS</b>	<b>135.144 - DISPOSITIVOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS</b>	mantido texto atual
[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar nem nenhum operador ou piloto em comando de uma aeronave pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico em qualquer aeronave civil registrada no Brasil operando segundo este regulamento.	[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar nem nenhum operador ou piloto em comando de uma aeronave pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico em qualquer aeronave civil registrada no Brasil operando segundo este regulamento.	mantido texto atual
(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para:	(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para:	mantido texto atual
(1) gravadores de voz portáteis;	(1) gravadores de voz portáteis;	mantido texto atual
(2) aparelhos de audição;	(2) aparelhos de audição;	mantido texto atual
(3) marca-passos;	(3) marca-passos;	mantido texto atual
(4) barbeadores elétricos; ou	(4) barbeadores elétricos; ou	mantido texto atual
(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o detentor de certificado emitido segundo o <b>RBHA 119</b> tiver determinado não causar interferência nos sistemas de navegação ou de comunicações da aeronave na qual ele será utilizado.	(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o detentor de certificado emitido segundo o <b>RBAC 119</b> tiver determinado não causar interferência nos sistemas de navegação ou de comunicações da aeronave na qual ele será utilizado.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(c) a determinação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser feita pelo detentor de certificado emitido segundo o <b>RBHA 119</b> operando a aeronave na qual o particular dispositivo pretenda ser utilizado.	(c) a determinação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser feita pelo detentor de certificado emitido segundo o <b>RBAC 119</b> operando a aeronave na qual o particular dispositivo pretenda ser utilizado.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do 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 texto atual
(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 texto atual
(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 texto atual



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) O detentor de certificado tenha estabelecido um procedimento adequado às circunstâncias e constante do manual requerido por 135.21.]	(3) O detentor de certificado tenha estabelecido um procedimento adequado às circunstâncias e constante do manual requerido por 135.21.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.145 - VOOS DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL</b>	<b>135.145 - VOOS DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião a reação ou uma aeronave para a qual os requisitos de homologação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR, se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada em operações segundo este regulamento, a menos que, em adição aos ensaios de homologação, voos de avaliação operacional, aceitáveis <b>pelo DAC</b> , tenham sido voados pelo detentor de certificado, incluindo:	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião a reação ou uma aeronave para a qual os requisitos de homologação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR, se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada em operações segundo este regulamento, a menos que, em adição aos ensaios de homologação, voos de avaliação operacional, aceitáveis <b>pela ANAC</b> , tenham sido voados pelo detentor de certificado, incluindo:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) cinco horas de voo noturno, se tais voos devam ser autorizados;	(1) cinco horas de voo noturno, se tais voos devam ser autorizados;	<b>mantido texto atual</b>
(2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, simulados ou reais, se voos IFR devam ser autorizados; e	(2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, simulados ou reais, se voos IFR devam ser autorizados; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) aproximações em um número representativo de aeródromos, a critério <b>do DAC</b> .	(3) aproximações em um número representativo de aeródromos, a critério <b>da ANAC</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(b) Nenhum detentor de certificado pode transportar passageiros em uma aeronave durante os voos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados <b>pelo DAC</b> para observar a avaliação. Entretanto, é autorizado o treinamento de pilotos nesses voos.	(b) Nenhum detentor de certificado pode transportar passageiros em uma aeronave durante os voos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados <b>pela ANAC</b> para observar a avaliação. Entretanto, é autorizado o treinamento de pilotos nesses voos.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(c) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma aeronave não é considerada de projeto similar a outra se:	(c) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma aeronave não é considerada de projeto similar a outra se:	<b>mantido texto atual</b>
(1) possuir motores diferentes daqueles com que a aeronave original foi <b>homologada</b> ; ou	(1) possuir motores diferentes daqueles com que a aeronave original foi <b>certificada</b> ; ou	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(2) existirem modificações na aeronave ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo.	(2) existirem modificações na aeronave ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo.	<b>mantido texto atual</b>
[(d) <b>O DAC</b> pode aceitar desvios desta seção desde que julgue que circunstâncias especiais tornam desnecessário o total cumprimento das regras da mesma. Para autorizar tais desvios o <b>DAC</b> leva em consideração:	[(d) <b>A ANAC</b> pode aceitar desvios desta seção desde que julgue que circunstâncias especiais tornam desnecessário o total cumprimento das regras da mesma. Para autorizar tais desvios a <b>ANAC</b> leva em consideração:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) o tipo e modelo da aeronave a ser utilizada;	(1) o tipo e modelo da aeronave a ser utilizada;	<b>mantido texto atual</b>
(2) as rotas e/ou áreas utilizadas no que tange a auxílios à navegação, instalações de controle de tráfego aéreo envolvidas e aeródromos a serem utilizados;	(2) as rotas e/ou áreas utilizadas no que tange a auxílios à navegação, instalações de controle de tráfego aéreo envolvidas e aeródromos a serem utilizados;	<b>mantido texto atual</b>
(3) o sistema de acompanhamento de voos do detentor de certificado; e	(3) o sistema de acompanhamento de voos do detentor de certificado; e	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(4) qualquer outro fator considerado relevante.]	(d) testes de validação são necessários para determinar que o detentor de certificado é capaz de conduzir operações de segurança e em conformidade com as normas regulamentares aplicáveis. Testes de validação são exigidos para as seguintes autorizações:	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.145)
	(1) A adição de uma aeronave para que sejam necessários dois pilotos para operações VFR ou um avião turbojato, se esta aeronave, ou uma aeronave da mesma marca ou modelo semelhante não tenha sido previamente aprovada ou validada em operações sob esta parte.	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.145)
	(2) Operações fora do espaço aéreo brasileiro	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.145)
	(3) autorizações de navegação Classe II	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.145)
	(4) desempenho especiais ou autorizações de operacionais	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.145)
	(e) testes de validação devem ser realizados por métodos de ensaios aceitáveis pela ANAC. Voos reais podem não ser exigidos quando o requerente possa demonstrar competência de conformidade com a regulamentação adequada, sem realização de um voo.	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.145)
	(f) testes de prova e ensaios de validação podem ser realizados simultaneamente quando for o caso	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.145)
	(g) a ANAC pode autorizar desvios desta seção se o operador acha que as circunstâncias especiais fazem o pleno cumprimento desta seção desnecessários.	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.145)
<b>135.147 - CONTROLES DE VOO DUPLICADOS</b>	<b>135.147 - CONTROLES DE VOO DUPLICADOS</b>	<b>mantido texto atual</b>
Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em operações requerendo dois pilotos, a menos que ela seja dotada de comandos de voo duplos e em funcionamento. Entretanto, se a aeronave foi homologada sem requerer dois pilotos, um manche único, transferível por rotação de um posto para outro ("Throwover control") é aceitável.	Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em operações requerendo dois pilotos, a menos que ela seja dotada de comandos de voo duplos e em funcionamento. Entretanto, se a aeronave foi homologada sem requerer dois pilotos, um manche único, transferível por rotação de um posto para outro ("Throwover control") é aceitável.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.148 - RESERVADO</b>	<b>135.148 - RESERVADO</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.149 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTO. GERAL</b>	<b>135.149 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTO. GERAL</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, a menos que ela seja equipada com:	[Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, a menos que ela seja equipada com:	<b>mantido texto atual</b>
(a) um altímetro sensível ajustável pela pressão barométrica para cada piloto requerido;	(a) um altímetro sensível ajustável pela pressão barométrica para cada piloto requerido;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) um equipamento de aquecimento ou de degelo para cada carburador ou, para carburadores sob pressão, uma fonte alternada de ar;	(b) um equipamento de aquecimento ou de degelo para cada carburador ou, para carburadores sob pressão, uma fonte alternada de ar;	<b>mantido texto atual</b>
(c) para aviões a reação, em adição a dois indicadores giroscópicos de inclinação e arfagem (horizonte artificial) para uso nas posições dos pilotos, um terceiro indicador instalado de acordo com os requisitos para instrumentos estabelecidos em 121.305(j) do <b>RBHA 121</b> .	(c) para aviões a reação, em adição a dois indicadores giroscópicos de inclinação e arfagem (horizonte artificial) para uso nas posições dos pilotos, um terceiro indicador instalado de acordo com os requisitos para instrumentos estabelecidos em 121.305(j) do <b>RBAC 121</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(d) reservado	(d) reservado	<b>mantido texto atual</b>
(e) para aeronaves com motores a turbina, outros equipamentos que o <b>DAC</b> , a seu critério, requeira.]	(e) para aeronaves com motores a turbina, outros equipamentos que a <b>ANAC</b> , a seu critério, requeira.]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
<b>135.150 - SISTEMAS DE AVISO AOS PASSAGEIROS E DE INTERFONE PARA OS TRIPULANTES</b>	<b>135.150 - SISTEMAS DE AVISO AOS PASSAGEIROS E DE INTERFONE PARA OS TRIPULANTES</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, a menos que ela seja equipada com:	[Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, a menos que ela seja equipada com:	<b>mantido texto atual</b>
(a) um sistema de avisos aos passageiros que:	(a) um sistema de avisos aos passageiros que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) seja capaz de operar independentemente do sistema de interfone para os tripulantes requerido pelo parágrafo (b) desta seção, exceto quanto a microfones, fones, monofones, interruptores seletores e dispositivos de sinalização;	(1) seja capaz de operar independentemente do sistema de interfone para os tripulantes requerido pelo parágrafo (b) desta seção, exceto quanto a microfones, fones, monofones, interruptores seletores e dispositivos de sinalização;	<b>mantido texto atual</b>
(2) seja aprovado em conformidade com a seção 21.305 do <b>RBHA 21</b> ;	(2) seja aprovado em conformidade com a seção 21.305 do <b>RBAC 21</b> ;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(3) seja acessível para uso imediato de cada uma das duas posições de pilotagem da cabine de comando;	(3) seja acessível para uso imediato de cada uma das duas posições de pilotagem da cabine de comando;	<b>mantido texto atual</b>
(4) para cada saída de emergência ao nível do assoalho requerida, que tenha adjacente a ela um assento para comissário, exista um microfone prontamente acessível pelo comissário sentado, exceto que um único microfone pode servir a mais de uma saída se a proximidade das mesmas permitir comunicação não assistida entre os comissários sentados;	(4) para cada saída de emergência ao nível do assoalho requerida, que tenha adjacente a ela um assento para comissário, exista um microfone prontamente acessível pelo comissário sentado, exceto que um único microfone pode servir a mais de uma saída se a proximidade das mesmas permitir comunicação não assistida entre os comissários sentados;	<b>mantido texto atual</b>
(5) seja capaz de entrar em operação dentro de 10 segundos em cada um dos postos de comissário no <b>compartimento de passageiros</b> nos quais é acessível para uso;	(5) seja capaz de entrar em operação dentro de 10 segundos em cada um dos postos de comissário na <b>cabine de passageiros</b> nos quais é acessível para uso;	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(6) seja audível em todos os assentos para passageiros, lavatórios e assentos para comissários nas posições de trabalho, e	(6) seja audível em todos os assentos para passageiros, lavatórios e assentos para comissários nas posições de trabalho, e	<b>mantido texto atual</b>
(7) para aviões categoria transporte fabricados em ou após 27 de novembro de 1990, atenda aos requisitos da seção 25.1423 do <b>RBHA 25</b> .	(7) para aviões categoria transporte fabricados em ou após 27 de novembro de 1990, atenda aos requisitos da seção 25.1423 do <b>RBAC 25</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) um sistema de interfone para os tripulantes que:	(b) um sistema de interfone para os tripulantes que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) seja capaz de funcionar independentemente do sistema de aviso aos passageiros requerido pelo parágrafo (a) desta seção, exceto quanto a microfones, fones, monofones, interruptores seletores e dispositivos de sinalização;	(1) seja capaz de funcionar independentemente do sistema de aviso aos passageiros requerido pelo parágrafo (a) desta seção, exceto quanto a microfones, fones, monofones, interruptores seletores e dispositivos de sinalização;	<b>mantido texto atual</b>
(2) seja aprovado em conformidade com a seção 21.305 do <b>RBHA 21</b> ;	(2) seja aprovado em conformidade com a seção 21.305 do <b>RBAC 21</b> ;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(3) proporcione um meio de comunicação bilateral entre o <b>compartimento dos pilotos</b> e:	(3) proporcione um meio de comunicação bilateral entre a <b>cabine de pilotos</b> e:	<b>atualização de termo técnico</b>
(i) cada <b>compartimento de passageiros</b> ; e	(i) cada <b>cabine de passageiros</b> ; e	<b>atualização de termo técnico</b>
(ii) cada galley localizada em outro local que não o piso principal dos passageiros;	(ii) cada galley localizada em outro local que não o piso principal dos passageiros;	<b>mantido texto atual</b>
(4) seja acessível para uso imediato de cada um dos postos de pilotagem do <b>compartimento dos pilotos</b> ;	(4) seja acessível para uso imediato de cada um dos postos de pilotagem da <b>cabine de pilotos</b> ;	<b>atualização de termo técnico</b>
(5) seja acessível para uso em pelo menos um posto normal de trabalho de um comissário em cada <b>compartimento para passageiros</b> ;	(5) seja acessível para uso em pelo menos um posto normal de trabalho de um comissário em cada <b>cabine de passageiros</b> ;	<b>atualização de termo técnico</b>
(6) seja capaz de entrar em operação dentro de 10 segundos em cada um dos postos de comissário no <b>compartimento de passageiros</b> nos quais é acessível para uso;	(6) seja capaz de entrar em operação dentro de 10 segundos em cada um dos postos de comissário na <b>cabine de passageiros</b> nos quais é acessível para uso;	<b>atualização de termo técnico</b>
(7) para grandes aviões a reação:	(7) para grandes aviões a reação:	<b>mantido texto atual</b>
(i) seja acessível para uso em um número suficiente de postos de trabalho de comissários de modo que todas as saídas de emergência ao nível do assoalho (ou os corredores de acesso a tais saídas se elas estiverem localizadas entre galleys, em cada <b>compartimento para passageiros</b> , seja observável de um ou mais dos postos de comissário equipados com o sistema;	(i) seja acessível para uso em um número suficiente de postos de trabalho de comissários de modo que todas as saídas de emergência ao nível do assoalho (ou os corredores de acesso a tais saídas se elas estiverem localizadas entre galleys, em cada <b>cabine de passageiros</b> , seja observável de um ou mais dos postos de comissário equipados com o sistema;	<b>atualização de termo técnico</b>
(ii) tenha um sistema de alerta incorporando sinais sonoros e visuais para uso da tripulação de voo para alertar aos comissários e para uso dos comissários para alertar a tripulação de voo;	(ii) tenha um sistema de alerta incorporando sinais sonoros e visuais para uso da tripulação de voo para alertar aos comissários e para uso dos comissários para alertar a tripulação de voo;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) para o sistema de alerta requerido pelo parágrafo (b)(7)(i) desta seção, haja um meio para o recipiente de uma chamada determinar se a chamada é normal ou de emergência; e	(iii) para o sistema de alerta requerido pelo parágrafo (b)(7)(i) desta seção, haja um meio para o recipiente de uma chamada determinar se a chamada é normal ou de emergência; e	<b>mantido texto atual</b>
(iv) quando o avião estiver no solo proporcione um meio de comunicação bilateral entre o pessoal de solo e pelo menos dois postos de trabalho <b>no compartimento dos pilotos</b> . A posição para uso do sistema pelo pessoal de solo deve ser localizada de modo a permitir que a pessoa que a estiver usando possa ficar fora da visão de pessoas dentro do avião.]	(iv) quando o avião estiver no solo proporcione um meio de comunicação bilateral entre o pessoal de solo e pelo menos dois postos de trabalho <b>na cabine de pilotos</b> . A posição para uso do sistema pelo pessoal de solo deve ser localizada de modo a permitir que a pessoa que a estiver usando possa ficar fora da visão de pessoas dentro do avião.]	<b>atualização de termo técnico</b>
<b>135.151 - GRAVADOR DE VOZ NA CABINE</b>	<b>135.151 - GRAVADOR DE VOZ NA CABINE</b>	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) <b>A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, após 31 de dezembro de 2001</b> nenhuma pessoa pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, <b>com motores a turbina</b> , tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de homologação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:	(a) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a jato, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de homologação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC, retirado prazos expirados</b>
(1) seja instalado em conformidade com os requisitos dos parágrafos: 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)do <b>RBHA 23</b> ; 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do <b>RBHA 25</b> ; 27.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do <b>RBHA 27</b> e 29.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do <b>RBHA 29</b> , como aplicável; e	(1) seja instalado em conformidade com os requisitos dos parágrafos: 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f) e (g)do <b>RBAC 23</b> ; 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do RBAC 25; 27.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do <b>RBAC 27</b> e 29.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d), (e), (f), e (g) do <b>RBAC 29</b> , como aplicável; e	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) seja operado continuamente desde o momento em que a aeronave é energizada, durante as verificações antes da partida, até o momento em que a aeronave é desenergizada, durante as verificações após o corte dos motores, no final do voo.	(2) seja operado continuamente desde o momento em que a aeronave é energizada, durante as verificações antes da partida, até o momento em que a aeronave é desenergizada, durante as verificações após o corte dos motores, no final do voo.	<b>mantido texto atual</b>
(b) <b>Após 31 de dezembro de 1998, nenhuma pessoa</b> pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que:	(b) Nenhuma pessoa pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que:	<b>adequação de texto para melhor compreensão, retirado prazos expirados</b>
(1) seja instalado em conformidade com as seções 23.1457, 25.1457, 27.1457 ou 29.1457, dos <b>RBHA 23, 25, 27 ou 29</b> respectivamente, como aplicável; e	(1) seja instalado em conformidade com as seções 23.1457, 25.1457, 27.1457 ou 29.1457, dos <b>RBAC 23, 25, 27 ou 29</b> respectivamente, como aplicável; e	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) seja operado continuamente desde o momento em que a aeronave é energizada, antes do voo, até o momento em que ela é desenergizada, após o voo, conforme estabelecido na lista de verificações.	(2) seja operado continuamente desde o momento em que a aeronave é energizada, antes do voo, até o momento em que ela é desenergizada, após o voo, conforme estabelecido na lista de verificações.	<b>mantido texto atual</b>
(c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação ao <b>DAC</b> e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pelo <b>DAC</b> , por período mais longo. Informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações. <b>As gravações não devem ser utilizadas em processos administrativos ou para fins judiciais, a menos que fique configurada uma ação criminosas.</b>	(c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. Informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC . As questões judiciais não são requisitos operacionais para constar em regulamentação da ANAC.</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(d) Para aquelas aeronaves equipadas para gravar ininterruptamente sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, é requerido que os tripulantes de voo usem o labiofone abaixo de 18.000 pés acima do nível médio do mar. <b>Nenhuma pessoa</b> pode operar um grande avião com <b>motores propulsores a jato</b> fabricado após 11 de outubro de 1991, ou no qual um gravador de voz tenha sido instalado após 11 de outubro de 1995, a menos que o avião seja equipado para gravar ininterruptamente os sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, de acordo com o parágrafo 25.1457(c)(5) do <b>RBHA 25</b> .	(d) Para aquelas aeronaves equipadas para gravar ininterruptamente sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, é requerido que os tripulantes de voo usem o labiofone abaixo de 18.000 pés acima do nível médio do mar. Nenhuma Pessoa pode operar um grande avião com motores a turbina fabricado após 11 de outubro de 1991, ou no qual um gravador de voz tenha sido instalado após 11 de outubro de 1995, a menos que o avião seja equipado para gravar ininterruptamente os sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, de acordo com o parágrafo 25.1457(c)(5) do <b>RBAC 25</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(e) Para conformidade com esta seção pode ser usado um gravador de voz aprovado possuindo um dispositivo de apagamento da gravação desde que, durante a operação do gravador:	(e) Para conformidade com esta seção pode ser usado um gravador de voz aprovado possuindo um dispositivo de apagamento da gravação desde que, durante a operação do gravador:	<b>mantido texto atual</b>
(1) as informações sejam gravadas de acordo com o parágrafo (a) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 15 minutos; ou	(1) as informações sejam gravadas de acordo com o parágrafo (a) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 15 minutos; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) as informações sejam gravadas de acordo com parágrafo (b) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 30 minutos.	(2) as informações sejam gravadas de acordo com parágrafo (b) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 30 minutos.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Ninguém pode operar uma aeronave com configuração para passageiros de 10 ou mais assentos que tenha sido fabricada após 01 de janeiro de 2003 a menos que ela possua instalado um gravador de voz na cabine que atenda aos requisitos do parágrafo (b) desta seção e que seja capaz de reter as informações registradas durante pelo menos duas horas de sua operação.	(f) Em 7 de abril de <b>2012</b> , todos os aviões sujeitos a alínea (a) ou parágrafo (b) desta seção, que forem fabricados antes de 7 de abril de <b>2010</b> , e que são obrigados a ter um gravador de dados de voo estiverem em conformidade com o item 135.152, devem ter um gravador de voz, que também:	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)</b>
	(1) satisfaz os requisitos do RBAC 23 nos itens 23.1457 (d) (6) ou 25.1457 (d) (6) deste capítulo, conforme o caso; e	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)</b>
	(2) Se for de categoria transporte, com os requisitos do item 25.1457 (um) (3), (a) (4), e (a) (5) deste capítulo.	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)</b>
	(g) (1) Nenhuma pessoa pode operar um avião multimotor, movido a turbina ou asa rotativa, fabricado a partir de 7 de abril de <b>2010</b> , que possua uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, no qual seja exigido dois pilotos por certificação ou regras de operação e que seja necessário ter um gravador de dados no item 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de cockpit aprovado, que também	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(i) seja instalado de acordo com os requisitos do RBAC 23 nos itens 23.1457, 25.1457, 27.1457 (a) (6), (d) (1), (d) (4), (d) (5), e (h) , ou 29.1457 (1) (6), (d) (1), (d) (4), (d) (5) e (h) desta seção, conforme o caso;	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)
	(ii) seja operado continuamente desde o uso do check list antes do voo, até a realização do check list final no final do voo, e	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)
	(iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que satisfaça a melhor forma e maneira definida pela ANAC , ou posterior revisão.	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)
	(2) Nenhuma pessoa pode operar um avião multimotor, movido a turbina ou asa rotativa, fabricado a partir de 7 de abril de 2010, tendo uma configuração de passageiros de 20 ou mais lugares, e que seja necessário ter um gravador de dados de voo nos termos do item 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de cockpit aprovado, que também:	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)
	(i) seja instalado de acordo com os requisitos do RBAC 23 nos itens 23.1457, 25.1457, 27.1457 (um) (6), (d) (1), (d) (4), (d) (5), e (h) , ou 29.1457 (um) (6), (d) (1), (d) (4), (d) (5) e (h) deste capítulo, conforme o caso;	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)
	(ii) seja operado continuamente desde o uso do check list antes do voo, até a realização do check list final no final do voo, e	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)
	(iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que satisfaça as normas de TSO-C123a, ou revisão posterior	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)
	(h) Todas aeronaves requeridos por este RBAC deve possui um gravador de voz e um gravador de dados de vôo, que devaam instalar equipamentos de comunicação datalink a partir de 7 de abril de 2010, devem registrar todas as mensagens como requerido pelas normas de certificação aplicáveis a aeronave	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.151)
<b>135.152 - GRAVADORES DE DADOS DE VOO</b>	<b>135.152 - GRAVADORES DE DADOS DE VOO</b>	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, nenhuma pessoa pode operar segundo este regulamento um multimotor com motores a turbina, avião ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos excluindo qualquer assento para tripulantes e que tenha sido fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada 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. Os parâmetros especificados nos apêndices B ou C, como aplicável, devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados. O gravador deve conservar pelo menos 8 horas de operação da aeronave.</p>	<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, nenhuma pessoa pode operar segundo este regulamento um multimotor com motores a turbina, avião ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos excluindo qualquer assento para tripulantes e que tenha sido fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada 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. Os parâmetros especificados nos apêndices B ou C, como aplicável, devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados. O gravador deve conservar pelo menos 8 horas de operação da aeronave.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(b) Após 11 de outubro de 1991 nenhuma pessoa pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos ou um helicóptero multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada 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. Os parâmetros dos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável e como listados abaixo, devem ser gravados dentro das faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados:</p>	<p>(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos ou um helicóptero multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada 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. Os parâmetros dos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável e como listados abaixo, devem ser gravados dentro das faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados:</p>	<p><b>adequação de texto para melhor compreensão, retirado prazos expirados</b></p>
<p>(1) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo homologado antes de 1 de outubro de 1969, os seguintes parâmetros devem ser gravados:</p>	<p>(1) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo homologado antes de 1 de outubro de 1969, os seguintes parâmetros devem ser gravados:</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(i) tempo;</p>	<p>(i) tempo;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(ii) altitude;</p>	<p>(ii) altitude;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(iii) velocidade;</p>	<p>(iii) velocidade;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(iv) aceleração vertical;</p>	<p>(iv) aceleração vertical;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(v) proa;</p>	<p>(v) proa;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;</p>	<p>(vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(vii) atitude de arfagem;</p>	<p>(vii) atitude de arfagem;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(viii) atitude de rolamento;</p>	<p>(viii) atitude de rolamento;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(ix) aceleração longitudinal;</p>	<p>(ix) aceleração longitudinal;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(x) Posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem; e	(x) Posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem; e	<b>mantido texto atual</b>
(xi) empuxo de cada motor.	(xi) empuxo de cada motor.	<b>mantido texto atual</b>
(2) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo <b>homologado</b> após 30 de setembro de 1969 os seguintes parâmetros devem ser gravados:	(2) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo <b>certificado</b> após 30 de setembro de 1969 os seguintes parâmetros devem ser gravados:	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(i) tempo;	(i) tempo;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) altitude;	(ii) altitude;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) velocidade;	(iii) velocidade;	<b>mantido texto atual</b>
(iv) aceleração vertical;	(iv) aceleração vertical;	<b>mantido texto atual</b>
(v) proa;	(v) proa;	<b>mantido texto atual</b>
(vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;	(vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;	<b>mantido texto atual</b>
(vii) atitude de arfagem;	(vii) atitude de arfagem;	<b>mantido texto atual</b>
(viii) atitude de rolamento;	(viii) atitude de rolamento;	<b>mantido texto atual</b>
(ix) aceleração longitudinal;	(ix) aceleração longitudinal;	<b>mantido texto atual</b>
(x) posição do compensador de profundidade;	(x) posição do compensador de profundidade;	<b>mantido texto atual</b>
(xi) posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem;	(xi) posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem;	<b>mantido texto atual</b>
(xii) posição do volante ou da superfície de controle lateral;	(xii) posição do volante ou da superfície de controle lateral;	<b>mantido texto atual</b>
(xiii) posição dos pedais ou posição da superfície de controle de guinada;	(xiii) posição dos pedais ou posição da superfície de controle de guinada;	<b>mantido texto atual</b>
(xiv) empuxo de cada motor;	(xiv) empuxo de cada motor;	<b>mantido texto atual</b>
(xv) posição de cada reversor de empuxo;	(xv) posição de cada reversor de empuxo;	<b>mantido texto atual</b>
(xvi) posição dos flapes de bordo de fuga ou da alavanca de controle dos mesmos; e	(xvi) posição dos flapes de bordo de fuga ou da alavanca de controle dos mesmos; e	<b>mantido texto atual</b>
(xvii) posição dos flapes de bordo de ataque ou da alavanca de controle dos mesmos.	(xvii) posição dos flapes de bordo de ataque ou da alavanca de controle dos mesmos.	<b>mantido texto atual</b>
(3) para aeronaves <b>construídas</b> após 11 de outubro de 1991, todos os parâmetros listados nos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável, devem ser gravados.	(3) para aeronaves <b>fabricadas</b> após 11 de outubro de 1991, todos os parâmetros listados nos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável, devem ser gravados.	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(c) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deverá estar operando continuamente, desde o instante em que o avião inicia a corrida de decolagem ou a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo até que o avião tenha completado a corrida de pouso ou a aeronave de asas rotativas tenha pousado em seu destino.	(c) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deverá estar operando continuamente, desde o instante em que o avião inicia a corrida de decolagem ou a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo até que o avião tenha completado a corrida de pouso ou a aeronave de asas rotativas tenha pousado em seu destino.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(d) Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção e exceto para dados registrados que tenham sido apagados como autorizado por esta seção, cada detentor de certificado deve conservar os dados gravados estabelecidos pelo parágrafo (a) desta seção até que a aeronave tenha sido utilizada durante pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado no parágrafo (c) desta seção. Em adição, cada detentor de certificado deve conservar a gravação dos dados estabelecidos no parágrafo (b) desta seção para um avião até que ele haja sido operado por pelo menos 25 horas e para um helicóptero até que ele haja sido operado por pelo menos 10 horas, considerado o tempo de operação previsto no parágrafo (c) desta seção. Pode ser apagada 1 hora de gravação com o propósito de testar o gravador ou o sistema de gravação. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos já acumulados no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.</p>	<p>(d) Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção e exceto para dados registrados que tenham sido apagados como autorizado por esta seção, cada detentor de certificado deve conservar os dados gravados estabelecidos pelo parágrafo (a) desta seção até que a aeronave tenha sido utilizada durante pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado no parágrafo (c) desta seção. Em adição, cada detentor de certificado deve conservar a gravação dos dados estabelecidos no parágrafo (b) desta seção para um avião até que ele haja sido operado por pelo menos 25 horas e para um helicóptero até que ele haja sido operado por pelo menos 10 horas, considerado o tempo de operação previsto no parágrafo (c) desta seção. Pode ser apagada 1 hora de gravação com o propósito de testar o gravador ou o sistema de gravação. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos já acumulados no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(e) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata comunicação <b>ao DAC</b> e que resulte no encerramento do voo, o detentor de certificado deve remover a gravação da aeronave e conservar os dados requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção por pelo menos 60 dias ou por um período maior se assim requerido <b>pelo DAC</b>.</p>	<p>(e) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata comunicação <b>à ANAC</b> e que resulte no encerramento do voo, o detentor de certificado deve remover a gravação da aeronave e conservar os dados requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção por pelo menos 60 dias ou por um período maior se assim requerido <b>pela ANAC</b>.</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b></p>
<p>(f)(1) Para aviões fabricados em ou antes de 18 de agosto de 2000, e todas as outras aeronaves, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos das seções 23.1459, 25.1459, 27.1459 ou 29.1459, dos <b>RBHA 23, 25, 27</b> ou 29 respectivamente, conforme aplicável. A correlação requerida pelo parágrafo (c) das seções já referidas, como aplicável, só necessita ser determinada para uma aeronave de um grupo de aeronaves que:</p>	<p>(f)(1) Para aviões fabricados em ou antes de 18 de agosto de 2000, e todas as outras aeronaves, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos das seções 23.1459, 25.1459, 27.1459 ou 29.1459, dos <b>RBAC 23, 25, 27</b> ou 29 respectivamente, conforme aplicável. A correlação requerida pelo parágrafo (c) das seções já referidas, como aplicável, só necessita ser determinada para uma aeronave de um grupo de aeronaves que:</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b></p>
<p>(i) sejam do mesmo tipo;</p>	<p>(i) sejam do mesmo tipo;</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(ii) nas quais os modelos de gravador e suas instalações sejam idênticos; e</p>	<p>(ii) nas quais os modelos de gravador e suas instalações sejam idênticos; e</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(iii) nas quais não existam diferenças de projeto de tipo no que se refere à instalação dos instrumentos do primeiro piloto correlacionados com o gravador de voo. A calibração mais recente dos instrumentos, incluindo a gravação a partir da qual essa calibração foi derivada, deve ser conservada pelo detentor de certificado.</p>	<p>(iii) nas quais não existam diferenças de projeto de tipo no que se refere à instalação dos instrumentos do primeiro piloto correlacionados com o gravador de voo. A calibração mais recente dos instrumentos, incluindo a gravação a partir da qual essa calibração foi derivada, deve ser conservada pelo detentor de certificado.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) para aviões fabricados após 18 de agosto de 2000, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos das seções 23.1459(a), (b), (d) e (e) ou 25.1459(a), (b), (d) e (e) dos <b>RBHA 23</b> , e 25 respectivamente, conforme aplicável. Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve possuir um número de pontos suficiente para estabelecer a conversão dos valores gravados para unidades de engenharia ou valores discretos sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados para velocidade e altitude fazendo parte integral de um sistema de gravação de dados de voo, uma única correlação pode ser estabelecida para qualquer grupo de aviões:	(2) para aviões fabricados após 18 de agosto de 2000, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos das seções 23.1459(a), (b), (d) e (e) ou 25.1459(a), (b), (d) e (e) dos <b>RBAC 23</b> , e 25 respectivamente, conforme aplicável. Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve possuir um número de pontos suficiente para estabelecer a conversão dos valores gravados para unidades de engenharia ou valores discretos sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados para velocidade e altitude fazendo parte integral de um sistema de gravação de dados de voo, uma única correlação pode ser estabelecida para qualquer grupo de aviões:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(i) que sejam do mesmo tipo;	(i) que sejam do mesmo tipo;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) nos quais o sistema de gravação de dados de voo e sua instalação sejam os mesmos; e	(ii) nos quais o sistema de gravação de dados de voo e sua instalação sejam os mesmos; e	<b>mantido texto atual</b>
(iii) nos quais não existe diferença no projeto de tipo no que diz respeito à instalação daqueles sen-sores associados com o sistema de gravação de dados de voo. O detentor de certificado deve conservar documentação suficiente para converter os dados gravados requeridos pelo apêndice aplicável para unidades de engenharia e para valores discretos.	(iii) nos quais não existe diferença no projeto de tipo no que diz respeito à instalação daqueles sen-sores associados com o sistema de gravação de dados de voo. O detentor de certificado deve conservar documentação suficiente para converter os dados gravados requeridos pelo apêndice aplicável para unidades de engenharia e para valores discretos.	<b>mantido texto atual</b>
(g) Cada gravador de dados de voo requerido por esta seção, que grave os dados especificados nos parágrafos (a) e (b) desta seção, deve possuir um dispositivo aprovado que facilite a localização do gravador quando submerso.	(g) Cada gravador de dados de voo requerido por esta seção, que grave os dados especificados nos parágrafos (a) e (b) desta seção, deve possuir um dispositivo aprovado que facilite a localização do gravador quando submerso.	<b>mantido texto atual</b>
(h) Os parâmetros operacionais que devem ser gravados pelos gravadores digitais de dados de voo requeridos pelos parágrafos (i) e (j) desta seção são os abaixo (a frase "quando a fonte de informação estiver instalada" indica que a gravação do parâmetro não é requerida se precisar modificar o equipamento instalado):	(h) Os parâmetros operacionais que devem ser gravados pelos gravadores digitais de dados de voo requeridos pelos parágrafos (i) e (j) desta seção são os abaixo (a frase "quando a fonte de informação estiver instalada" indica que a gravação do parâmetro não é requerida se precisar modificar o equipamento instalado):	<b>mantido texto atual</b>
(1) tempo;	(1) tempo;	<b>mantido texto atual</b>
(2) altitude;	(2) altitude;	<b>mantido texto atual</b>
(3) velocidade;	(3) velocidade;	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(5) aceleração normal (vertical);	(5) aceleração normal (vertical);	<b>mantido texto atual</b>
(6) atitude de arfagem;	(6) atitude de arfagem;	<b>mantido texto atual</b>
(7) atitude de rolamento;	(7) atitude de rolamento;	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(8) acionamento manual do rádio transmissor ou referência da sincronização CVR/DFDR	(8) acionamento manual do rádio transmissor ou referência da sincronização CVR/DFDR	<b>mantido texto atual</b>
(9) empuxo/potência de cada motor - referência primária da tripulação;	(9) empuxo/potência de cada motor - referência primária da tripulação;	<b>mantido texto atual</b>
(10) situação de engajamento do piloto automático	(10) situação de engajamento do piloto automático	<b>mantido texto atual</b>
(11) aceleração longitudinal;	(11) aceleração longitudinal;	<b>mantido texto atual</b>
(12) acionamento do controle de arfagem;	(12) acionamento do controle de arfagem;	<b>mantido texto atual</b>
(13) acionamento do controle de rolamento;	(13) acionamento do controle de rolamento;	<b>mantido texto atual</b>
(14) acionamento do pedal de direção;	(14) acionamento do pedal de direção;	<b>mantido texto atual</b>
(15) posição da superfície primária de controle de arfagem;	(15) posição da superfície primária de controle de arfagem;	<b>mantido texto atual</b>
(16) posição da superfície primária de controle lateral;	(16) posição da superfície primária de controle lateral;	<b>mantido texto atual</b>
(17) posição da superfície primária de controle de guinada;	(17) posição da superfície primária de controle de guinada;	<b>mantido texto atual</b>
(18) aceleração lateral;	(18) aceleração lateral;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(24) temperatura total do ar ou temperatura do ar externo;	(24) temperatura total do ar ou temperatura do ar externo;	<b>mantido texto atual</b>
(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";	<b>mantido texto atual</b>
(26) altitude rádio (quando a fonte de informação estiver instalada);	(26) altitude rádio (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(27) desvio do "localizer", azimute do MLS;	(27) desvio do "localizer", azimute do MLS;	<b>mantido texto atual</b>
(28) desvio do "glideslope", elevação do MLS;	(28) desvio do "glideslope", elevação do MLS;	<b>mantido texto atual</b>
(29) passagem pelo "marker beacon";	(29) passagem pelo "marker beacon";	<b>mantido texto atual</b>
(30) alarme geral ("master warning");	(30) alarme geral ("master warning");	<b>mantido texto atual</b>
(31) sensor ar/solo (sistema primário <b>do avião do avião</b> : trem de pouso principal ou bequilha);	(31) sensor ar/solo (sistema primário <b>do avião</b> : trem de pouso principal ou bequilha);	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(32) ângulo de ataque (quando a fonte de informação estiver instalada);	(32) ângulo de ataque (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(33) baixa pressão hidráulica (cada sistema);	(33) baixa pressão hidráulica (cada sistema);	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(34) velocidade no solo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(34) velocidade no solo (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(35) sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS);	(35) sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS);	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(37) ângulo de deriva (quando a fonte de informação estiver instalada);	(37) ângulo de deriva (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(39) latitude e longitude (quando a fonte de informação estiver instalada);	(39) latitude e longitude (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(40) "stick shaker/pusher" (quando a fonte de informação estiver instalada);	(40) "stick shaker/pusher" (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(41) tesoura de vento - windshear (quando a fonte de informação estiver instalada);	(41) tesoura de vento - windshear (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(42) posição das manetes;	(42) posição das manetes;	<b>mantido texto atual</b>
(43) parâmetros adicionais dos motores (como designados no apêndice M deste regulamento);	(43) parâmetros adicionais dos motores (como designados no apêndice M deste regulamento);	<b>mantido texto atual</b>
(44) sistema embarcado de prevenção de colisões - ACAS;	(44) sistema embarcado de prevenção de colisões - ACAS;	<b>mantido texto atual</b>
(45) distâncias DME 1 e 2;	(45) distâncias DME 1 e 2;	<b>mantido texto atual</b>
(46) frequências selecionadas em Nav 1 e Nav 2;	(46) frequências selecionadas em Nav 1 e Nav 2;	<b>mantido texto atual</b>
(47) ajuste do altímetro selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(47) ajuste do altímetro selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(48) altitude selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(48) altitude selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(49) velocidade selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(49) velocidade selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(50) no Mach selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(50) no Mach selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(51) velocidade vertical selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(51) velocidade vertical selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(52) proa selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(52) proa selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(53) trajetória de voo selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(53) trajetória de voo selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(55) formato de apresentação do EFIS;	(55) formato de apresentação do EFIS;	<b>mantido texto atual</b>
(56) formato da apresentação do dispositivo de alertas múltiplos;	(56) formato da apresentação do dispositivo de alertas múltiplos;	<b>mantido texto atual</b>
(57) comando do empuxo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(57) comando do empuxo (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(58) empuxo desejado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(58) empuxo desejado (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(60) sistema primário para referência de navegação;	(60) sistema primário para referência de navegação;	<b>mantido texto atual</b>
(61) gelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(61) gelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(66) posição da superfície do compensador de direção;	(66) posição da superfície do compensador de direção;	<b>mantido texto atual</b>
(67) posição da superfície do compensador de rolamento;	(67) posição da superfície do compensador de rolamento;	<b>mantido texto atual</b>
(68) pressão do freio (sistema selecionado);	(68) pressão do freio (sistema selecionado);	<b>mantido texto atual</b>
(69) aplicação do pedal do freio (direito e esquerdo);	(69) aplicação do pedal do freio (direito e esquerdo);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(73) centro de gravidade computado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(73) centro de gravidade computado (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(74) estado da barra elétrica AC;	(74) estado da barra elétrica AC;	<b>mantido texto atual</b>
(75) estado da barra elétrica DC;	(75) estado da barra elétrica DC;	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(77) pressão hidráulica (cada sistema);	(77) pressão hidráulica (cada sistema);	<b>mantido texto atual</b>
(78) perda de pressão na cabine;	(78) perda de pressão na cabine;	<b>mantido texto atual</b>
(79) falha do computador;	(79) falha do computador;	<b>mantido texto atual</b>
(80) apresentador (display) "Heads-up" (quando a fonte de informação estiver instalada);	(80) apresentador (display) "Heads-up" (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(81) apresentador (display) "para-visual" (quando a fonte de informação estiver instalada);	(81) apresentador (display) "para-visual" (quando a fonte de informação estiver instalada);	<b>mantido texto atual</b>
(82) posição do comando do compensador de arfagem na cabine;	(82) posição do comando do compensador de arfagem na cabine;	<b>mantido texto atual</b>
(83) posição do comando do compensador de rolamento na cabine;	(83) posição do comando do compensador de rolamento na cabine;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(84) posição do comando do compensador de direção na cabine;	(84) posição do comando do compensador de direção na cabine;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(87) posição do "spoiler" de solo e seleção do freio aerodinâmico;	(87) posição do "spoiler" de solo e seleção do freio aerodinâmico;	<b>mantido texto atual</b>
(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);	<b>mantido texto atual</b>
(i) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e fabricados após 18 de agosto de 2000:	(i) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e fabricados após 18 de agosto de 2000:	<b>mantido texto atual</b>
(1) os parâmetros listados nos parágrafos (h)(1) até (h)(57) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	(1) os parâmetros listados nos parágrafos (h)(1) até (h)(57) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(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 gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F 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 gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(j) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenham sido fabricados após 19 de agosto de 2002 os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(88) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	(j) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenham sido fabricados após 19 de agosto de 2002 os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(88) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(k) [Para aeronaves fabricadas antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não precisam ter conformidade com esta seção: Bell 212, Bell 214ST, Bell 412, Bell 412SP, Boeing Chinook (BV-234), Boeing/Kawasaki Vertol 107 (BV/KV-107-II), deHavilland DHC-6, Eurocopter Puma 330J, Sikorsky 58, Sikorsky 61N e Sikorsky 76A.]	(k) [Para aeronaves fabricadas antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não precisam ter conformidade com esta seção: Bell 212, Bell 214ST, Bell 412, Bell 412SP, Boeing Chinook (BV-234), Boeing/Kawasaki Vertol 107 (BV/KV-107-II), deHavilland DHC-6, Eurocopter Puma 330J, Sikorsky 58, Sikorsky 61N e Sikorsky 76A.]	<b>mantido texto atual</b>
	(l) Em 7 de abril de 2012, todas as aeronaves fabricadas antes de 7 de abril de 2010, também devem atender aos requisitos do RBAC 23 nos itens 23.1459 (a) (7), 25.1459 (a) (8), 27.1459 (e), ou 29.1459 (e) deste capítulo, conforme aplicável.	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.152)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(m) Todas as aeronaves fabricadas a partir de 7 de abril de 2010, devem possuir um gravador de dados de voo instalado, que também:	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.152)
	(1) Atenda às exigências do RBAC23 nos itens 23.1459 (um) (3), (a) (6), e (a) (7), 25.1459 (um) (3), (a) (7), e (a) (8), 27.1459 (um) (3), (a) (6), e (e), ou 29.1459 (um) (3), (a) (6) e (e) do presente capítulo, conforme aplicável, e	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.152)
	(2) Mantenha 25 horas de informações gravadas exigida no parágrafo (d) desta seção através de um gravador que satisfaça as normas de TSO-C124a, ou posterior revisão	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.152)
<b>135.152a - GRAVADORES DIGITAIS DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES COM 10 A 19 ASSENTOS</b>	<b>135.152a - GRAVADORES DIGITAIS DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES COM 10 A 19 ASSENTOS</b>	mantido texto atual
(a) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar, segundo este regulamento, um avião com <b>motores a turbina</b> tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido apresentado para registro no Brasil ou que tenha sido registrado fora do Brasil e incorporado às especificações operativas de um operador brasileiro após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizem um método digital para gravar e conservar dados e para, prontamente, recuperar tais dados a partir da gravação. Em ou antes de 20 de agosto de 2001, aviões apresentados para registro no Brasil após 11 de outubro de 1991, devem atender aos requisitos desta seção ou aos requisitos aplicáveis dos parágrafos da seção 135.152 do <b>RBHA 135</b> . Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar, segundo este regulamento, um avião com <b>motores a turbina</b> tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido apresentado para registro no Brasil ou que tenha sido registrado fora do Brasil e incorporado às especificações operativas de um operador brasileiro após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizem um método digital para gravar e conservar dados e para, prontamente, recuperar tais dados a partir da gravação. Em ou antes de 20 de agosto de 2001, aviões apresentados para registro no Brasil após 11 de outubro de 1991, devem atender aos requisitos desta seção ou aos requisitos aplicáveis dos parágrafos da seção 135.152 do <b>RBAC 135</b> . Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001:	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(1) os parâmetros listados em 135.152(h)(1) até (h)(18) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice B do <b>RBHA 135</b> , exceto que:	(1) os parâmetros listados em 135.152(h)(1) até (h)(18) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice B do <b>RBAC 135</b> , exceto que:	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(i) deve ser gravado o parâmetro listado em 135.152(h)(12) ou em 135.152 (h)(15) deste regulamento; deve ser gravado o parâmetro listado em 135.152(h)(13) ou em 135.152(h) (16) deste regulamento; e deve ser gravado o parâmetro listado em 135.152 (h)(14) ou em 135.152 (h)(17) deste regulamento.	(i) deve ser gravado o parâmetro listado em 135.152(h)(12) ou em 135.152 (h)(15) deste regulamento; deve ser gravado o parâmetro listado em 135.152(h)(13) ou em 135.152(h) (16) deste regulamento; e deve ser gravado o parâmetro listado em 135.152 (h)(14) ou em 135.152 (h)(17) deste regulamento.	mantido texto atual
(ii) para aviões com mais de dois motores, o parâmetro listado em 135.152 (h)(18) deste regulamento, desde que exista capacidade suficiente no gravador instalado, deve, também, ser gravado.	(ii) para aviões com mais de dois motores, o parâmetro listado em 135.152 (h)(18) deste regulamento, desde que exista capacidade suficiente no gravador instalado, deve, também, ser gravado.	mantido texto atual



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(iii) os parâmetros listados em 135.152 h)(12) até (h)(17) deste regulamento podem ser registrados, cada um deles, de uma única fonte.	(iii) os parâmetros listados em 135.152 h)(12) até (h)(17) deste regulamento podem ser registrados, cada um deles, de uma única fonte.	<b>mantido texto atual</b>
(iv) qualquer parâmetro para o qual o apêndice B do <b>RBHA 135</b> não apresentar valores deve ser gravado dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice M do <b>RBHA 121</b> .	(iv) qualquer parâmetro para o qual o apêndice B do <b>RBAC 135</b> não apresentar valores deve ser gravado dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice M do <b>RBAC 121</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), os parâmetros listados em 135.152 (h)(19) até (h)(22) deste regulamento devem, também, ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice B do <b>RBHA 135</b> .	(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), os parâmetros listados em 135.152 (h)(19) até (h)(22) deste regulamento devem, também, ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice B do <b>RBAC 135</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(3) o gravador de dados de voo aprovado requerido por esta seção deve ser instalado tão cedo quanto praticável, mas não mais tarde do que na próxima grande inspeção de manutenção a ser realizada após 18 de agosto de 1999. 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 grande componentes estruturais.	(3) o gravador de dados de voo aprovado requerido por esta seção deve ser instalado tão cedo quanto praticável, mas não mais tarde do que na próxima grande inspeção de manutenção a ser realizada após 18 de agosto de 1999. 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 grande componentes estruturais.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Para aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2000:	(b) Para aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2000:	<b>mantido texto atual</b>
(1) os parâmetros listados em 135.152(h)(1) até (h)(57) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do <b>RBHA 121</b> .	(1) os parâmetros listados em 135.152(h)(1) até (h)(57) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do <b>RBAC 121</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais listados em 135.152 (h) deste regulamento e 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 do <b>RBHA 121</b> até 20 de agosto de 2001.	(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais listados em 135.152 (h) deste regulamento e 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 do <b>RBAC 121</b> até 20 de agosto de 2001.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) Para todos os aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2002, os parâmetros listados em 135.152 (h)(1) até 135.152(h)(88) devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do <b>RBHA</b> 121.	(c) Para todos os aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2002, os parâmetros listados em 135.152 (h)(1) até 135.152(h)(88) devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do <b>RBAC</b> 121.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(d) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos do <b>RBHA</b> 25, seção 25.1459(a), (b), (d) e (e). 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. Uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:	(d) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos do <b>RBAC</b> 25, seção 25.1459(a), (b), (d) e (e). 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. Uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(1) que sejam do mesmo tipo;	(1) que sejam do mesmo tipo;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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. A documentação de correlação 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. A documentação de correlação deve ser conservada pelo detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Todos os aviões sujeitos a esta seção estão, também, sujeitos aos requisitos e exceções estabelecidas em 135.152(c) até 135.152(e) e 135.152(g) deste regulamento.	(e) Todos os aviões sujeitos a esta seção estão, também, sujeitos aos requisitos e exceções estabelecidas em 135.152(c) até 135.152(e) e 135.152(g) deste regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(f) [Para aviões fabricados antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não necessitam apresentar conformidade com esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 135.152 do <b>RBHA</b> 135, como apropriado: Beech Aircraft séries 99, Beech Aircraft 1300, Beech Aircraft 1900C, Construcciones Aeronauticas S.A. (CASA) C-212, deHavilland DHC-6, Dornier 228, HS-748, Embraer EMB 110, Jetstream 3101, Jetstream 3201 e Fairchild Aircraft SA-226 e Fairchild Metro SA-227.]	(f) [Para aviões fabricados antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não necessitam apresentar conformidade com esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 135.152 do <b>RBAC</b> 135, como apropriado: Beech Aircraft séries 99, Beech Aircraft 1300, Beech Aircraft 1900C, Construcciones Aeronauticas S.A. (CASA) C-212, deHavilland DHC-6, Dornier 228, HS-748, Embraer EMB 110, Jetstream 3101, Jetstream 3201 e Fairchild Aircraft SA-226 e Fairchild Metro SA-227.]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
<b>135.153 - SISTEMA DE ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (GPWS)</b>	<b>135.153 - SISTEMA DE ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (GPWS)</b>	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) Após 20 de abril de 1996, nenhuma pessoa pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que ele seja equipado com um sistema aprovado de alarme de proximidade do solo (Ground Proximity Warning System - GPWS).	(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que ele seja equipado com um sistema aprovado de alarme de proximidade do solo (Ground Proximity Warning System - GPWS).	adequação de texto para melhor compreensão
(b) Reservado.	(b) Reservado.	mantido texto atual
(c) Para um sistema requerido por esta seção, o Manual de voo aprovado do avião deverá conter:	(c) Para um sistema requerido por esta seção, o Manual de Voo (AFM) e o Manual Geral de Operações (MGO) aprovado do avião deverá conter:	Alterado para tendimento ao previsto no Anexo 6, Parte I, item 3.3, 4.2.2 e no apêndice 2, item 2.1.30 e adequação ao processo 60800.078682/2008-38.
(1) procedimentos apropriados para:	(1) procedimentos apropriados para:	mantido texto atual
(i) a utilização do sistema;	(i) a utilização do sistema;	mantido texto atual
(ii) operação correta do sistema por parte da tripulação;	(ii) operação correta do sistema por parte da tripulação;	mantido texto atual
(iii) desativação do sistema em condições de emergência e em condições planejadas anormais; e	(iii) desativação do sistema em condições de emergência e em condições planejadas anormais; e	mantido texto atual
(2) uma descrição de todas as fontes de sinais para o sistema que devem estar em operação.	(2) uma descrição de todas as fontes de sinais para o sistema que devem estar em operação.	mantido texto atual
(d) Nenhuma pessoa pode desativar um sistema requerido por esta seção, exceto de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo Manual de voo aprovado do avião.	(d) Nenhuma pessoa pode desativar um sistema requerido por esta seção, exceto de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo Manual de voo aprovado do avião.	mantido texto atual
(e) Sempre que um sistema requerido por esta seção for desativado, deve ser feita uma anotação nos registros de manutenção do avião constando data e horário da desativação.	(e) Sempre que um sistema requerido por esta seção for desativado, deve ser feita uma anotação nos registros de manutenção do avião constando data e horário da desativação.	mantido texto atual
(f) A validade desta seção expira em 01 de janeiro de 2008 para aviões engajados em voos internacionais e em 01 de janeiro de 2011 para os demais aviões.	(f) A validade desta seção expira em 01 de janeiro de 2008 para aviões engajados em voos internacionais e em 01 de janeiro de 2011 para os demais aviões.	mantido texto atual
<b>135.154 - SISTEMA DE PERCEPÇÃO E ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (E-GPWS)</b>	<b>135.154 - SISTEMA DE PERCEPÇÃO E ALARME DE PROXIMIDADE DO SOLO (E-GPWS)</b>	mantido texto atual
(a) Aviões fabricados após 31 de dezembro de 2003.	(a) Aviões fabricados após 31 de dezembro de 2003.	mantido texto atual
(1) nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, 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.	(1) nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, 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.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151.	(2) nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Aviões fabricados em ou antes de 01 de janeiro de 2004.	(b) Aviões fabricados em ou antes de 01 de janeiro de 2004.	<b>mantido texto atual</b>
(1) nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipada 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.	(1) nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipada 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.	<b>mantido texto atual</b>
(2) nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipadodo com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151.	(2) nenhuma pessoa pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipadodo com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151.	<b>mantido texto atual</b>
(3) as datas referidas nos subparágrafos (b)(1) e (b)(2) deste parágrafo aplicam-se a aviões operados em rotas internacionais. A menos que de outra forma determinado <b>pelo DAC</b> , para aviões operados exclusivamente dentro do Brasil, o prazo estende-se até 31 de dezembro de <b>2010</b> .	(3) as datas referidas nos subparágrafos (b)(1) e (b)(2) deste parágrafo aplicam-se a aviões operados em rotas internacionais. A menos que de outra forma determinado <b>pela ANAC</b> , para aviões operados exclusivamente dentro do Brasil, o prazo estende-se até 31 de dezembro de 2010.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(c) Manual de voo Aprovado. O Manual de voo Aprovado (AFM) deve conter procedimentos apropriados para:	(c) Manual de voo Aprovado. O Manual de voo Aprovado (AFM) deve conter procedimentos apropriados para:	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(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) reação apropriada da tripulação de voo em resposta aos alertas visuais e sonoros do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo;	<b>mantido texto atual</b>
	<b>(3) operação correta do sistema por parte da tripulação;</b>	<b>Incluído para atendimento ao previsto no Anexo 6, Parte I, item 3.3, 4.2.2 e no apêndice 2, item 2.1.30 e adequação ao processo 60800.078682/2008-38.</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(4) desativação do sistema em condições de emergência e em condições planejadas e anormais.	Incluído para atendimento ao previsto no Anexo 6, Parte I, item 3.3, 4.2.2 e no apêndice 2, item 2.1.30 e adequação ao processo 60800.078682/2008-38.
<b>135.155 - EXTINTORES DE INCÊNDIO. AERONAVES TRANSPORTANDO PASSAGEIROS</b>	<b>135.155 - EXTINTORES DE INCÊNDIO. AERONAVES TRANSPORTANDO PASSAGEIROS</b>	mantido texto atual
Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com extintores de incêndio, de tipo aprovado, para uso na cabine e no <b>compartimento de passageiros</b> , como se segue:	Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com extintores de incêndio, de tipo aprovado, para uso na <b>cabine de passageiros</b> , como se segue:	atualização de termo técnico
(a) o tipo e a quantidade do agente extintor devem ser adequados para todos os tipos de fogo de ocorrência previsível;	(a) o tipo e a quantidade do agente extintor devem ser adequados para todos os tipos de fogo de ocorrência previsível;	mantido texto atual
(b) pelo menos um extintor manual deve ser provido e adequadamente posicionado na cabine dos pilotos, para uso dos tripulantes; e	(b) pelo menos um extintor manual deve ser provido e adequadamente posicionado na cabine dos pilotos, para uso dos tripulantes; e	mantido texto atual
(c) pelo menos um extintor manual deve ser colocado e adequadamente posicionado no <b>compartimento dos passageiros</b> de cada aeronave tendo uma configuração para passageiros de pelo menos 10 mas menos de 31 assentos.	(c) pelo menos um extintor manual deve ser colocado e adequadamente posicionado no <b>cabine de passageiros</b> de cada aeronave tendo uma configuração para passageiros de pelo menos 10 mas menos de 31 assentos.	atualização de termo técnico
<b>135.157 - REQUISITOS PARA EQUIPAMENTOS DE OXIGÊNIO</b>	<b>135.157 - REQUISITOS PARA EQUIPAMENTOS DE OXIGÊNIO</b>	mantido texto atual
(a) Aeronaves não pressurizadas - Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave não pressurizada, nas altitudes de voo estabelecidas nesta seção, a menos que ela seja equipada com máscaras de oxigênio e com oxigênio suficientes para suprir os pilotos de acordo com 135.89(a) e para suprir, quando voando:	(a) Aeronaves não pressurizadas - Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave não pressurizada, nas altitudes de voo estabelecidas nesta seção, a menos que ela seja equipada com máscaras de oxigênio e com oxigênio suficientes para suprir os pilotos de acordo com 135.89(a) e para suprir, quando voando:	mantido texto atual
(1) em altitudes acima de 10.000 até 15.000 pés MSL, oxigênio para pelo menos 10% dos ocupantes da aeronave, outros que não os pilotos, para a parte do voo nessas altitudes que tiver duração superior a 30 minutos; e	(1) em altitudes acima de 10.000 até 15.000 pés MSL, oxigênio para pelo menos 10% dos ocupantes da aeronave, outros que não os pilotos, para a parte do voo nessas altitudes que tiver duração superior a 30 minutos; e	mantido texto atual
(2) acima de 15.000 pés MSL, oxigênio para cada ocupante da aeronave que não os pilotos.	(2) acima de 15.000 pés MSL, oxigênio para cada ocupante da aeronave que não os pilotos.	mantido texto atual
(b) Aeronaves pressurizadas - Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave pressurizada:	(b) Aeronaves pressurizadas - Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave pressurizada:	mantido texto atual
(1) em altitudes acima de 25.000 pés MSL, a menos que haja disponibilidade de máscaras e de oxigênio para fornecer, pelo menos, 10 minutos de oxigênio suplementar para cada ocupante da aeronave, outros que não os pilotos, para uso durante uma descida devido a perda de pressurização da cabine; e	(1) em altitudes acima de 25.000 pés MSL, a menos que haja disponibilidade de máscaras e de oxigênio para fornecer, pelo menos, 10 minutos de oxigênio suplementar para cada ocupante da aeronave, outros que não os pilotos, para uso durante uma descida devido a perda de pressurização da cabine; e	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) a menos que ela seja equipada com máscaras de oxigênio e com oxigênio suficientes para atender ao parágrafo (a) desta seção sempre que a altitude pressão da cabine exceder 10.000 pés MSL e, se houver falha de pressurização, para atender 135.89 (a) ou para prover duas horas de oxigênio para cada piloto, o que for maior, além de suprir enquanto voando:	(2) a menos que ela seja equipada com máscaras de oxigênio e com oxigênio suficientes para atender ao parágrafo (a) desta seção sempre que a altitude pressão da cabine exceder 10.000 pés MSL e, se houver falha de pressurização, para atender 135.89 (a) ou para prover duas horas de oxigênio para cada piloto, o que for maior, além de suprir enquanto voando:	mantido texto atual
(i) em níveis de voo acima de 10.000 até 15.000 pés MSL, oxigênio para, pelo menos, 10% dos ocupantes da aeronave, outros que não os pilotos, para a parte do voo nessas altitudes que tiver duração superior a 30 minutos; e	(i) em níveis de voo acima de 10.000 até 15.000 pés MSL, oxigênio para, pelo menos, 10% dos ocupantes da aeronave, outros que não os pilotos, para a parte do voo nessas altitudes que tiver duração superior a 30 minutos; e	mantido texto atual
(ii) acima de 25.000 pés MSL, oxigênio para cada ocupante da aeronave, outros que não os pilotos, para uma hora a menos que, em todo o tempo durante o voo acima dessa altitude, o avião possa descer com segurança para 15.000 pés MSL dentro de quatro minutos, quando, então, é requerido apenas 30 minutos de suprimento.	(ii) acima de 25.000 pés MSL, oxigênio para cada ocupante da aeronave, outros que não os pilotos, para uma hora a menos que, em todo o tempo durante o voo acima dessa altitude, o avião possa descer com segurança para 15.000 pés MSL dentro de quatro minutos, quando, então, é requerido apenas 30 minutos de suprimento.	mantido texto atual
(c) O equipamento requerido por esta seção deve ter meios para:	(c) O equipamento requerido por esta seção deve ter meios para:	mantido texto atual
(1) permitir que o piloto determine, prontamente e em voo, a quantidade de oxigênio disponível em cada fonte de suprimento e se o oxigênio está sendo entregue nas unidades de fornecimento; ou]	(1) permitir que o piloto determine, prontamente e em voo, a quantidade de oxigênio disponível em cada fonte de suprimento e se o oxigênio está sendo entregue nas unidades de fornecimento; ou]	mantido texto atual
(2) no caso de unidades individuais de fornecimento, permitir que cada usuário faça tais determinações quanto à entrega e ao fornecimento de oxigênio para si mesmo; e	(2) no caso de unidades individuais de fornecimento, permitir que cada usuário faça tais determinações quanto à entrega e ao fornecimento de oxigênio para si mesmo; e	mantido texto atual
(3) permitir aos pilotos usar oxigênio não diluído, a seu critério, em altitudes acima de 25.000 pés MSL.	(3) permitir aos pilotos usar oxigênio não diluído, a seu critério, em altitudes acima de 25.000 pés MSL.	mantido texto atual
<b>135.158 - SISTEMA DE INDICAÇÃO DO AQUECIMENTO DO PITOT</b>	<b>135.158 - SISTEMA DE INDICAÇÃO DO AQUECIMENTO DO PITOT</b>	mantido texto atual
(a) Após 12 de abril de 1981, nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte equipada com um sistema de aquecimento do tubo de pitot dos instrumentos de voo a menos que o avião seja equipado, também, com um sistema de indicação do funcionamento do sistema de aquecimento que atenda à seção 25.1326 do RBAC 25 efetivo em 12 de abril de 1978.	(a) Ninguém pode operar um avião categoria transporte equipada com um sistema de aquecimento do tubo de pitot dos instrumentos de voo a menos que o avião seja equipado, também, com um sistema de indicação do funcionamento do sistema de aquecimento que atenda à seção 25.1326 do RBAC 25 efetivo em 12 de abril de 1978.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC, retirado prazos expirados
<b>135.159 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS: TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM VOO VFR NOTURNO</b>	<b>135.159 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS: TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM VOO VFR NOTURNO</b>	mantido texto atual
[Ninguém pode operar uma aeronave em voo VFR noturno, transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com:	[Ninguém pode operar uma aeronave em voo VFR noturno, transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com:	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) um indicador giroscópico de razão de curva por piloto requerido, exceto nas seguintes aeronaves:	(a) um indicador giroscópico de razão de curva por piloto requerido, exceto nas seguintes aeronaves:	<b>mantido texto atual</b>
(1) aviões com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 360º em arfagem e rolamento e instalado de acordo com os requisitos de instrumentos estabelecidos no parágrafo 121.305(j) do <b>RBHA</b> 121.	(1) aviões com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 360º em arfagem e rolamento e instalado de acordo com os requisitos de instrumentos estabelecidos no parágrafo 121.305(j) do <b>RBAC</b> 121.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) helicópteros com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 780º de arfagem e 7120º de rolamento e instalado de acordo com o parágrafo 29.1303(g) do <b>RBHA</b> 29.	(2) helicópteros com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 780º de arfagem e 7120º de rolamento e instalado de acordo com o parágrafo 29.1303(g) do <b>RBAC</b> 29.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(3) helicópteros com peso máximo de decolagem aprovado de 6.000 lbs ou menos.	(3) helicópteros com peso máximo de decolagem aprovado de 6.000 lbs ou menos.	<b>mantido texto atual</b>
(b) um indicador de derrapagem por piloto requerido.	(b) um indicador de derrapagem por piloto requerido.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Um indicador giroscópico de arfagem e inclinação (horizonte artificial) por piloto requerido.	(c) Um indicador giroscópico de arfagem e inclinação (horizonte artificial) por piloto requerido.	<b>mantido texto atual</b>
(d) um indicador giroscópico de direção por piloto requerido.	(d) um indicador giroscópico de direção por piloto requerido.	<b>mantido texto atual</b>
(e) um gerador ou geradores capazes de suprir todas as prováveis combinações de cargas elétricas contínuas em voo para alimentar os equipamentos requeridos e recarregar a bateria.	(e) um gerador ou geradores capazes de suprir todas as prováveis combinações de cargas elétricas contínuas em voo para alimentar os equipamentos requeridos e recarregar a bateria.	<b>mantido texto atual</b>
(f) iluminação:	(f) iluminação:	<b>mantido texto atual</b>
(1) um sistema de luzes anticolisão;	(1) um sistema de luzes anticolisão;	<b>mantido texto atual</b>
(2) luzes dos instrumentos que tornem todos os instrumentos, interruptores e medidores fácil-mente legíveis e cujos raios luminosos diretos não atinjam os olhos dos pilotos; e	(2) luzes dos instrumentos que tornem todos os instrumentos, interruptores e medidores fácil-mente legíveis e cujos raios luminosos diretos não atinjam os olhos dos pilotos; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) uma lanterna portátil com pelo menos duas pilhas tamanho D ou equivalente por posto de pilotagem.	(3) uma lanterna portátil com pelo menos duas pilhas tamanho D ou equivalente por posto de pilotagem.	<b>mantido texto atual</b>
(g) para os propósitos do parágrafo (e) desta seção, uma carga elétrica contínua em voo inclui as cargas que drenam corrente continuamente durante o voo, tais como equipamentos rádio e instrumentos alimentados eletricamente e luzes, mas não inclui cargas ocasionais intermitentes.	(g) para os propósitos do parágrafo (e) desta seção, uma carga elétrica contínua em voo inclui as cargas que drenam corrente continuamente durante o voo, tais como equipamentos rádio e instrumentos alimentados eletricamente e luzes, mas não inclui cargas ocasionais intermitentes.	<b>mantido texto atual</b>
(h) não obstante as provisões dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, helicópteros com um peso máximo de decolagem aprovado de 6.000 lbs ou menos podem ser operados <b>até 6 de janeiro de 2004</b> , sob condições visuais à noite sem um indicador de derrapagem, um indicador de arfagem e inclinação (horizonte artificial) e um indicador giroscópico de direção.]		<b>retirado por prazo expirado</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
<b>135.161 - EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES E NAVEGAÇÃO: TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM VOO VFR NOTURNO OU VFR DIURNO EM ÁREAS CONTROLADAS</b>	<b>135.161 - EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES E NAVEGAÇÃO: TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM VOO VFR NOTURNO OU VFR DIURNO EM ÁREAS CONTROLADAS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo VFR noturno, ou VFR diurno em áreas controladas, a menos que ela tenha um equipamento rádio para comunicações bilaterais capaz, em voo, de transmitir e receber uma estação de solo distante 25 milhas pelo menos.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo VFR noturno, ou VFR diurno em áreas controladas, a menos que ela tenha um equipamento rádio para comunicações bilaterais capaz, em voo, de transmitir e receber uma estação de solo distante 25 milhas pelo menos.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo VFR noturno, a menos que ela possua equipamentos de rádio-navegação capazes de receber sinais das estações de terra a serem utilizadas.	(b) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo VFR noturno, a menos que ela possua equipamentos de rádio-navegação capazes de receber sinais das estações de terra a serem utilizadas.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.163 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS: AERONAVES TRANSPORTANDO PASSAGEIROS EM VOO IFR</b>	<b>135.163 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS: AERONAVES TRANSPORTANDO PASSAGEIROS EM VOO IFR</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR transportando passageiros, a menos que ela possua os seguintes equipamentos e instrumentos, todos funcionando:	[Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR transportando passageiros, a menos que ela possua os seguintes equipamentos e instrumentos, todos funcionando:	<b>mantido texto atual</b>
(a) um indicador de velocidade vertical para cada piloto requerido;	(a) um indicador de velocidade vertical para cada piloto requerido;	<b>mantido texto atual</b>
(b) um indicador de temperatura externa;	(b) um indicador de temperatura externa;	<b>mantido texto atual</b>
(c) um tubo pitot, com aquecimento, para cada indicador de velocidade;	(c) um tubo pitot, com aquecimento, para cada indicador de velocidade;	<b>mantido texto atual</b>
(d) um dispositivo de alarme de falha de energia ou um indicador de vácuo para mostrar a energia disponível para instrumentos giroscópicos de cada fonte de energia;	(d) um dispositivo de alarme de falha de energia ou um indicador de vácuo para mostrar a energia disponível para instrumentos giroscópicos de cada fonte de energia;	<b>mantido texto atual</b>
(e) uma fonte alternada de pressão estática para os indicadores de altitude, velocidade e velocidade vertical;	(e) uma fonte alternada de pressão estática para os indicadores de altitude, velocidade e velocidade vertical;	<b>mantido texto atual</b>
(f) para aeronaves monomotoras:	(f) para aeronaves monomotoras:	<b>mantido texto atual</b>
(1) duas fontes independentes de geração de energia elétrica cada uma das quais seja capaz de suprir todas as prováveis combinações de cargas elétricas contínuas em voo para alimentar os equipamentos e instrumentos requeridos; ou	(1) duas fontes independentes de geração de energia elétrica cada uma das quais seja capaz de suprir todas as prováveis combinações de cargas elétricas contínuas em voo para alimentar os equipamentos e instrumentos requeridos; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) em adição à fonte primária de geração de energia elétrica, uma bateria de reserva ou uma fonte alternada de energia elétrica que seja capaz de suprir 150% das cargas elétricas de todos os instrumentos e equipamentos requeridos necessários para uma operação segura em emergência da aeronave por pelo menos uma hora;	(2) em adição à fonte primária de geração de energia elétrica, uma bateria de reserva ou uma fonte alternada de energia elétrica que seja capaz de suprir 150% das cargas elétricas de todos os instrumentos e equipamentos requeridos necessários para uma operação segura em emergência da aeronave por pelo menos uma hora;	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(g) para aeronaves multimotoras, pelo menos dois geradores ou alternadores montados em motores diferentes, para os quais qualquer combinação de metade da potência total ainda forneça potência suficiente para suprir as cargas elétricas de todos os instrumentos requeridos e equipamentos necessários para operação segura, em emergência, da aeronave. Para helicópteros multimotores, os dois geradores requeridos podem ser montados na caixa de engrenagem do rotor principal; e	(g) para aeronaves multimotoras, pelo menos dois geradores ou alternadores montados em motores diferentes, para os quais qualquer combinação de metade da potência total ainda forneça potência suficiente para suprir as cargas elétricas de todos os instrumentos requeridos e equipamentos necessários para operação segura, em emergência, da aeronave. Para helicópteros multimotores, os dois geradores requeridos podem ser montados na caixa de engrenagem do rotor principal; e	mantido texto atual
(h) duas fontes independentes de energia para os instrumentos giroscópicos (com meios de selecionar cada uma delas), das quais pelo menos uma seja uma bomba de vácuo ou gerador acionado pelo motor. Cada uma das fontes deve ser capaz de alimentar todos os instrumentos giroscópicos, devendo ser instalada de modo que a falha de um instrumento não interfira com o suprimento de energia para os demais instrumentos ou com as demais fontes supridoras. Fazem exceção as aeronaves monomotoras, desde que o indicador de razão de curva tenha uma fonte de energia separada da fonte de alimentação do horizonte artificial e da bússola giroscópica. Para os propósitos deste parágrafo, para aeronaves multimotoras, cada fonte acionada por motor deve estar instalada em um motor diferente.	(h) duas fontes independentes de energia para os instrumentos giroscópicos (com meios de selecionar cada uma delas), das quais pelo menos uma seja uma bomba de vácuo ou gerador acionado pelo motor. Cada uma das fontes deve ser capaz de alimentar todos os instrumentos giroscópicos, devendo ser instalada de modo que a falha de um instrumento não interfira com o suprimento de energia para os demais instrumentos ou com as demais fontes supridoras. Fazem exceção as aeronaves monomotoras, desde que o indicador de razão de curva tenha uma fonte de energia separada da fonte de alimentação do horizonte artificial e da bússola giroscópica. Para os propósitos deste parágrafo, para aeronaves multimotoras, cada fonte acionada por motor deve estar instalada em um motor diferente.	mantido texto atual
(i) para os propósitos desta seção, "carga elétrica contínua em voo" inclui as cargas que drenam corrente continuamente durante o voo, tais como equipamentos-rádio, instrumentos elétricos e luzes, mas não inclui cargas intermitentes ocasionais.]	(i) para os propósitos desta seção, "carga elétrica contínua em voo" inclui as cargas que drenam corrente continuamente durante o voo, tais como equipamentos-rádio, instrumentos elétricos e luzes, mas não inclui cargas intermitentes ocasionais.]	mantido texto atual
<b>135.165 - EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES E NAVEGAÇÃO. VOOS SOBRE GRANDES EXTENSÕES DE ÁGUA OU IFR</b>	<b>135.165 - EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES E NAVEGAÇÃO. VOOS SOBRE GRANDES EXTENSÕES DE ÁGUA OU IFR</b>	mantido texto atual
[(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou um avião multimotor em uma operação complementar como definida no <b>RBHA 119</b> em voo <b>IFR</b> ou sobre grandes extensões de água, a menos que ele seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("Required Navigation Performance" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:	[(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou um avião multimotor em uma operação complementar como definida no <b>RBAC 119</b> em voo <b>IFR</b> ou sobre grandes extensões de água, a menos que ele seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("Required Navigation Performance" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(1) dois transmissores;	(1) dois transmissores;	mantido texto atual
(2) dois microfones;	(2) dois microfones;	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) dois fones ou um fone e um alto-falante;	(3) dois fones ou um fone e um alto-falante;	<b>mantido texto atual</b>
(4) um receptor de "marker beacon";	(4) um receptor de "marker beacon";	<b>mantido texto atual</b>
(5) dois receptores independentes para navegação; e	(5) dois receptores independentes para navegação; e	<b>mantido texto atual</b>
(6) dois receptores independentes para comunicações.	(6) dois receptores independentes para comunicações.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Ninguém pode operar uma aeronave que não as especificadas no parágrafo (a) desta seção em operações IFR ou sobre grandes extensões de água a menos que ela seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("Required Navigation Performance" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:	(b) Ninguém pode operar uma aeronave que não as especificadas no parágrafo (a) desta seção em operações IFR ou sobre grandes extensões de água a menos que ela seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("Required Navigation Performance" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:	<b>mantido texto atual</b>
(1) um transmissor;	(1) um transmissor;	<b>mantido texto atual</b>
(2) dois microfones;	(2) dois microfones;	<b>mantido texto atual</b>
(3) dois fones ou um fone e um alto-falante;	(3) dois fones ou um fone e um alto-falante;	<b>mantido texto atual</b>
(4) um receptor de "marker beacon";	(4) um receptor de "marker beacon";	<b>mantido texto atual</b>
(5) dois receptores independentes para navegação;	(5) dois receptores independentes para navegação;	<b>mantido texto atual</b>
(6) dois receptores independentes para comunicações; e	(6) dois receptores independentes para comunicações; e	<b>mantido texto atual</b>
(7) apenas para operações sobre grandes extensões de água, um transmissor adicional.	(7) apenas para operações sobre grandes extensões de água, um transmissor adicional.	<b>mantido texto atual</b>
(8) apenas para helicópteros em operações "off-shore", quando requerido, um VHF naval.	(8) apenas para helicópteros em operações "off-shore", quando requerido, um VHF naval.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Para os propósitos dos parágrafos (a)(5), (a)(6), (b)(5) e (b)(6) desta seção, um receptor é independente se o funcionamento de qualquer de suas partes não depende do funcionamento de qualquer parte de outro receptor. Entretanto, um receptor que possa receber tanto sinais de comunicações e quanto de navegação pode ser usado no lugar de dois receptores separados um de sinais para navegação e outro de sinais para comunicações.	(c) Para os propósitos dos parágrafos (a)(5), (a)(6), (b)(5) e (b)(6) desta seção, um receptor é independente se o funcionamento de qualquer de suas partes não depende do funcionamento de qualquer parte de outro receptor. Entretanto, um receptor que possa receber tanto sinais de comunicações e quanto de navegação pode ser usado no lugar de dois receptores separados um de sinais para navegação e outro de sinais para comunicações.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Não obstante os requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção, pode ser autorizado <b>pelo DAC</b> e aprovado nas especificações operativas do detentor de certificado a instalação e o uso de um único sistema de navegação de longo alcance e de um único sistema de comunicações de longo alcance para operações sobre grandes extensões de água. Os fatores abaixo estão entre aqueles que são analisados pelo DAC para conceder a autorização:	(d) Não obstante os requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção, pode ser autorizado <b>pela ANAC</b> e aprovado nas especificações operativas do detentor de certificado a instalação e o uso de um único sistema de navegação de longo alcance e de um único sistema de comunicações de longo alcance para operações sobre grandes extensões de água. Os fatores abaixo estão entre aqueles que são analisados pela ANAC para conceder a autorização:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(1) a habilidade da tripulação de voo em determinar com confiabilidade os fixos de posição do avião dentro do grau de precisão requerido pelo ATC;	(1) a habilidade da tripulação de voo em determinar com confiabilidade os fixos de posição do avião dentro do grau de precisão requerido pelo ATC;	<b>mantido texto atual</b>
(2) a extensão da rota a ser voada; e	(2) a extensão da rota a ser voada; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) a duração das falhas de comunicações em frequência muito alta (VHF).	(3) a duração das falhas de comunicações em frequência muito alta (VHF).	<b>mantido texto atual</b>
(e) Para os propósitos desta seção operação sobre grande extensão de água significa uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral igual ou superior a 186 km (100 milhas marítimas);	(e) Para os propósitos desta seção operação sobre grande extensão de água significa uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral igual ou superior a 186 km (100 milhas marítimas);	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.166 - EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA. OPERAÇÃO SOBRE TERRENO DESABITADO OU SELVA</b>	<b>135.166 - EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA. OPERAÇÃO SOBRE TERRENO DESABITADO OU SELVA</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>Após 01 de outubro de 1991</b> , ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento sobre terreno desabitado ou sobre selva a menos que ela possua os seguintes equipamentos para sobrevivência e busca e salvamento:	Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento sobre terreno desabitado ou sobre selva a menos que ela possua os seguintes equipamentos para sobrevivência e busca e salvamento:	<b>adequação de texto para melhor compreensão, retirado prazos expirados</b>
(a) equipamento pirotécnico de sinalização.	(a) equipamento pirotécnico de sinalização.	<b>mantido texto atual</b>
(b) para helicópteros, um transmissor localizador de emergência (ELT), homologado, do tipo de sobrevivência. As baterias usadas nesse transmissor devem ser substituídas (ou recarregadas, se for o caso) quando o transmissor tiver acumulado mais de uma hora de funcionamento e, também, quando 50% de sua vida útil (ou 50% de sua vida útil de carga) tiver se expirado. A nova data de expiração deve ser claramente marcada no exterior do transmissor. O tempo de vida útil da bateria ou de vida útil da carga estabelecido neste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas durante períodos de estocagem (como baterias ativadas por água).	(b) para helicópteros, um transmissor localizador de emergência (ELT), homologado, do tipo de sobrevivência. As baterias usadas nesse transmissor devem ser substituídas (ou recarregadas, se for o caso) quando o transmissor tiver acumulado mais de uma hora de funcionamento e, também, quando 50% de sua vida útil (ou 50% de sua vida útil de carga) tiver se expirado. A nova data de expiração deve ser claramente marcada no exterior do transmissor. O tempo de vida útil da bateria ou de vida útil da carga estabelecido neste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas durante períodos de estocagem (como baterias ativadas por água).	<b>mantido texto atual</b>
(c) um conjunto de sobrevivência colocado em bolsa de lona (ou similar), com conteúdo aprovado <b>pelo DAC</b> e apropriado à rota a ser voada ou:	(c) um conjunto de sobrevivência colocado em bolsa de lona (ou similar), com conteúdo aprovado <b>pela ANAC</b> e apropriado à rota a ser voada ou:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) material para sinalização, independente do equipamento pirotécnico requerido pelo parágrafo (a) desta seção;	(1) material para sinalização, independente do equipamento pirotécnico requerido pelo parágrafo (a) desta seção;	<b>mantido texto atual</b>
(2) material em quantidade suficiente para purificar água e fornecer um mínimo de caloria, para o consumo de cada ocupante por 24 horas;	(2) material em quantidade suficiente para purificar água e fornecer um mínimo de caloria, para o consumo de cada ocupante por 24 horas;	<b>mantido texto atual</b>
(3) fazedor de fogo;	(3) fazedor de fogo;	<b>mantido texto atual</b>
(4) uma faca e manual de sobrevivência;	(4) uma faca e manual de sobrevivência;	<b>mantido texto atual</b>
(5) repelente de insetos;	(5) repelente de insetos;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(6) Sal de cozinha;	(6) Sal de cozinha;	<b>mantido texto atual</b>
(7) Uma lanterna, uma bússola e um apito; e	(7) Uma lanterna, uma bússola e um apito; e	<b>mantido texto atual</b>
(8) Um conjunto de primeiros socorros (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(a)(1)(iii)).	(8) Um conjunto de primeiros socorros (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(a)(1)(iii)).	<b>mantido texto atual</b>
(d) não obstante o parágrafo (c) desta seção, a bolsa de sobrevivência por ele requerida pode ser dispensada em um avião equipado com um ELT automático transmitindo em 406 MHz ou em um helicóptero cujo ELT requerido pelo parágrafo (b) desta seção transmita na referida frequência.	(d) não obstante o parágrafo (c) desta seção, a bolsa de sobrevivência por ele requerida pode ser dispensada em um avião equipado com um ELT automático transmitindo em 406 MHz ou em um helicóptero cujo ELT requerido pelo parágrafo (b) desta seção transmita na referida frequência.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.167 - EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA. OPERAÇÃO SOBRE GRANDES EXTENSÕES D'ÁGUA E OPERAÇÕES "OFF-SHORE" COM HELICÓPTEROS</b>	<b>135.167 - EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA. OPERAÇÃO SOBRE GRANDES EXTENSÕES D'ÁGUA E OPERAÇÕES "OFF-SHORE" COM HELICÓPTEROS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que ela possua, instalado em local <b>conspicuamente</b> marcado e facilmente acessível pelos ocupantes caso ocorra um pouso n'água, o seguinte equipamento:	(a) Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que ela possua, instalado em local <b>visível</b> marcado e facilmente acessível pelos ocupantes caso ocorra um pouso n'água, o seguinte equipamento:	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(1) para cada ocupante, um colete salva-vidas aprovado equipado com lâmpada localizadora de sobrevivência. O colete deve ser facilmente acessível de cada um dos assentos ocupados.	(1) para cada ocupante, um colete salva-vidas aprovado equipado com lâmpada localizadora de sobrevivência. O colete deve ser facilmente acessível de cada um dos assentos ocupados.	<b>mantido texto atual</b>
(2) botes aprovados em número suficiente (no que diz respeito à capacidade de flutuação) para transportar todos os ocupantes da aeronave.	(2) botes aprovados em número suficiente (no que diz respeito à capacidade de flutuação) para transportar todos os ocupantes da aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Cada bote salva-vidas requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser equipado, pelo menos, com o seguinte:	(b) Cada bote salva-vidas requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser equipado, pelo menos, com o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) uma luz de localização aprovada;	(1) uma luz de localização aprovada;	<b>mantido texto atual</b>
(2) um dispositivo de sinalização pirotécnica aprovado; e	(2) um dispositivo de sinalização pirotécnica aprovado; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) um dos seguintes conjuntos:	(3) um dos seguintes conjuntos:	<b>mantido texto atual</b>
(i) um conjunto de sobrevivência, apropriado à rota a ser voada; ou	(i) um conjunto de sobrevivência, apropriado à rota a ser voada; ou	<b>mantido texto atual</b>
(ii) uma capota (para servir de vela, fazer sombra e coletar água de chuva);	(ii) uma capota (para servir de vela, fazer sombra e coletar água de chuva);	<b>mantido texto atual</b>
(iii) um refletor de radar;	(iii) um refletor de radar;	<b>mantido texto atual</b>
(iv) um conjunto para reparos no bote;	(iv) um conjunto para reparos no bote;	<b>mantido texto atual</b>
(v) um recipiente para retirar água do bote;	(v) um recipiente para retirar água do bote;	<b>mantido texto atual</b>
(vi) um espelho para sinalização;	(vi) um espelho para sinalização;	<b>mantido texto atual</b>
(vii) um apito;	(vii) um apito;	<b>mantido texto atual</b>
(viii) uma faca de bote (sem ponta);	(viii) uma faca de bote (sem ponta);	<b>mantido texto atual</b>
(ix) uma cápsula de CO2 para enchimento do bote;	(ix) uma cápsula de CO2 para enchimento do bote;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(x) uma bomba para enchimento manual;	(x) uma bomba para enchimento manual;	<b>mantido texto atual</b>
(xi) dois remos;	(xi) dois remos;	<b>mantido texto atual</b>
(xii) um cordel com 23 m (75 pés) de comprimento;	(xii) um cordel com 23 m (75 pés) de comprimento;	<b>mantido texto atual</b>
(xiii) uma bússola magnética;	(xiii) uma bússola magnética;	<b>mantido texto atual</b>
(xiv) um marcador de mar;	(xiv) um marcador de mar;	<b>mantido texto atual</b>
(xv) uma lanterna com, pelo menos, duas pilhas de tamanho "D" ou equivalente;	(xv) uma lanterna com, pelo menos, duas pilhas de tamanho "D" ou equivalente;	<b>mantido texto atual</b>
(xvi) um suprimento de rações de emergência para dois dias, fornecendo pelo menos 1000 calorias/dia para cada pessoa;	(xvi) um suprimento de rações de emergência para dois dias, fornecendo pelo menos 1000 calorias/dia para cada pessoa;	<b>mantido texto atual</b>
(xvii) um conjunto de dessalinização de água do mar para cada duas pessoas da capacidade do bote, ou 600 g de água para cada pessoa da capacidade do bote;	(xvii) um conjunto de dessalinização de água do mar para cada duas pessoas da capacidade do bote, ou 600 g de água para cada pessoa da capacidade do bote;	<b>mantido texto atual</b>
(xviii) um conjunto de pesca; e	(xviii) um conjunto de pesca; e	<b>mantido texto atual</b>
(xix) um manual de sobrevivência adequado à área onde a aeronave será operada.	(xix) um manual de sobrevivência adequado à área onde a aeronave será operada.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que seja fixado a um dos botes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, um transmissor localizador de emergência para sobrevivência, <b>homologado</b> . As baterias usadas nesse transmissor devem ser substituídas (ou recarregadas, se for o caso) quando o transmissor tiver acumulado mais de uma hora de funcionamento e, também, quando 50% de sua vida útil (ou 50% de sua vida útil de carga) tiver se expirado. A nova data de expiração deve ser claramente marcada no exterior do transmissor. O tempo de vida útil da bateria ou de vida útil da carga estabelecido neste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas durante períodos de estocagem (como baterias ativadas por água).	(c) Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que seja fixado a um dos botes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, um transmissor localizador de emergência para sobrevivência, <b>certificado</b> . As baterias usadas nesse transmissor devem ser substituídas (ou recarregadas, se for o caso) quando o transmissor tiver acumulado mais de uma hora de funcionamento e, também, quando 50% de sua vida útil (ou 50% de sua vida útil de carga) tiver se expirado. A nova data de expiração deve ser claramente marcada no exterior do transmissor. O tempo de vida útil da bateria ou de vida útil da carga estabelecido neste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas durante períodos de estocagem (como baterias ativadas por água).	<b>adequação de nomenclatura</b>
(d) Os helicópteros que operam em plataformas fixas ou flutuantes "off-shore", além de atender ao previsto nos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção, devem, ainda, ser de tipo <b>homologado</b> para pouso normal na água (possuir flutuadores ou ter fuselagem tipo "casco").	(d) Os helicópteros que operam em plataformas fixas ou flutuantes "off-shore", além de atender ao previsto nos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção, devem, ainda, ser de tipo <b>certificado</b> para pouso normal na água (possuir flutuadores ou ter fuselagem tipo "casco").	<b>adequação de nomenclatura</b>
(e) Para os propósitos desta seção operação sobre grande extensão de água significa:	(e) Para os propósitos desta seção operação sobre grande extensão de água significa:	<b>mantido texto atual</b>
(1) Para um avião de tipo não <b>homologado</b> na categoria transporte, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral superior a 93 km (50 milhas marítimas);	(1) Para um avião de tipo não <b>certificado</b> na categoria transporte, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral superior a 93 km (50 milhas marítimas);	<b>adequação de nomenclatura</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) para um avião de tipo <b>homologado</b> na categoria transporte, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral igual ou superior a 186 km (100 milhas marítimas); e	(2) para um avião de tipo <b>certificado</b> na categoria transporte, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral igual ou superior a 186 km (100 milhas marítimas); e	<b>adequação de nomenclatura</b>
(3) para um helicóptero, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal do litoral (ou margem) superior a 93 km (50 milhas marítimas) e a mais de 93 km (50 milhas marítimas) de um heliponto fixo ou flutuante na água ("off-shore").]	(3) para um helicóptero, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal do litoral (ou margem) superior a 93 km (50 milhas marítimas) e a mais de 93 km (50 milhas marítimas) de um heliponto fixo ou flutuante na água ("off-shore").]	<b>mantido texto atual</b>
	<b>135.68 - RESERVADO</b>	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.68)</b>
<b>135.169 - REQUISITOS ADICIONAIS DE AERONAVEGABILIDADE</b>	<b>135.169 - REQUISITOS ADICIONAIS DE AERONAVEGABILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Exceto para aviões homologados na categoria transporte regional, ninguém pode operar um grande avião a menos que ele cumpra os requisitos adicionais de aeronavegabilidade das seções 121.213 até 121.283 e 121.307 do <b>RBHA 121</b> .	(a) Exceto para aviões homologados na categoria transporte regional, ninguém pode operar um grande avião a menos que ele cumpra os requisitos adicionais de aeronavegabilidade das seções 121.213 até 121.283 e 121.307 do <b>RBAC 121</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(b) Ninguém pode operar um pequeno avião, com motor convencional ou turboélice, que tenha uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo assentos para piloto, a menos que ele seja de tipo homologado no Brasil:	(b) Ninguém pode operar um pequeno avião, com motor convencional ou turboélice, que tenha uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo assentos para piloto, a menos que ele seja de tipo certificado no Brasil:	<b>mantido texto atual</b>
(1) na categoria transporte;	(1) na categoria transporte;	<b>mantido texto atual</b>
(2) antes de 01 de julho de 1970, na categoria normal e atenda aos requisitos especiais para aviões em operações segundo este regulamento;	(2) antes de 01 de julho de 1970, na categoria normal e atenda aos requisitos especiais para aviões em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(3) antes de 19 de julho de 1970, na categoria normal e atenda aos requisitos especiais de <b>homologação</b> do regulamento SFAR 23 do FAA;	(3) antes de 19 de julho de 1970, na categoria normal e que atenda aos requisitos especiais de <b>certificação</b> do regulamento SFAR 23 do FAA;	<b>adequação de nomenclatura</b>
(4) na categoria normal e atenda aos requisitos do apêndice A deste regulamento;	(4) na categoria normal e atenda aos requisitos do apêndice A deste regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(5) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1(a) do FAR SFAR 41 (operações com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 5.670 kg (12.500 lb));	(5) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1(a) do FAR SFAR 41 (operações com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 5.670 kg (12.500 lb));	<b>mantido texto atual</b>
(6) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1(b) do FAR SFAR 41 (operações com peso máximo de decolagem superior a 5.670 kg (12.500 lb)); ou	(6) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1(b) do FAR SFAR 41 (operações com peso máximo de decolagem superior a 5.670 kg (12.500 lb)); ou	<b>mantido texto atual</b>
(7) na categoria transporte regional.	(7) na categoria transporte regional.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) Ninguém pode operar um pequeno avião com uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, com uma configuração de assentos maior que a máxima configuração de assentos usada nesse tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da entrada em vigor da presente versão. Este parágrafo não se aplica a:	(c) Ninguém pode operar um pequeno avião com uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, com uma configuração de assentos maior que a máxima configuração de assentos usada nesse tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da entrada em vigor da presente versão. Este parágrafo não se aplica a:	<b>mantido texto atual</b>
(1) um avião <b>homologado</b> na categoria transporte; ou	(1) um avião <b>certificado</b> na categoria transporte; ou	<b>adequação de nomenclatura</b>
(2) um avião que atenda:	(2) um avião que atenda:	<b>mantido texto atual</b>
(i) ao apêndice A deste regulamento, desde que sua configuração para passageiros, excluindo assentos de pilotos, não ultrapasse 19 assentos; ou	(i) ao apêndice A deste regulamento, desde que sua configuração para passageiros, excluindo assentos de pilotos, não ultrapasse 19 assentos; ou	<b>mantido texto atual</b>
(ii) ao SFAR (Special Federal Aviation Regulation) 41.	(ii) ao SFAR (Special Federal Aviation Regulation) 41.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Compartimentos de carga e bagagem:	(d) Compartimentos de carga e bagagem:	<b>mantido texto atual</b>
(1) <b>após 20 de março de 1995</b> , cada compartimento Classe C ou D, como definidos na seção 25.857 do <b>RBHA 25</b> , com volume interno superior a 200 pés cúbicos e pertencente a um avião categoria transporte de tipo homologado após 1º de janeiro de 1958, deve possuir painéis de forração de teto e de parede que sejam construídos com:	(1) Cada compartimento Classe C ou D, como definidos na seção 25.857 do <b>RBAC 25</b> , com volume interno superior a 200 pés cúbicos e pertencente a um avião categoria transporte de tipo homologado após 1º de janeiro de 1958, deve possuir painéis de forração de teto e de parede que sejam construídos com:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC, retirado prazos expirados</b>
(i) fibra de vidro reforçada com resina;	(i) fibra de vidro reforçada com resina;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) materiais que atendam aos requisitos de ensaio do apêndice F, parte III, do <b>RBHA 25</b> ; ou	(ii) materiais que atendam aos requisitos de ensaio do apêndice F, parte III, do <b>RBAC 25</b> ; ou	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(iii) no caso de instalações de forração aprovadas antes de 20 de março de 1989, alumínio.	(iii) no caso de instalações de forração aprovadas antes de 20 de março de 1989, alumínio.	<b>mantido texto atual</b>
(2) para o atendimento a este parágrafo, o termo "forração" inclui qualquer característica de projeto, tais como juntas e prendedores, que possam afetar a capacidade da forração em conter incêndios.	(2) para o atendimento a este parágrafo, o termo "forração" inclui qualquer característica de projeto, tais como juntas e prendedores, que possam afetar a capacidade da forração em conter incêndios.	<b>mantido texto atual</b>
(3) [para aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, trazidos a registro no RAB em, ou após, 20 de junho de 2001 cada compartimento Classe D, de qualquer volume, deve atender aos padrões de 25.857(c) e 25.858 do <b>RBHA 25</b> 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.	(3) [para aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, trazidos a registro no RAB em, ou após, 20 de junho de 2001 cada compartimento Classe D, de qualquer volume, deve atender aos padrões de 25.857(c) e 25.858 do <b>RBAC 25</b> 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.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(4) para os aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, registrados no Brasil antes de 20 de junho de 2001, os requisitos do parágrafo (d)(3) desta seção, a menos que de outra maneira autorizado <b>pele DAC</b> , devem ser atendidos até 20 de junho de 2005.]	(4) para os aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, registrados no Brasil antes de 20 de junho de 2001, os requisitos do parágrafo (d)(3) desta seção, a menos que de outra maneira autorizado <b>pela ANAC</b> , devem ser atendidos até 20 de junho de 2005.]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(e) Relatórios de conversões e reconfigurações ("retrofits").	(e) Relatórios de conversões e reconfigurações ("retrofits").	<b>mantido texto atual</b>
(1) até o momento em que todos os compartimentos Classe D em aviões categoria transporte operados segundo este regulamento tenham sido convertidos ou reconfigurados com um sistema de detecção e supressão apropriado, cada detentor de certificado deve apresentar <b>ao DAC</b> relatórios periódicos, por escrito, que contenham as informações especificadas abaixo:	(1) até o momento em que todos os compartimentos Classe D em aviões categoria transporte operados segundo este regulamento tenham sido convertidos ou reconfigurados com um sistema de detecção e supressão apropriado, cada detentor de certificado deve apresentar <b>à ANAC</b> relatórios periódicos, por escrito, que contenham as informações especificadas abaixo:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(2) o primeiro relatório deve ser apresentado <b>ao DAC</b> pelo detentor de certificado em 01 de dezem-bro de 2001 e, após esta data, a cada intervalo de 6 meses.	(2) o primeiro relatório deve ser apresentado <b>à ANAC</b> pelo detentor de certificado em 01 de dezem-bro de 2001 e, após esta data, a cada intervalo de 6 meses.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
<b>135.170 - MATERIAIS PARA INTERIORES</b>	<b>135.170 - MATERIAIS PARA INTERIORES</b>	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(a) Ninguém pode operar um avião que seja conforme com um Certificado de Homologação Suplementar de Tipo (ou com uma emenda a um Certificado de Homologação de Tipo) emitido segundo o SFAR 41 para peso máximo de decolagem aprovado superior a 5670 kg (12.500 lb), a menos que, dentro de um ano após a emissão do Certificado de Aeronavegabilidade inicial emitido segundo o referido SFAR, o avião esteja conforme com os requisitos para materiais de interior estabelecidos pelo parágrafo 25.853(a) vigente em 06 de março de 1995 (antigos parágrafos 25.853(a), (b), (b-1), (b-2) e (b-3) do <b>RBHA 25</b> vigente em 26 de setembro de 1978).</p>	<p>(a) Ninguém pode operar um avião que seja conforme com um Certificado de Homologação Suplementar de Tipo (ou com uma emenda a um Certificado de Homologação de Tipo) emitido segundo o SFAR 41 para peso máximo de decolagem aprovado superior a 5670 kg (12.500 lb), a menos que, dentro de um ano após a emissão do Certificado de Aeronavegabilidade inicial emitido segundo o referido SFAR, o avião esteja conforme com os requisitos para materiais de interior estabelecidos pelo parágrafo 25.853(a) vigente em 06 de março de 1995 (antigos parágrafos 25.853(a), (b), (b-1), (b-2) e (b-3) do <b>RBAC 25</b> vigente em 26 de setembro de 1978).</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b></p>
<p>(b) Exceto para aviões categoria transporte regional e aviões <b>homologados</b> segundo o SFAR 41, nenhuma pessoa pode operar um grande avião a menos que ele atenda aos seguintes requisitos adicionais de aeronavegabilidade:</p>	<p>(b) Exceto para aviões categoria transporte regional e aviões <b>certificados</b> segundo o SFAR 41, nenhuma pessoa pode operar um grande avião a menos que ele atenda aos seguintes requisitos adicionais de aeronavegabilidade:</p>	<p><b>adequação de nomenclatura</b></p>
<p>(1) exceto para aqueles materiais incluídos no parágrafo (b)(2) desta seção, todos os materiais de interior de cada compartimento usado por tripulantes ou passageiros devem atender às provisões do parágrafo 25.853 do <b>RBHA 25</b> efetivado nas datas abaixo ou como posteriormente emendado:</p>	<p>(1) exceto para aqueles materiais incluídos no parágrafo (b)(2) desta seção, todos os materiais de interior de cada compartimento usado por tripulantes ou passageiros devem atender às provisões do parágrafo 25.853 do <b>RBAC 25</b> efetivado nas datas abaixo ou como posteriormente emendado:</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b></p>
<p>(i) exceto como previsto no parágrafo (b)(1)(iv) desta seção, cada avião com configuração para passageiros de vinte ou mais assentos e fabricado após 19 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 parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), 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) exceto como previsto no parágrafo (b)(1)(iv) desta seção, cada avião com configuração para passageiros de vinte ou mais assentos e fabricado após 19 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 parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), 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><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(ii) cada avião com configuração para passageiros de vinte ou mais assentos e fabricado após 19 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 parágrafo 25.853(a-1) vigente em 26 de setembro de 1988).</p>	<p>(ii) cada avião com configuração para passageiros de vinte ou mais assentos e fabricado após 19 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 parágrafo 25.853(a-1) vigente em 26 de setembro de 1988).</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(iii) exceto como previsto nos parágrafos (b)(1)(v) ou (vi) desta seção, cada avião cujo requerimen-to para obtenção de homologação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, qualquer que seja sua configuração para passageiros, quando uma substituição substancialmente completa do interior da cabine for realizada após 30 de abril de 1972, deve atender às provisões do parágrafo 25.853 vigente em 30 de abril de 1972.</p>	<p>(iii) exceto como previsto nos parágrafos (b)(1)(v) ou (vi) desta seção, cada avião cujo requerimen-to para obtenção de homologação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, qualquer que seja sua configuração para passageiros, quando uma substituição substancialmente completa do interior da cabine for realizada após 30 de abril de 1972, deve atender às provisões do parágrafo 25.853 vigente em 30 de abril de 1972.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(iv) exceto como previsto nos parágrafos (b)(1)(v) ou (vi) desta seção, cada avião cujo requerimen-to para obtenção de homologação de tipo foi apresentado após 01 de maio de 1972, qualquer que seja sua configuração para passageiros, quando uma substituição substancialmente completa do interior da cabine for realizada após aquela data, deve atender aos requisitos de materiais para interior segundo os quais ele obteve homologação de tipo.</p>	<p>(iv) exceto como previsto nos parágrafos (b)(1)(v) ou (vi) desta seção, cada avião cujo requerimen-to para obtenção de homologação de tipo foi apresentado após 01 de maio de 1972, qualquer que seja sua configuração para passageiros, quando uma substituição substancialmente completa do interior da cabine for realizada após aquela data, deve atender aos requisitos de materiais para interior segundo os quais ele obteve certificação de tipo.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(v) exceto como previsto no parágrafo (b)(1)(vi) desta seção, cada avião de tipo <b>homologado</b> após 01 de janeiro de 1958, quando uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) for realizada em ou após aquela data, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas pelo referido parágrafo, efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), 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>(v) exceto como previsto no parágrafo (b)(1)(vi) desta seção, cada avião de tipo <b>certificado</b> após 01 de janeiro de 1958, quando uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) for realizada em ou após aquela data, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas pelo referido parágrafo, efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), 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><b>adequação de nomenclatura</b></p>
<p>(vi) cada avião de tipo <b>homologado</b> após 01 de janeiro de 1958, quando uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) for realizada após 19 de agosto de 1990, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas pelo referido parágrafo, efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986).</p>	<p>(vi) cada avião de tipo <b>certificado</b> após 01 de janeiro de 1958, quando uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) for realizada após 19 de agosto de 1990, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas pelo referido parágrafo, efetivado em 06 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986).</p>	<p><b>adequação de nomenclatura</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(vii) não obstante as provisões desta seção, o <b>DAC</b> pode autorizar desvios dos parágrafos (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) ou (b)(1)(vi) 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 tornam 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(d) efetivo em 06 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), 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>(vii) não obstante as provisões desta seção, a <b>ANAC</b> pode autorizar desvios dos parágrafos (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) ou (b)(1)(vi) 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 tornam 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(d) efetivo em 06 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), 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><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b></p>
<p>(viii) 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 parágrafo 25.853(a-1) efetivo em 20 de agosto de 1986)), podem ser utilizados em um avião que deva atender aos parágrafos (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) ou (b)(1)(vi) desta seção, desde que tais carrinhos e "containers" tenham sido fabricados antes de 06 de março de 1995.</p>	<p>(viii) 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 parágrafo 25.853(a-1) efetivo em 20 de agosto de 1986)), podem ser utilizados em um avião que deva atender aos parágrafos (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) ou (b)(1)(vi) desta seção, desde que tais carrinhos e "containers" tenham sido fabricados antes de 06 de março de 1995.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(2) os aviões de tipo <b>homologado</b> após 1º de janeiro de 1958 devem possuir todas as almofadas de assentos de qualquer compartimento ocupado por tripulantes ou passageiros (exceto aquelas dos assentos de tripulantes de voo) cumprindo os requisitos pertinentes à proteção contra fogo em almofadas de assento do <b>RBHA 25</b>, seção 25.853(c), efetivo em 26 de novembro de 1984.</p>	<p>(2) os aviões de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958 devem possuir todas as almofadas de assentos de qualquer compartimento ocupado por tripulantes ou passageiros (exceto aquelas dos assentos de tripulantes de voo) cumprindo os requisitos pertinentes à proteção contra fogo em almofadas de assento do <b>RBAC 25</b>, seção 25.853(c), efetivo em 26 de novembro de 1984.</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b></p>
	<p><b>(c) materiais de isolamento térmico / acústico . Para aviões categoria transporte com certificação de tipo emitida que tenha sido emitido após 1 de janeiro de 1958:</b></p>	<p><b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.170)</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(1) Para aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005, quando um isolamento térmico acústico é instalado na fuselagem em substituição após 2 de setembro de 2005, esse isolamento deve atender aos requisitos de propagação da chama do RBAC 25 no item 25.856, efetivo em a partir 2 de setembro de 2003, se é:	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.170)
	(i) manta de construção , ou	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.170)
	(ii) instalado ao redor de dutos de ar	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.170)
	(2) para aviões fabricados após 2 de setembro de 2005, materiais de isolamento térmico /acústico instalado na fuselagem deve cumprir os requisitos de propagação de chamas conforme seção 25.856 do RBAC 25, efetivo em 2 de setembro de 2003.	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.170)
<b>135.171 - CINTOS DE SEGURANÇA E DE OMBRO. INSTALAÇÃO NOS ASSENTOS DE TRIPULANTES</b>	<b>135.171 - CINTOS DE SEGURANÇA E DE OMBRO. INSTALAÇÃO NOS ASSENTOS DE TRIPULANTES</b>	mantido texto atual
(a) Ninguém pode operar um avião a reação ou uma aeronave tendo uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, a menos que cintos de segurança e de ombro aprovados sejam instalados em cada assento de tripulante.	(a) Ninguém pode operar um avião a reação ou uma aeronave tendo uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, a menos que cintos de segurança e de ombro aprovados sejam instalados em cada assento de tripulante.	mantido texto atual
(b) Cada tripulante ocupando um assento equipado com cintos de segurança e de ombro deve mantê-los colocados e ajustados durante decolagens e pousos. Entretanto, se os cintos ajustados impedirem que o tripulante exerça todas as suas obrigações requeridas, eles podem ser afrouxados.	(b) Cada tripulante ocupando um assento equipado com cintos de segurança e de ombro deve mantê-los colocados e ajustados durante decolagens e pousos. Entretanto, se os cintos ajustados impedirem que o tripulante exerça todas as suas obrigações requeridas, eles podem ser afrouxados.	mantido texto atual
<b>135.173 - REQUISITOS PARA EQUIPAMENTOS DE DETECÇÃO DE TROVOADAS</b>	<b>135.173 - REQUISITOS PARA EQUIPAMENTOS DE DETECÇÃO DE TROVOADAS</b>	mantido texto atual
(a) Ninguém pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, transportando passageiros, exceto um helicóptero operando em condições visuais diurnas, a menos que a aeronave seja equipada com um equipamento de detecção de trovoadas ("tipo storm-scope") ou um radar meteorológico, ambos aprovados, instalado na aeronave.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, transportando passageiros, exceto um helicóptero operando em condições visuais diurnas, a menos que a aeronave seja equipada com um equipamento de detecção de trovoadas ("tipo storm-scope") ou um radar meteorológico, ambos aprovados, instalado na aeronave.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Nenhuma pessoa pode operar um helicóptero que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, em operações VFR noturnas transportando passageiros quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelo equipamento de bordo de detecção de trovoadas, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o helicóptero seja equipado com um equipamento de detecção de trovoadas ("tipo storm-scope") ou um radar meteorológico, ambos aprovados.	(b) Ninguém pode operar um helicóptero que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, em operações VFR noturnas transportando passageiros quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelo equipamento de bordo de detecção de trovoadas, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o helicóptero seja equipado com um equipamento de detecção de trovoadas ("tipo storm-scope") ou um radar meteorológico, ambos aprovados.	mantido texto atual
(c) Nenhuma pessoa pode iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelos equipamentos de detecção de trovoadas de bordo requeridos pelos parágrafos (a) ou (b) desta seção, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o equipamento de detecção instalado esteja em condições satisfatórias de funcionamento.	(c) Ninguém pode iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelos equipamentos de detecção de trovoadas de bordo requeridos pelos parágrafos (a) ou (b) desta seção, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o equipamento de detecção instalado esteja em condições satisfatórias de funcionamento.	mantido texto atual
(d) Se o equipamento de bordo de detecção de trovoadas tornar-se inoperante em rota, a aeronave deve ser operada de acordo com as instruções e procedimentos especificados para o evento no manual requerido por 135.21.	(d) Se o equipamento de bordo de detecção de trovoadas tornar-se inoperante em rota, a aeronave deve ser operada de acordo com as instruções e procedimentos especificados para o evento no manual requerido por 135.21.	mantido texto atual
(e) Esta seção não se aplica para aeronaves durante operações de treinamento, ensaios e em voos de traslado.	(e) Esta seção não se aplica para aeronaves durante operações de treinamento, ensaios e em voos de traslado.	mantido texto atual
(f) A despeito de qualquer outra provisão deste regulamento, uma fonte alternativa de suprimento elétrico não é requerida para o equipamento de detecção de trovoadas.	(f) A despeito de qualquer outra provisão deste regulamento, uma fonte alternativa de suprimento elétrico não é requerida para o equipamento de detecção de trovoadas.	mantido texto atual
<b>135.175 - REQUISITOS PARA RADAR METEOROLÓGICO DE BORDO</b>	<b>135.175 - REQUISITOS PARA RADAR METEOROLÓGICO DE BORDO</b>	mantido texto atual
(a) Ninguém pode operar uma aeronave categoria transporte em operações transportando passageiros, a menos que um radar meteorológico aprovado esteja instalado na aeronave.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave categoria transporte em operações transportando passageiros, a menos que um radar meteorológico aprovado esteja instalado na aeronave.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Ninguém pode iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando as informações meteorológicas conhecidas indicarem que trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas e que podem ser detectadas por radar meteorológico têm razoável probabilidade de serem esperadas ao longo da rota a ser voada, a menos que o equipamento de radar meteorológico requerido pelo parágrafo (a) desta seção esteja em condições satisfatórias de operação.	(b) Ninguém pode iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando as informações meteorológicas conhecidas indicarem que trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas e que podem ser detectadas por radar meteorológico têm razoável probabilidade de serem esperadas ao longo da rota a ser voada, a menos que o equipamento de radar meteorológico requerido pelo parágrafo (a) desta seção esteja em condições satisfatórias de operação.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Se o equipamento de radar meteorológico tornar-se inoperante em voo, a aeronave deve ser operada conforme as instruções e procedimentos especificados no manual requerido por 135.21.	(c) Se o equipamento de radar meteorológico tornar-se inoperante em voo, a aeronave deve ser operada conforme as instruções e procedimentos especificados no manual requerido por 135.21.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Esta seção não se aplica para aeronaves durante operações de treinamento, ensaios e em voos de traslado.	(d) Esta seção não se aplica para aeronaves durante operações de treinamento, ensaios e em voos de traslado.	<b>mantido texto atual</b>
(e) A despeito de qualquer outra provisão deste regulamento, uma fonte alternativa de suprimento elétrico não é requerida para o equipamento de radar meteorológico de bordo.	(e) A despeito de qualquer outra provisão deste regulamento, uma fonte alternativa de suprimento elétrico não é requerida para o equipamento de radar meteorológico de bordo.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.176 - CONJUNTO DE PRIMEIROS SOCORROS</b>		<b>o assunto foi tratado no item abaixo de maneira mais clara e objetiva, a sua retirada impede dupla interpretação com dois itens distintos</b>
Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros (exceto as aeronaves referidas na seção 135.177 deste regulamento) a menos que essa aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter alguns comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador.		<b>o assunto foi tratado no item abaixo de maneira mais clara e objetiva, a sua retirada impede dupla interpretação com dois itens distintos</b>
<b>135.177 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA AERONAVES TENDO UMA CONFIGURAÇÃO PARA PASSAGEIROS COM MAIS DE 19 ASSENTOS</b>	<b>135.177 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA PARA AERONAVES TENDO UMA CONFIGURAÇÃO PARA PASSAGEIROS COM MAIS DE 19 ASSENTOS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que ela seja dotada com os seguintes equipamentos de emergência:	(a) Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que ela seja dotada com os seguintes equipamentos de emergência:	<b>mantido texto atual</b>
(1) pelo menos um conjunto de primeiros socorros, aprovado, para tratamento de ferimentos possíveis de ocorrer a bordo ou em acidentes menores, que deve:	(1) pelo menos um conjunto de primeiros socorros, aprovado, para tratamento de ferimentos possíveis de ocorrer a bordo ou em acidentes menores, que deve:	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(i) ser prontamente acessível aos tripulantes.	(i) ser prontamente acessível aos tripulantes.	<b>mantido texto atual</b>
(ii) ser cuidadosamente guardado em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-lo.	(ii) ser cuidadosamente guardado em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-lo.	<b>mantido texto atual</b>
(iii) conter, pelo menos, os seguintes itens, ou similares, adequadamente mantidos e nas quantidades especificadas:	(iii) conter, pelo menos, os seguintes itens, ou similares, adequadamente mantidos e nas quantidades especificadas:	<b>mantido texto atual</b>
<p>Nome                      Unidade                      Quantidade</p> <p>Manual de primeiros socorros.Unidade..... 01</p> <p>Band-aid (ou similar).....Unidade..... 15</p> <p>Solução anti-séptica.....Frasco 50 ml..... 01</p> <p>Antianginoso.....Comprimido..... 05</p> <p>Antitérmico/antinauseante.....Comprimido..... 10</p> <p>Analgésico.....Comprimido..... 10</p> <p>Cotonetes.....Unidade ..... 20</p> <p>Compressa de gaze..Conjunto..... 04</p> <p>Gaze .....Rolo..... 04</p> <p>Esparadrapo.....Rolo..... 02</p> <p>Atadura de crepe.....Rolo..... 01</p> <p>Pomada para queimadura...Bisnaga..... 01</p> <p>Tesoura ponta redonda.....Unidade..... 01</p>	(iv) Lista do conteúdo	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(v) Swabs ou algodões anti-sépticos (pacote com 10)	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(vi) Bandagem com cintas adesivas	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(vii) Atadura simples ou adesiva: 7.5 cm × 4.5 m (ou tamanho aproximado)	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(viii) Atadura triangular e alfinetes de segurança (tipo "de fraldas")	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(ix) Compressa para queimaduras: 10 cm × 10 cm (ou tamanho aproximado)	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(x) Compressa estéril: 7.5 cm × 12 cm (ou tamanho aproximado)	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(xi) Gaze estéril: 10.4 cm × 10,4 cm (ou tamanho aproximado)	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(xii) Fita adesiva: 2,5 cm (rolo)	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(xiii) Fitas (curativos) adesivas estéreis (ou equivalente)	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(xiv) Toalhas pequenas ou lenços umedecidos com substâncias anti-sépticas	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>
	(xv) Protetor (tampão), ou fita, ocular	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(xvi) Tesouras: 10 cm (se permitido pela legislação nacional)	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xvii) Fita adesiva, cirúrgica: 1.2 cm x 4.6 m	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xviii) Pinças	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xix) Luvas descartáveis (múltiplos pares)	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xx) Termômetros (não-mercuriais)	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxi) Máscara de ressuscitação boca-a-boca com válvula unidirecional	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxii) Manual de primeiros socorros, versão atualizada	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxiii) Formulário de registro de eventos mórbidos a bordo	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxiv) Os medicamentos que se sugerem a seguir podem ser incluídos no kit de primeiros socorros:	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxv) Analgésicos de ação leve a moderada	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxvi) Antieméticos	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxvii) Descongestionante nasal	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxviii) Antiácido	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xix) Antihistamínico	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
	(xxx) colírios	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR apêndice E)
(2) uma machadinha colocada de modo a ser acessível aos tripulantes, mas inacessível aos passageiros durante operação normal.	(2) uma machadinha colocada de modo a ser acessível aos tripulantes, mas inacessível aos passageiros durante operação normal.	<b>mantido texto atual</b>
(3) sinais, visíveis por todos os passageiros, para informar quando for proibido fumar e quando os cintos de segurança devem ser ajustados. Esses sinais devem ser construídos e instalados de modo a poderem ser acesos durante qualquer movimentação da aeronave na superfície e durante cada decolagem, cada pouso e sempre que o piloto em comando julgar necessário. Os sinais para não fumar devem ser acesos conforme requerido pelo parágrafo 135.127 deste regulamento.	(3) sinais, visíveis por todos os passageiros, para informar quando for proibido fumar e quando os cintos de segurança devem ser ajustados. Esses sinais devem ser construídos e instalados de modo a poderem ser acesos durante qualquer movimentação da aeronave na superfície e durante cada decolagem, cada pouso e sempre que o piloto em comando julgar necessário. Os sinais para não fumar devem ser acesos conforme requerido pelo parágrafo 135.127 deste regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(4) reservado	(4) reservado	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Cada item do equipamento deve ser regularmente inspecionado, segundo os períodos de inspeção estabelecidos nas especificações operativas, para assegurar boas condições de uso e aplicabilidade imediata para os propósitos pretendidos.	(b) Cada item do equipamento deve ser regularmente inspecionado, segundo os períodos de inspeção estabelecidos nas especificações operativas, para assegurar boas condições de uso e aplicabilidade imediata para os propósitos pretendidos.	mantido texto atual
<b>135.178 - EQUIPAMENTOS ADICIONAIS DE EMERGÊNCIA</b>	<b>135.178 - EQUIPAMENTOS ADICIONAIS DE EMERGÊNCIA</b>	mantido texto atual
[Exceto quanto ao parágrafo (g) desta seção que é aplicável para qualquer aeronave, ninguém pode operar um avião com uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião possua os equipamentos adicionais de emergência especificados nos parágrafos (a) até (l) desta seção.]	[Exceto quanto ao parágrafo (g) desta seção que é aplicável para qualquer aeronave, ninguém pode operar um avião com uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião possua os equipamentos adicionais de emergência especificados nos parágrafos (a) até (l) desta seção.]	mantido texto atual
(a) Meios de evacuação em emergência. Cada saída de emergência de um avião terrestre transportando passageiros (exceto as saídas sobre as asas) que fique a mais de 1,83 m (6 pés) acima do solo, com o avião parado e com trem-de-pouso baixado, deve possuir um meio aprovado para ajudar os ocupantes a descerem para o solo. O meio de ajuda para uma saída ao nível do assoalho deve atender aos requisitos do <b>RBHA 25.809(f)(1)</b> efetivo em 30 de abril de 1972, exceto que um tipo de avião cujo requerimento para homologação de tipo tenha sido apresentado após a referida data deve atender aos requisitos segundo os quais ele foi homologado. Um meio de evacuação que se posicione automaticamente deve ser armado durante rolagens, decolagem e pousos; entretanto o <b>DAC</b> pode autorizar desvios do requisito de posicionamento automático se for verificado que o projeto da saída torna impraticável a conformidade com o mesmo, se o meio de evacuação posicionar-se sozinho após ser comandado manualmente e se, no que diz respeito às saídas de emergência requeridas for realizada uma demonstração de evacuação em emergência conduzida de acordo com o <b>RBHA 121.291(a)</b> . Este requisito não se aplica à janela de emergência traseira de aviões Douglas DC-3 operados com 30 ou menos passageiros, excluídos os tripulantes, e com menos do que 5	(a) Meios de evacuação em emergência. Cada saída de emergência de um avião terrestre transportando passageiros (exceto as saídas sobre as asas) que fique a mais de 1,83 m (6 pés) acima do solo, com o avião parado e com trem-de-pouso baixado, deve possuir um meio aprovado para ajudar os ocupantes a descerem para o solo. O meio de ajuda para uma saída ao nível do assoalho deve atender aos requisitos do <b>RBAC 25.809(f)(1)</b> efetivo em 30 de abril de 1972, exceto que um tipo de avião cujo requerimento para homologação de tipo tenha sido apresentado após a referida data deve atender aos requisitos segundo os quais ele foi homologado. Um meio de evacuação que se posicione automaticamente deve ser armado durante rolagens, decolagem e pousos; entretanto a <b>ANAC</b> pode autorizar desvios do requisito de posicionamento automático se for verificado que o projeto da saída torna impraticável a conformidade com o mesmo, se o meio de evacuação posicionar-se sozinho após ser comandado manualmente e se, no que diz respeito às saídas de emergência requeridas for realizada uma demonstração de evacuação em emergência conduzida de acordo com o <b>RBAC 121.291(a)</b> . Este requisito não se aplica à janela de emergência traseira de aviões Douglas DC-3 operados com 30 ou menos passageiros, excluídos os tripulantes, e com menos do que 5 saídas	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(b) Marcas internas das saídas de emergência. O seguinte deve ser cumprido em cada avião transportando passageiros:	(b) Marcas internas das saídas de emergência. O seguinte deve ser cumprido em cada avião transportando passageiros:	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(1) cada saída de emergência para passageiros, seus meios de acesso e seus meios de abertura devem ser marcados conspicuamente. A identificação e localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser reconhecível a uma distância igual à largura da cabine. A localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser indicada por um sinal visível por um ocupante aproximando-se dela ao longo do corredor principal da cabine. Deve haver um sinal de localização:	(1) cada saída de emergência para passageiros, seus meios de acesso e seus meios de abertura devem ser marcados conspicuamente. A identificação e localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser reconhecível a uma distância igual à largura da cabine. A localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser indicada por um sinal visível por um ocupante aproximando-se dela ao longo do corredor principal da cabine. Deve haver um sinal de localização:	<b>mantido texto atual</b>
(i) Sobre o corredor, ou em outro lugar do teto se for mais prático devido à pouca altura do mesmo, para as saídas de emergência sobre as asas;	(i) Sobre o corredor, ou em outro lugar do teto se for mais prático devido à pouca altura do mesmo, para as saídas de emergência sobre as asas;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) próximo a cada saída de emergência ao nível do assoalho, exceto um único sinal pode atender a duas dessas saídas se ambas puderem ser facilmente visíveis do local do sinal;	(ii) próximo a cada saída de emergência ao nível do assoalho, exceto um único sinal pode atender a duas dessas saídas se ambas puderem ser facilmente visíveis do local do sinal;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) em cada divisória, fixa ou não, que impeça a visão ao longo da cabine, seja para frente seja para trás, para indicar saídas de emergência posicionadas além da divisória ou por ela escondidas; se isso não for possível, o sinal pode ser colocado em outro local apropriado.	(iii) em cada divisória, fixa ou não, que impeça a visão ao longo da cabine, seja para frente seja para trás, para indicar saídas de emergência posicionadas além da divisória ou por ela escondidas; se isso não for possível, o sinal pode ser colocado em outro local apropriado.	<b>mantido texto atual</b>
(2) cada marca de identificação e/ou de localização de saída de emergência para passageiros deve atender ao seguinte:	(2) cada marca de identificação e/ou de localização de saída de emergência para passageiros deve atender ao seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(i) para um avião cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, cada marca de identificação de saída de emergência e cada sinal de localização das mesmas deve atender aos requisitos do <b>RBHA 25.812(b)</b> efetivo em 30 de abril de 1972. Em tais aviões nenhuma marca pode continuar a ser usada se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 100 microlamberts. As cores podem ser invertidas se isso aumentar a iluminação de emergência da cabine de passageiros. Entretanto o <b>DAC</b> pode autorizar desvios do requisito de 5 cm de largura da placa do sinal se for considerado que existem circunstâncias especiais que tornam impossível o seu atendimento e se a solução alternativa proposta prover um nível de segurança equivalente;	(i) para um avião cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, cada marca de identificação de saída de emergência e cada sinal de localização das mesmas deve atender aos requisitos do <b>RBAC 25.812(b)</b> efetivo em 30 de abril de 1972. Em tais aviões nenhuma marca pode continuar a ser usada se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 100 microlamberts. As cores podem ser invertidas se isso aumentar a iluminação de emergência da cabine de passageiros. Entretanto a ANAC pode autorizar desvios do requisito de 5 cm de largura da placa do sinal se for considerado que existem circunstâncias especiais que tornam impossível o seu atendimento e se a solução alternativa proposta prover um nível de segurança equivalente;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(ii) para um avião cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972 ou após essa data, cada marca de identificação de saída e cada sinal de localização das mesmas <b>deve</b> atender aos requisitos para marcas internas de saídas de emergência segundo os quais o avião foi homologado. Nesses aviões nenhum sinal pode continuar a ser usado se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 250 microlamberts.	(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972 ou após essa data, cada marca de identificação de saída e cada sinal de localização das mesmas <b>devem</b> atender aos requisitos para marcas internas de saídas de emergência segundo os quais o avião foi homologado. Nesses aviões nenhum sinal pode continuar a ser usado se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 250 microlamberts.	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(c) Iluminação das marcas internas das saídas de emergência. Cada avião transportando passageiros deve possuir um sistema de iluminação em emergência que seja independente do sistema principal de iluminação; entretanto, as fontes de iluminação geral da cabine podem ser comuns a ambos os sistemas desde que a fonte de energia do sistema de emergência seja independente da fonte de energia do sistema principal. O sistema de iluminação de emergência deve:	(c) Iluminação das marcas internas das saídas de emergência. Cada avião transportando passageiros deve possuir um sistema de iluminação em emergência que seja independente do sistema principal de iluminação; entretanto, as fontes de iluminação geral da cabine podem ser comuns a ambos os sistemas desde que a fonte de energia do sistema de emergência seja independente da fonte de energia do sistema principal. O sistema de iluminação de emergência deve:	<b>mantido texto atual</b>
(1) iluminar cada sinal de identificação e de localização das saídas de emergência;	(1) iluminar cada sinal de identificação e de localização das saídas de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(2) prover suficiente iluminação geral da cabine dos passageiros de modo a garantir que a iluminação média, medida em intervalos de 40 pol, na altura dos braços dos assentos, no centro do corredor principal dos passageiros, seja de, no mínimo, 0,05 pés-vela; e	(2) prover suficiente iluminação geral da cabine dos passageiros de modo a garantir que a iluminação média, medida em intervalos de 40 pol, na altura dos braços dos assentos, no centro do corredor principal dos passageiros, seja de, no mínimo, 0,05 pés-vela; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) para aviões de tipo homologado após 01 de janeiro de 1958, incluir iluminação próxima ao assoalho marcando o caminho para as saídas de emergência, conforme estabelecido pelo <b>RBHA</b> 25.812(c) efetivo em 26 de novembro de 1984.	(3) para aviões de tipo certificado após 01 de janeiro de 1958, incluir iluminação próxima ao assoalho marcando o caminho para as saídas de emergência, conforme estabelecido pelo <b>RBAC</b> 25.812(c) efetivo em 26 de novembro de 1984.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(d) Operação das luzes de emergência. Exceto para as luzes que fazem parte do subsistema de luzes de emergência provido para atender ao <b>RBHA</b> 25.812(h) (como descrito no parágrafo (h) desta seção), que servem a não mais que um dos meios de auxílio para evacuação, que sejam independentes do sistema principal de iluminação do avião e que são automaticamente acionadas quando o meio de auxílio é acionado, cada luz requerida pelos parágrafos (c) e (h) desta seção deve:	(d) Operação das luzes de emergência. Exceto para as luzes que fazem parte do subsistema de luzes de emergência provido para atender ao <b>RBAC</b> 25.812(h) (como descrito no parágrafo (h) desta seção), que servem a não mais que um dos meios de auxílio para evacuação, que sejam independentes do sistema principal de iluminação do avião e que são automaticamente acionadas quando o meio de auxílio é acionado, cada luz requerida pelos parágrafos (c) e (h) desta seção deve:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(1) ser operável manualmente não só da cabine dos pilotos, mas também de um ponto na cabine dos passageiros facilmente acessível de um assento normal de comissário de bordo;	(1) ser operável manualmente não só da cabine de pilotos, mas também de um ponto na cabine dos passageiros facilmente acessível de um assento normal de comissário de bordo;	<b>mantido texto atual</b>
(2) possuir um meio para evitar atuação inadvertida dos controles manuais;	(2) possuir um meio para evitar atuação inadvertida dos controles manuais;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) quando armada ou ligada, de ambos os locais de acionamento, permanecer acesa ou acender ao ser interrompido o sistema normal de energia elétrica do avião.	(3) quando armada ou ligada, de ambos os locais de acionamento, permanecer acesa ou acender ao ser interrompido o sistema normal de energia elétrica do avião.	<b>mantido texto atual</b>
(4) ser armada ou ligada durante rolagem, decolagens e pousos. Na demonstração de conformidade com este parágrafo a separação transversal da fuselagem não precisa ser considerada;	(4) ser armada ou ligada durante rolagem, decolagens e pousos. Na demonstração de conformidade com este parágrafo a separação transversal da fuselagem não precisa ser considerada;	<b>mantido texto atual</b>
(5) prover o nível requerido de iluminação durante, pelo menos, 10 minutos nas condições ambientais críticas causadas por um pouso de emergência; e	(5) prover o nível requerido de iluminação durante, pelo menos, 10 minutos nas condições ambientais críticas causadas por um pouso de emergência; e	<b>mantido texto atual</b>
(6) possuir um dispositivo de controle que possua as posições "ON", "OFF" e "ARMED".	(6) possuir um dispositivo de controle que possua as posições "ON", "OFF" e "ARMED".	<b>mantido texto atual</b>
(e) Mecanismo de abertura das saídas de emergência	(e) Mecanismo de abertura das saídas de emergência	<b>mantido texto atual</b>
(1) para um avião transportando passageiros para o qual o requerimento para <b>homologação</b> de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, a localização do mecanismo de abertura de cada saída de emergência e as instruções para abertura da mesma devem ser mostradas por marcas colocadas na saída ou próximas a ela e tais marcas devem ser legíveis de uma distância de 30 polegadas. Adicionalmente, para cada saída tipo I ou II com um mecanismo de travamento liberado por movimento de rotação de uma alavanca, as instruções para abertura devem constar de:	(1) para um avião transportando passageiros para o qual o requerimento para <b>certificação</b> de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, a localização do mecanismo de abertura de cada saída de emergência e as instruções para abertura da mesma devem ser mostradas por marcas colocadas na saída ou próximas a ela e tais marcas devem ser legíveis de uma distância de 30 polegadas. Adicionalmente, para cada saída tipo I ou II com um mecanismo de travamento liberado por movimento de rotação de uma alavanca, as instruções para abertura devem constar de:	<b>adequação de nomenclatura</b>
(i) uma seta vermelha com uma haste de pelo menos 3/4 de polegada de largura e uma ponta com duas vezes a largura da haste, estendendo-se por um arco de pelo menos 70 graus e com um raio aproximadamente igual a 3/4 do comprimento da alavanca; e	(i) uma seta vermelha com uma haste de pelo menos 3/4 de polegada de largura e uma ponta com duas vezes a largura da haste, estendendo-se por um arco de pelo menos 70 graus e com um raio aproximadamente igual a 3/4 do comprimento da alavanca; e	<b>mantido texto atual</b>
(ii) a palavra "aberta" em letras vermelhas com 1 pol de altura colocada horizontalmente próximo à ponta da seta vermelha.	(ii) a palavra "aberta" em letras vermelhas com 1 pol de altura colocada horizontalmente próximo à ponta da seta vermelha.	<b>mantido texto atual</b>
(2) para um avião transportando passageiros cujo requerimento para <b>homologação</b> de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972 ou após esta data, a localização de cada mecanismo de abertura de saída de emergência e as instruções para abertura da mesma devem ser mostradas de acordo com os requisitos segundo os quais o avião foi <b>homologado</b> . Nesses aviões nenhum mecanismo de abertura ou cobertura pode continuar a ser usado se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 100 microlamberts.	(2) para um avião transportando passageiros cujo requerimento para <b>certificação</b> de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972 ou após esta data, a localização de cada mecanismo de abertura de saída de emergência e as instruções para abertura da mesma devem ser mostradas de acordo com os requisitos segundo os quais o avião foi <b>certificado</b> . Nesses aviões nenhum mecanismo de abertura ou cobertura pode continuar a ser usado se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 100 microlamberts.	<b>adequação de nomenclatura</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(f) Acesso às saídas de emergência. Em cada avião transportando passageiros deve ser provido acesso a cada saída de emergência como se segue:	(f) Acesso às saídas de emergência. Em cada avião transportando passageiros deve ser provido acesso a cada saída de emergência como se segue:	<b>mantido texto atual</b>
(1) cada passagem entre áreas individuais de passageiros ou levando a uma saída de emergência tipo I ou tipo II deve ser desobstruída e deve ter, pelo menos, 20 polegadas de largura.	(1) cada passagem entre áreas individuais de passageiros ou levando a uma saída de emergência tipo I ou tipo II deve ser desobstruída e deve ter, pelo menos, 20 polegadas de largura.	<b>mantido texto atual</b>
(2) deve haver suficiente espaço próximo às saídas de emergência tipo I e tipo II, que estejam incluídas no parágrafo (a) desta seção, para permitir que um tripulante ajude a evacuação dos passageiros sem reduzir a largura desobstruída de passagem requerida pelo parágrafo (f)(1) desta seção.	(2) deve haver suficiente espaço próximo às saídas de emergência tipo I e tipo II, que estejam incluídas no parágrafo (a) desta seção, para permitir que um tripulante ajude a evacuação dos passageiros sem reduzir a largura desobstruída de passagem requerida pelo parágrafo (f)(1) desta seção.	<b>mantido texto atual</b>
(3) deve haver acesso, a partir do corredor principal, para cada saída de emergência tipo III e tipo IV. O acesso do corredor até essas saídas não pode ser obstruído por assentos, leitos ou outras protuberâncias que possam reduzir a eficácia da saída. Adicionalmente, para aviões categoria transporte de tipo <b>homologado</b> após 01 de janeiro de 1958, após 03 de dezembro de 1992 deve haver letreiros instalados de acordo com o <b>RBHA 25.813(c)</b> para cada saída tipo III.	(3) deve haver acesso, a partir do corredor principal, para cada saída de emergência tipo III e tipo IV. O acesso do corredor até essas saídas não pode ser obstruído por assentos, leitos ou outras protuberâncias que possam reduzir a eficácia da saída. Adicionalmente, para aviões categoria transporte de tipo <b>certificado</b> após 01 de janeiro de 1958, após 03 de dezembro de 1992 deve haver letreiros instalados de acordo com o <b>RBAC 25.813(c)</b> para cada saída tipo III.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(4) se for necessário passar através de uma passagem entre <b>compartimentos de passageiros</b> para atingir qualquer saída de emergência requerida a partir de qualquer assento da cabine de passageiros, essa passagem deve ser desobstruída. Entretanto, podem ser usadas cortinas se elas permitirem entrada livre na passagem.	(4) se for necessário passar através de uma passagem entre <b>cabines de passageiros</b> para atingir qualquer saída de emergência requerida a partir de qualquer assento da cabine de passageiros, essa passagem deve ser desobstruída. Entretanto, podem ser usadas cortinas se elas permitirem entrada livre na passagem.	<b>atualização de termo técnico</b>
(5) nenhuma porta pode ser instalada em divisórias entre compartimentos de passageiros.	(5) nenhuma porta pode ser instalada em divisórias entre <b>cabines de passageiros</b> .	<b>atualização de termo técnico</b>
(6) se for preciso passar por uma porta separando a cabine dos passageiros de outras áreas para atingir uma saída de emergência requerida a partir de qualquer assento de passageiro, essa porta deve possuir uma tranca que a mantenha na posição aberta e ela deve permanecer aberta e presa nessa posição durante cada decolagem e cada pouso. A tranca deve ser capaz de resistir às cargas impostas a ela quando for submetida às cargas finais de inércia, relativas às estruturas vizinhas, listadas no <b>RBHA 25.561(b)</b> .	(6) se for preciso passar por uma porta separando a cabine dos passageiros de outras áreas para atingir uma saída de emergência requerida a partir de qualquer assento de passageiro, essa porta deve possuir uma tranca que a mantenha na posição aberta e ela deve permanecer aberta e presa nessa posição durante cada decolagem e cada pouso. A tranca deve ser capaz de resistir às cargas impostas a ela quando for submetida às cargas finais de inércia, relativas às estruturas vizinhas, listadas no <b>RBAC 25.561(b)</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(g) [Marcas externas das saídas de emergência. Cada saída de emergência para passageiros e seus meios externos de abertura devem ser marcados na superfície externa da aeronave. 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 a aeronave 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 (1,2 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:]</p>	<p>(g) [Marcas externas das saídas de emergência. Cada saída de emergência para passageiros e seus meios externos de abertura devem ser marcados na superfície externa da aeronave. 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 a aeronave 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 (1,2 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:]</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(1) se a reflectância da cor mais escura for 15% menos, a reflectância da cor mais clara deve ser de, pelo menos, 45%.</p>	<p>(1) se a reflectância da cor mais escura for 15% <b>ou</b> menos, a reflectância da cor mais clara deve ser de, pelo menos, 45%.</p>	<p><b>adequação de texto para melhor compreensão</b></p>
<p>(2) se a reflectância da cor mais escura for superior a 15%, deve haver uma diferença de pelo menos 30% entre sua reflectância e a reflectância da cor mais clara.</p>	<p>(2) se a reflectância da cor mais escura for superior a 15%, deve haver uma diferença de pelo menos 30% entre sua reflectância e a reflectância da cor mais clara.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(3) saídas não posicionadas nas laterais da fuselagem devem possuir meios externos de abertura e as aplicáveis instruções de abertura conspicuamente marcadas em vermelho ou, se o vermelho não for conspícuo, em relação à cor de fundo, em amarelo brilhante. Adicionalmente, se o mecanismo de abertura para tais saídas estiver localizado em um único lado da fuselagem, um letreiro conspícuo, informando esse fato, deve ser colocado do outro lado da fuselagem. Reflectância é a razão entre o fluxo luminoso refletido por um corpo e o fluxo luminoso que ele recebe.</p>	<p>(3) saídas não posicionadas nas laterais da fuselagem devem possuir meios externos de abertura e as aplicáveis instruções de abertura conspicuamente marcadas em vermelho ou, se o vermelho não for conspícuo, em relação à cor de fundo, em amarelo brilhante. Adicionalmente, se o mecanismo de abertura para tais saídas estiver localizado em um único lado da fuselagem, um letreiro conspícuo, informando esse fato, deve ser colocado do outro lado da fuselagem. Reflectância é a razão entre o fluxo luminoso refletido por um corpo e o fluxo luminoso que ele recebe.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(h) Iluminação externa do caminho de escape em emergência.</p>	<p>(h) Iluminação externa do caminho de escape em emergência.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(1) cada avião transportando passageiros deve ser equipado com iluminação externa atendendo aos seguintes requisitos:</p>	<p>(1) cada avião transportando passageiros deve ser equipado com iluminação externa atendendo aos seguintes requisitos:</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(i) para um avião cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, os requisitos do <b>RBHA</b> 25.812(f) e (g) efetivos em 30 de abril de 1972;</p>	<p>(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, os requisitos do <b>RBAC</b> 25.812(f) e (g) efetivos em 30 de abril de 1972;</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b></p>
<p>(ii) para um avião cujo requerimento para <b>homologação</b> de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972 ou em data posterior, a iluminação externa de emergência requerida pelos requisitos segundo os quais o avião recebeu <b>homologação</b> de tipo.</p>	<p>(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972 ou em data posterior, a iluminação externa de emergência requerida pelos requisitos segundo os quais o avião recebeu <b>certificação</b> de tipo.</p>	<p><b>adequação de nomenclatura</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) cada avião transportando passageiros deve ser equipado com rota de escape não escorregadia atendendo aos seguintes requisitos:	(2) cada avião transportando passageiros deve ser equipado com rota de escape não escorregadia atendendo aos seguintes requisitos:	<b>mantido texto atual</b>
(i) para um avião cujo requerimento para homologação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, os requisitos do <b>RBHA 25.803(c)</b> efetivos em 30 de abril de 1972;	(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 01 de maio de 1972, os requisitos do <b>RBAC 25.803(c)</b> efetivos em 30 de abril de 1972;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(ii) para um avião cujo requerimento para <b>homologação</b> de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972 ou em data posterior, os requisitos de rota de escape não escorregadia segundo os quais o avião recebeu homologação de tipo.	(ii) para um avião cujo requerimento para <b>certificação</b> de tipo foi apresentado em 01 de maio de 1972 ou em data posterior, os requisitos de rota de escape não escorregadia segundo os quais o avião recebeu homologação de tipo.	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(i) Saídas ao nível do assoalho. Cada porta ou saída ao nível do assoalho posicionada na lateral da fuselagem (exceto as portas que levam a um compartimento de carga não acessível da cabine de passageiros) que tenha 44 pol ou mais de altura e 20 pol ou mais de largura mas não mais largo que 46 pol, cada saída ventral para passageiros e cada saída de cone de cauda deve atender aos requisitos desta seção referentes a saídas de emergência ao nível do assoalho. <b>Entretanto o DAC</b> pode autorizar desvios deste parágrafo se considerar que circunstâncias especiais tornam a conformidade total impraticável e que um nível aceitável de segurança pode ser atingido.	(i) Saídas ao nível do assoalho. Cada porta ou saída ao nível do assoalho posicionada na lateral da fuselagem (exceto as portas que levam a um compartimento de carga não acessível da cabine de passageiros) que tenha 44 pol ou mais de altura e 20 pol ou mais de largura mas não mais largo que 46 pol, cada saída ventral para passageiros e cada saída de cone de cauda deve atender aos requisitos desta seção referentes a saídas de emergência ao nível do assoalho. Entretanto, <b>a ANAC</b> pode autorizar desvios deste parágrafo se considerar que circunstâncias especiais tornam a conformidade total impraticável e que um nível aceitável de segurança pode ser atingido.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(j) Saídas de emergência adicionais. Saídas de emergência aprovadas, adicionais ao número mínimo requerido de saídas, devem atender a todas as provisões aplicáveis desta seção, exceto as dos parágrafos (f)(1), (2) e (3). Tais saídas devem ser facilmente acessíveis.	(j) Saídas de emergência adicionais. Saídas de emergência aprovadas, adicionais ao número mínimo requerido de saídas, devem atender a todas as provisões aplicáveis desta seção, exceto as dos parágrafos (f)(1), (2) e (3). Tais saídas devem ser facilmente acessíveis.	<b>mantido texto atual</b>
(k) Em cada grande avião a reação transportando passageiros, cada saída ventral ou de cone de cauda deve ser:	(k) Em cada grande avião a reação transportando passageiros, cada saída ventral ou de cone de cauda deve ser:	<b>mantido texto atual</b>
(1) projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo; e	(1) projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) marcada com um letreiro legível de uma distância de 30 pol e posicionado em local conspicuo próximo ao meio de abertura da saída, informando que ela foi projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo.	(2) marcada com um letreiro legível de uma distância de 30 pol e posicionado em local conspicuo próximo ao meio de abertura da saída, informando que ela foi projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo.	<b>mantido texto atual</b>
(l) Lanternas portáteis. Ninguém pode operar um avião transportando passageiros a menos que ele seja equipado com lanternas portáteis guardadas em locais acessíveis de cada assento de comissário de voo.	(l) Lanternas portáteis. Ninguém pode operar um avião transportando passageiros a menos que ele seja equipado com lanternas portáteis guardadas em locais acessíveis de cada assento de comissário de voo.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.179 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES</b>	<b>135.179 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES</b>	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(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.	<b>Incluído para atendimento ao previsto no Anexo 6 à Convenção Internacional de Aviação Civil, parágrafo 6.1.3</b>
(a) Ninguém pode decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	(b) Ninguém pode decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	<b>Ajuste de numeração</b>
(1) deve existir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para a aeronave.	(1) deve existir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para a aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
(2) deve haver uma carta do DAC autorizando operações de acordo com a MEL aprovada. A tripulação de voo deve ter acesso direto antes de cada voo a todas as informações contidas na MEL aprovada através de documentação impressa ou outros meios aprovados nas especificações operativas do detentor de certificado e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações operativas constitui uma modificação aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova homologação.	(2) deve haver uma carta da ANAC autorizando operações de acordo com a MEL aprovada. A tripulação de voo deve ter acesso direto antes de cada voo a todas as informações contidas na MEL aprovada através de documentação impressa ou outros meios aprovados nas especificações operativas do detentor de certificado e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações operativas constitui uma modificação aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova certificação.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(3) a Lista de Equipamentos Mínimos aprovada deve:	(3) a Lista de Equipamentos Mínimos aprovada deve:	<b>mantido texto atual</b>
(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção.	(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção.	<b>mantido texto atual</b>
(ii) prover procedimentos para a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condição inoperante.	(ii) prover procedimentos para a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condição inoperante.	<b>mantido texto atual</b>
(4) registros identificando os equipamentos e instrumentos inoperantes e as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção devem estar disponíveis para conhecimento do piloto.	(4) registros identificando os equipamentos e instrumentos inoperantes e as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção devem estar disponíveis para conhecimento do piloto.	<b>mantido texto atual</b>
(5) a aeronave deve ser operada de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas especificações operativas autorizando o seu uso.	(5) a aeronave deve ser operada de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas especificações operativas autorizando o seu uso.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:	(b) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:	<b>mantido texto atual</b>
(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente ou de qualquer outra maneira requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo as quais a aeronave recebeu homologação de tipo e que sejam essenciais para a operação segura sob todas as condições de operação.	(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente ou de qualquer outra maneira requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo as quais a aeronave recebeu homologação de tipo e que sejam essenciais para a operação segura sob todas as condições de operação.	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade requeira estarem em condições de funcionamento, a menos que a própria DA dê outra orientação.	(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade requeira estarem em condições de funcionamento, a menos que a própria DA dê outra orientação.	mantido texto atual
(3) os instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para operações específicas.	(3) os instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para operações específicas.	mantido texto atual
(c) Não obstante o parágrafo (b)(1) e (b)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBHA 21.	(c) Não obstante o parágrafo (b)(1) e (b)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
<b>135.180 - SISTEMA EMBARCADO DE PREVENÇÃO DE COLISÕES (ACAS)</b>	<b>135.180 - SISTEMA EMBARCADO DE PREVENÇÃO DE COLISÕES (ACAS)</b>	mantido texto atual
[(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) 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.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(b) A menos que de outra forma autorizado pelo DAC, a partir de 28 de janeiro de 2006 ninguém pode operar um avião que possua motores a turbina e 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 um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) aprovado.	(b) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, ninguém pode operar um avião que possua motores a turbina e 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 um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) aprovado.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(c) Os manuais requeridos por 135.21 devem conter as seguintes informações sobre o ACAS II:	(c) Os manuais requeridos por 135.21 devem conter as seguintes informações sobre o ACAS II:	mantido texto atual
(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 texto atual
(2) uma descrição de todas as fontes de informação que devem estar operativas para que o ACAS II opere adequadamente.	(2) uma descrição de todas as fontes de informação que devem estar operativas para que o ACAS II opere adequadamente.	mantido texto atual
(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) 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.)]	mantido texto atual
<b>135.181 - REQUISITOS DE DESEMPENHO. AERONAVE OPERANDO IFR</b>	<b>135.181 - REQUISITOS DE DESEMPENHO. AERONAVE OPERANDO IFR</b>	mantido texto atual

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode:	<b>mantido texto atual</b>
(1) operar uma aeronave monomotora transportando passageiros em voo IFR a menos que:	(1) operar uma aeronave monomotora transportando passageiros em voo IFR a menos que:	<b>mantido texto atual</b>
(i) sejam atendidas as seções 135.101, 135.163 (no que for aplicável) e 135.165 deste regulamento; e	(i) sejam atendidas as seções 135.101, 135.163 (no que for aplicável) e 135.165 deste regulamento; e	<b>mantido texto atual</b>
(ii) a aeronave possua motor a turbina e seja homologada para tal tipo de operação; e	(ii) a aeronave possua motor a turbina e seja homologada para tal tipo de operação; e	<b>mantido texto atual</b>
(iii) a operação seja conduzida de acordo com o Manual de voo aprovado pelo órgão certificador.	(iii) a operação seja conduzida de acordo com o Manual de voo aprovado pelo órgão certificador.	<b>mantido texto atual</b>
(2) operar uma aeronave multimotora transportando passageiros em voo IFR, a um peso que não permita subir, com o motor crítico inoperante, pelo menos 50 pés/minuto quando voando na altitude mínima da rota a ser voada, ou 5000 pés MSL, o que for mais alto.	(2) operar uma aeronave multimotora transportando passageiros em voo IFR, a um peso que não permita subir, com o motor crítico inoperante, pelo menos 50 pés/minuto quando voando na altitude mínima da rota a ser voada, ou 5000 pés MSL, o que for mais alto.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Não obstante as restrições do parágrafo (a)(2) desta seção, helicópteros multimotores, transportando passageiros em operação "offshore", podem conduzir tais operações em condições IFR com um peso que permita ao helicóptero ter uma razão de subida de pelo menos 50 pés/min com o motor crítico inoperante, quando operando na altitude mínima da rota a ser voada, ou 1500 pés MSL, o que for mais alto.	(b) Não obstante as restrições do parágrafo (a)(2) desta seção, helicópteros multimotores, transportando passageiros em operação "offshore", podem conduzir tais operações em condições IFR com um peso que permita ao helicóptero ter uma razão de subida de pelo menos 50 pés/min com o motor crítico inoperante, quando operando na altitude mínima da rota a ser voada, ou 1500 pés MSL, o que for mais alto.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.183 - REQUISITOS DE DESEMPENHO. AERONAVES TERRESTRES OPERANDO SO-BRE ÁGUA</b>	<b>135.183 - REQUISITOS DE DESEMPENHO. AERONAVES TERRESTRES OPERANDO SOBRE ÁGUA</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave terrestre transportando passageiros sobre água, a menos que:	[Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave terrestre transportando passageiros sobre água, a menos que:	<b>mantido texto atual</b>
(a) ela seja operada a uma altitude que permita alcançar terra no caso de falha de motor;	(a) ela seja operada a uma altitude que permita alcançar terra no caso de falha de motor;	<b>mantido texto atual</b>
(b) essa operação seja necessária para decolagem e pouso;	(b) essa operação seja necessária para decolagem e pouso;	<b>mantido texto atual</b>
(c) ela seja uma aeronave multimotora operada a um peso que permita uma subida, com o motor crítico inoperante, de pelo menos 50 pés /minuto a uma altitude de 1000 pés acima da superfície; ou	(c) ela seja uma aeronave multimotora operada a um peso que permita uma subida, com o motor crítico inoperante, de pelo menos 50 pés /minuto a uma altitude de 1000 pés acima da superfície; ou	<b>mantido texto atual</b>
(d) ela seja um helicóptero equipado com dispositivo de flutuação para helicópteros aprovado.]	(d) ela seja um helicóptero equipado com dispositivo de flutuação para helicópteros aprovado.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.185 - PESO VAZIO E CENTRO DE GRAVIDADE. ATUALIZAÇÃO REQUERIDA</b>	<b>135.185 - PESO VAZIO E CENTRO DE GRAVIDADE. ATUALIZAÇÃO REQUERIDA</b>	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, a menos que o peso vazio e o centro de gravidade tenham sido calculados com valores estabelecidos por pesagem real da aeronave dentro dos 36 meses precedentes.	(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, a menos que o peso vazio e o centro de gravidade tenham sido calculados com valores estabelecidos por pesagem real da aeronave dentro dos 36 meses precedentes.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:	(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:	<b>mantido texto atual</b>
(1) aeronave que tenha recebido o certificado de homologação de tipo original dentro dos 36 meses precedentes; e	(1) aeronave que tenha recebido o certificado de homologação de tipo original dentro dos 36 meses precedentes; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) aeronave operada sob um sistema de peso e balanceamento aprovado nas especificações operativas do detentor de certificado.	(2) aeronave operada sob um sistema de peso e balanceamento aprovado nas especificações operativas do detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
<b>SUBPARTE D - LIMITAÇÕES PARA OPERAÇÕES VFR E IFR. REQUISITOS DE CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS</b>	<b>SUBPARTE D - LIMITAÇÕES PARA OPERAÇÕES VFR E IFR. REQUISITOS DE CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.201 - APLICABILIDADE</b>	<b>135.201 - APLICABILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>
Esta subparte estabelece regras de limitações operacionais para operações VFR/IFR e as associadas condições atmosféricas para operações segundo este regulamento.	Esta subparte estabelece regras de limitações operacionais para operações VFR/IFR e as associadas condições atmosféricas para operações segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.203 - VFR. ALTITUDES MÍNIMAS</b>	<b>135.203 - VFR. ALTITUDES MÍNIMAS</b>	<b>mantido texto atual</b>
Exceto quando necessário para pouso e decolagem, nenhuma pessoa pode operar VFR:	Exceto quando necessário para pouso e decolagem, nenhuma pessoa pode operar VFR:	<b>mantido texto atual</b>
(a) Um avião:	(a) Um avião:	<b>mantido texto atual</b>
(1) durante o dia:	(1) durante o dia:	<b>mantido texto atual</b>
(i) sobre cidades, povoados, lugares habitados e sobre grupo de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 1000 pés acima do mais alto obstáculo existente dentro de um círculo horizontal, com centro na aeronave e raio de 600 m (2.000 pés); ou	(i) sobre cidades, povoados, lugares habitados e sobre grupo de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 1000 pés acima do mais alto obstáculo existente dentro de um círculo horizontal, com centro na aeronave e raio de 600 m (2.000 pés); ou	<b>mantido texto atual</b>
(ii) em lugares não citados em (a)(1)(i) desta seção, em altura inferior a 150m (500 pés) acima da superfície e afastado lateralmente de qualquer obstáculo de, pelo menos, 150m (500 pés).	(ii) em lugares não citados em (a)(1)(i) desta seção, em altura inferior a 150m (500 pés) acima da superfície e afastado lateralmente de qualquer obstáculo de, pelo menos, 150m (500 pés).	<b>mantido texto atual</b>
(2) durante a noite, em altura que seja menor que 1000 pés acima do mais alto obstáculo dentro de uma faixa de 8km (5 mite) para cada lado da trajetória pretendida ou, se em zona montanhosa, em altura que seja menor que 2000 pés acima do mais alto obstáculo existente em faixa com a citada largura, ao longo da trajetória pretendida.	(2) durante a noite, em altura que seja menor que 1000 pés acima do mais alto obstáculo dentro de uma faixa de 8km (5 mite) para cada lado da trajetória pretendida ou, se em zona montanhosa, em altura que seja menor que 2000 pés acima do mais alto obstáculo existente em faixa com a citada largura, ao longo da trajetória pretendida.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Um helicóptero, sobre uma área congestionada, a uma altura menor que 150m (500 pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 600m em torno do mesmo; nas demais áreas, a uma altura que permita um pouso de emergência sem perigo para pessoas e propriedades.	(b) Um helicóptero, sobre uma área congestionada, a uma altura menor que 150m (500 pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 600m em torno do mesmo; nas demais áreas, a uma altura que permita um pouso de emergência sem perigo para pessoas e propriedades.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(c) Excepto quando necessário para decolagem ou pouso, ou quando expressamente autorizado pela ANAC, os vôos IFR são realizadas a um nível igual ou superior a altitude de vôo mínima estabelecida pela ANAC, ou, se a altitude de vôo, como mínimo não tenha sido estabelecida:	harmonização com o regulamento americano- (FAR 135.610 )
	(1) no solo ou em áreas montanhosas, em um nível de pelo menos 600 m (2 000 pés) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km em relação à posição estimada da aeronave em vôo;	harmonização com o regulamento americano- (FAR 135.610 )
	(2) a qualquer outra parte do que o especificado em (b) (1), a um nível de pelo menos 300 m (1 000 pés) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km com relação à posição estimada da aeronave em vôo.	harmonização com o regulamento americano- (FAR 135.610 )
<b>135.205 - VFR. REQUISITOS DE VISIBILIDADE</b>	<b>135.205 - VFR. REQUISITOS DE VISIBILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>
[(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em voo VFR em espaço aéreo não controlado quando o teto for inferior a 1000 pés, a menos que a visibilidade em voo seja de pelo menos 2 milhas terrestres (3,5 Km).	[(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em voo VFR em espaço aéreo não controlado quando o teto for inferior a 1000 pés, a menos que a visibilidade em voo seja de pelo menos 2 milhas terrestres (3,5 Km).	<b>mantido texto atual</b>
(b) Ninguém pode operar um helicóptero em voo VFR em espaço aéreo Classe G a uma altitude de 1200 pés ou menos acima da superfície, ou dentro dos limites laterais de espaços aéreos de Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo a menos que a visibilidade seja de, pelo menos:	(b) Ninguém pode operar um helicóptero em voo VFR em espaço aéreo Classe G a uma altitude de 1200 pés ou menos acima da superfície, ou dentro dos limites laterais de espaços aéreos de Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo a menos que a visibilidade seja de, pelo menos:	<b>mantido texto atual</b>
(1) durante o dia: ½ milha terrestre; ou	(1) durante o dia: ½ milha terrestre; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) à noite: 1 milha terrestre.]	(2) à noite: 1 milha terrestre.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.207 - VFR: REQUISITO DE REFERENCIAS DE SUPERFÍCIE PARA HELICÓPTEROS</b>	<b>135.207 - VFR: REQUISITO DE REFERENCIAS DE SUPERFÍCIE PARA HELICÓPTEROS</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Nenhuma pessoa pode operar um helicóptero em condições VFR a menos que essa pessoa tenha referencias visuais da superfície ou, à noite, referencias luminosas visuais na superfície sob o helicóptero suficientes para controlar o voo com segurança.]	[Nenhuma pessoa pode operar um helicóptero em condições VFR a menos que essa pessoa tenha referencias visuais da superfície ou, à noite, referencias luminosas visuais na superfície sob o helicóptero suficientes para controlar o voo com segurança.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.209 - AUTONOMIA PARA VOO VFR</b>	<b>135.209 - AUTONOMIA PARA VOO VFR</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhuma pessoa pode iniciar uma operação VFR em um avião, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse avião tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível em cruzeiro:	(a) Nenhuma pessoa pode iniciar uma operação VFR em um avião, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse avião tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível em cruzeiro:	<b>mantido texto atual</b>
(1) Durante o dia, voar pelo menos mais 30 minutos; ou	(1) Durante o dia, voar pelo menos mais 30 minutos; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) À noite, voar pelo menos mais 45 minutos.	(2) À noite, voar pelo menos mais 45 minutos.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(3) se o aeródromo de destino previsto é isolado e não há destino alternativo adequado:	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(i) para aviões propulsados por hélice:	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(A) voar até o aeródromo de que o voo está previsto e depois;	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(B) voar por 45 minutos, acrescido de 15% do tempo de vôo que se pretende ao nível ou níveis de cruzeiro, ou;	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(C) duas horas, ambos os tempos de voo, o mais baixo	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(ii) Para aviões propulsados por turbo jato:	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(A) voar até o aeródromo de destino previsto e depois;	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(B) voar por duas horas sob regime normal de consumo durante o vôo de cruzeiro	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
[(b) Nenhuma pessoa pode iniciar uma operação VFR em um helicóptero, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse helicóptero tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível em cruzeiro, voar pelo menos mais 20 minutos.]	(b) Nenhuma pessoa pode iniciar uma operação VFR em um helicóptero, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse helicóptero tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível em cruzeiro, voar pelo menos mais 20 minutos e que:	mantido texto atual
	(1) tenha combustível suficiente para voar até o aeródromo de destino,	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(2) possa voar por um período adicional de 20 minutos, assumindo um consumo normal de combustível em velocidade de cruzeiro escala ótima, acrescido de 10% do tempo de vôo programado e	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.625)
	(3) tenha uma quantidade adicional de combustível suficiente para compensar o aumento do consumo em caso de possíveis contingências, conforme determinado pela ANAC e especificado no RBAC 91	harmonização com a proposta de regulamento Latino-americano - (LAR 135.625 (3)) -["disponga de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo en caso de posibles contingencias, según determine la AAC y se especifique en el LAR 91"].
<b>135.211 - VOO VFR. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS</b>	<b>135.211 - VOO VFR. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS</b>	mantido texto atual
Sujeito a quaisquer limitações adicionais da seção 135.181, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando passageiros, em voo VFR em rota, a menos que:	Sujeito a quaisquer limitações adicionais da seção 135.181, ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, em voo VFR em rota, a menos que:	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) as formações meteorológicas abaixo do nível de voo não obstruam mais de 50% da área de visão do piloto em comando, que seja mantida uma separação de nuvens (ou formações meteorológicas de opacidade equivalente) de 1500m horizontalmente e 300m (1000 pés) verticalmente e que o voo seja realizado abaixo do nível de voo 150, com velocidade indicada inferior a 380 nós.	(a) as formações meteorológicas abaixo do nível de voo não obstruam mais de 50% da área de visão do piloto em comando, que seja mantida uma separação de nuvens (ou formações meteorológicas de opacidade equivalente) de 1500m horizontalmente e 300m (1000 pés) verticalmente e que o voo seja realizado abaixo do nível de voo 150, com velocidade indicada inferior a 380 nós.	mantido texto atual
(b) a aeronave seja operada sob as seguintes condições:	(b) a aeronave seja operada sob as seguintes condições:	mantido texto atual
(1) para aeronaves multimotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor crítico, a aeronave desça ou continue o voo dentro das condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção.	(1) para aeronaves multimotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor crítico, a aeronave desça ou continue o voo dentro das condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção.	mantido texto atual
(2) para aeronaves monomotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor, a aeronave desça para pouso (normal ou de emergência) mantendo as condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção.	(2) para aeronaves monomotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor, a aeronave desça para pouso (normal ou de emergência) mantendo as condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção.	mantido texto atual
<b>135.213 - PREVISÕES E INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS</b>	<b>135.213 - PREVISÕES E INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS</b>	mantido texto atual
(a) Sempre que uma pessoa operando uma aeronave segundo este regulamento, necessitar usar informações e/ou previsões meteorológicas, ela deve usar as informações e previsões feitas pelo Comando da Aeronáutica ou outras agências por ele aprovadas ou reconhecidas. Entretanto, para operações VFR, o piloto em comando pode usar informações baseadas em suas próprias observações ou em observações de outros pilotos.	(a) Sempre que uma pessoa operando uma aeronave segundo este regulamento, necessitar usar informações e/ou previsões meteorológicas, ela deve usar as informações e previsões feitas pelo Comando da Aeronáutica ou outras agências por ele aprovadas ou reconhecidas. Entretanto, para operações VFR, o piloto em comando pode usar informações baseadas em suas próprias observações ou em observações de outros pilotos.	mantido texto atual
(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma informação meteorológica preparada e fornecida a pilotos, visando operações IFR em um aeródromo, deve ser preparada no aeródromo onde as operações serão conduzidas e de lá divulgadas.	(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma informação meteorológica preparada e fornecida a pilotos, visando operações IFR em um aeródromo, deve ser preparada no aeródromo onde as operações serão conduzidas e de lá divulgadas.	mantido texto atual
<b>135.215 - VOO IFR. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS</b>	<b>135.215 - VOO IFR. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS</b>	mantido texto atual
(a) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR em um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR em um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado.	mantido texto atual
(b) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR, a não ser de acordo com as regras de voo por instrumentos estabelecidas por este regulamento e pelo <b>Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)</b> ou pelas autoridades aeronáuticas do país sobrevoado, quando operando no estrangeiro.	(1) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR, a não ser de acordo com as regras de voo por instrumentos estabelecidas por este regulamento e pelo <b>Comando da Aeronáutica</b> ou pelas autoridades aeronáuticas do país sobrevoado, quando operando no estrangeiro.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do Comando da Aeronautica

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(b) A ANAC pode emitir especificações operativas para o detentor do certificado que lhe permita operar em IFR em rotas fora do espaço aéreo controlado, se:	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.635)
	(1) o operador demonstrar a ANAC que a tripulação de voo é capaz de navegar, sem referências visuais de terreno, em uma rota prevista sem desvios de mais de 5 graus ou 5NM, a que for menor, dessa rota; e	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.635)
	(2) a ANAC determina que a operação proposta pode ser realizada de forma segura	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.635)
	(c) O operador poderá operar uma aeronave em voo IFR fora do espaço aéreo controlado, se tiver sido autorizado e se essa operação é necessária para:	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.635)
	(1) realizar uma aproximação por instrumento a um aeródromo para o qual esteja em uso um procedimento de aproximação instrumentos atualizado padrão ou especial; ou	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.635)
	(2) subir até um espaço aéreo controlado, aprovado durante um procedimento de aproximação perdida, ou	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.635)
	(3) realizar uma saída IFR como um aeródromo que tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovados.	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.635)
	(d) A ANAC emitirá Especificações Operativas ao operador que permitirá sair de um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação padrão por instrumentos aprovado, quando a ANAC determinar que seja necessário para realizar uma saída por IFR desse aeródromo e que a operação prevista possa ser realizada de forma segura. A aprovação para operar nesse aeródromo não inclui uma aprovação para realizar uma aproximação IFR de acordo com o aeródromo.	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.635)
<b>135.217 - IFR. LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM</b>	<b>135.217 - IFR. LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM</b>	mantido texto atual
Nenhuma pessoa pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR onde as condições meteorológicas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para decolagem, mas abaixo dos mínimos autorizados para pouso, a menos que exista um aeródromo de alternativa a menos de 1 hora de voo do aeródromo de decolagem (considerando velocidade normal de cruzeiro, com ar calmo).	Nenhuma pessoa pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR onde as condições meteorológicas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para decolagem, mas abaixo dos mínimos autorizados para pouso, a menos que exista um aeródromo de alternativa a menos de 1 hora de voo do aeródromo de decolagem (considerando velocidade normal de cruzeiro, com ar calmo).	mantido texto atual
	(b) o aeródromo de alternativa de decolagem estará situado a seguinte distância do aeródromo de saída:	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.217 e LAR 135.640)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(1) para aviões multimotor a uma distância que não exceda o equivalente a uma hora de tempo de voo, a uma velocidade de cruzeiro, com um motor em funcionamento;	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.217 e LAR 135.640)
	(c) para que um aeródromo seja selecionado como de alternativa de decolagem, a informação disponível indicará, que no período previsto de utilização, as condições meteorológicas estarem acima dos mínimos de utilização do aeródromo para essa operação.	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.217 e LAR 135.640)
<b>135.219 - IFR. MÍNIMOS METEOROLÓGICOS DO AERÓDROMO DE DESTINO</b>	<b>135.219 - IFR. MÍNIMOS METEOROLÓGICOS DO AERÓDROMO DE DESTINO</b>	mantido texto atual
Nenhuma pessoa pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR ou começar uma operação IFR, a menos que as últimas informações ou previsões meteorológicas indiquem que as condições atmosféricas no horário estimado de chegada ao próximo aeródromo onde se pretende pousar estarão nos mínimos ou acima dos mínimos aprovados para pouso IFR no mesmo.	Nenhuma pessoa pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR ou começar uma operação IFR, a menos que as últimas informações ou previsões meteorológicas indiquem que as condições atmosféricas no horário estimado de chegada ao próximo aeródromo onde se pretende pousar estarão nos mínimos ou acima dos mínimos aprovados para pouso IFR no mesmo.	mantido texto atual
<b>135.221 - IFR. MÍNIMOS METEOROLÓGICOS DO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b>	<b>135.221 - IFR. MÍNIMOS METEOROLÓGICOS DO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b>	mantido texto atual
Nenhuma pessoa pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa, a menos que as informações ou previsões meteorológicas indiquem que, no horário estimado de chegada nesse aeródromo, as condições atmosféricas locais estarão nos mínimos ou acima dos mínimos de pouso IFR aprovados para ele.	Nenhuma pessoa pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa, a menos que as informações ou previsões meteorológicas indiquem que, no horário estimado de chegada nesse aeródromo, as condições atmosféricas locais estarão nos mínimos ou acima dos mínimos de pouso IFR aprovados para ele.	mantido texto atual
<b>135.223 - IFR. REQUISITOS DE AUTONOMIA PARA AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b>	<b>135.223 - IFR. REQUISITOS DE AUTONOMIA PARA AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b>	mantido texto atual
(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em condições IFR a menos que ela possua combustível suficiente (considerando informações ou previsões meteorológicas ou qualquer combinação das mesmas) para:	(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em condições IFR a menos que ela possua combustível suficiente (considerando informações ou previsões meteorológicas ou qualquer combinação das mesmas) para:	mantido texto atual
(1) completar o voo para o primeiro aeródromo onde se pretende pousar;	(1) completar o voo para o primeiro aeródromo onde se pretende pousar;	mantido texto atual
(2) voar desse aeródromo para o aeródromo de alternativa; e	(2) voar desse aeródromo para o aeródromo de alternativa; e	mantido texto atual
(3) voar, após isso, durante 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro ou, para helicópteros, voar, após isso, 30 minutos em velocidade normal de cruzeiro.	(3) voar, após isso, durante 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro ou, para helicópteros, voar, após isso, 30 minutos em velocidade normal de cruzeiro.	mantido texto atual



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Não obstante o previsto no parágrafo (a) desta seção, para operações com aviões a reação em rotas específicas e em voos internacionais, o <b>DAC</b> pode autorizar a utilização dos requisitos de autonomia do parágrafo 121.645(a) do <b>RBHA 121</b> , desde que o operador demonstre que níveis de segurança aceitáveis serão obtidos.	(b) Não obstante o previsto no parágrafo (a) desta seção, para operações com aviões propelidos à jato em rotas específicas e em voos internacionais, a <b>ANAC</b> pode autorizar a utilização dos requisitos de autonomia do parágrafo 121.645(a) do <b>RBAC 121</b> , desde que o operador demonstre que níveis de segurança aceitáveis serão obtidos.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
<b>135.225 - IFR. MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA DECOLAGEM, APROXIMAÇÃO E POUSO</b>	<b>135.225 - IFR. MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA DECOLAGEM, APROXIMAÇÃO E POUSO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum piloto pode iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos para um aeródromo, a menos que:	(a) Nenhum piloto pode iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos para um aeródromo, a menos que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) o aeródromo possua instalações meteorológicas operadas pelo Comando da Aeronáutica ou agência por ele reconhecida; e	(1) o aeródromo possua instalações meteorológicas operadas pelo Comando da Aeronáutica ou agência por ele reconhecida; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado no parágrafo (a)(1) desta seção indique que as condições atmosféricas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para o aeródromo.	(2) a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado no parágrafo (a)(1) desta seção indique que as condições atmosféricas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para o aeródromo.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Nenhum piloto pode iniciar o segmento final de uma aproximação por instrumentos para um aeródromo, a menos que a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado em (a)(1) desta seção indique que as condições atmosféricas do aeródromo estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para ele.	(b) Nenhum piloto pode iniciar o segmento final de uma aproximação por instrumentos para um aeródromo, a menos que a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado em (a)(1) desta seção indique que as condições atmosféricas do aeródromo estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para ele.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Se o piloto já tiver iniciado o segmento final de uma aproximação por instrumentos, cumprindo o previsto pelo parágrafo (b) desta seção, e for informado que as condições atmosféricas caíram abaixo dos mínimos após a aeronave estar:	(c) Se o piloto já tiver iniciado o segmento final de uma aproximação por instrumentos, cumprindo o previsto pelo parágrafo (b) desta seção, e for informado que as condições atmosféricas caíram abaixo dos mínimos após a aeronave estar:	<b>mantido texto atual</b>
(1) na final de uma aproximação ILS, tendo passado o fixo de aproximação final; ou	(1) na final de uma aproximação ILS, tendo passado o fixo de aproximação final; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) na final de uma aproximação radar (ASL ou PAR) tendo passado para o controlador de aproximação final; ou	(2) na final de uma aproximação radar (ASL ou PAR) tendo passado para o controlador de aproximação final; ou	<b>mantido texto atual</b>
(3) no final de uma aproximação usando VOR, NDB ou um sistema de aproximação comparável e o avião:	(3) no final de uma aproximação usando VOR, NDB ou um sistema de aproximação comparável e o avião:	<b>mantido texto atual</b>
(i) tiver passado o fixo de aproximação final; ou	(i) tiver passado o fixo de aproximação final; ou	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(ii) onde não existe um fixo de aproximação final, tiver completado a curva de procedimento ou curva base, estiver estabilizado na reta, no curso da final e na distância correta prevista pelo procedimento; a aproximação pode ser continuada e o pouso ser feito se o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.	(ii) onde não existe um fixo de aproximação final, tiver completado a curva de procedimento ou curva base, estiver estabilizado na reta, no curso da final e na distância correta prevista pelo procedimento; a aproximação pode ser continuada e o pouso ser feito se o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Para cada piloto em comando de um avião com motores a turbina que não tenha acumulado pelo menos 100 horas de tempo de voo como piloto em comando desse tipo de avião, as MDA ou DH e os mínimos de visibilidade estabelecidos nos procedimentos de aproximação por instrumentos devem ser acrescidos de 100 pés e ½ milha, respectivamente, mas sem exceder os tetos e mínimos para o aeródromo quando utilizado como aeródromo de alternativa.	(d) Para cada piloto em comando de um avião com motores a turbina que não tenha acumulado pelo menos 100 horas de tempo de voo como piloto em comando desse tipo de avião, as MDA ou DH e os mínimos de visibilidade estabelecidos nos procedimentos de aproximação por instrumentos devem ser acrescidos de 100 pés e ½ milha, respectivamente, mas sem exceder os tetos e mínimos para o aeródromo quando utilizado como aeródromo de alternativa.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Cada piloto executando uma decolagem IFR ou um pouso IFR em aeródromos militares ou estrangeiros deve cumprir os aplicáveis procedimentos e mínimos meteorológicos estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre esses aeródromos. Entretanto, em nenhum caso, o piloto pode, nesses aeródromos:	(e) Cada piloto executando uma decolagem IFR ou um pouso IFR em aeródromos militares ou estrangeiros deve cumprir os aplicáveis procedimentos e mínimos meteorológicos estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre esses aeródromos. Entretanto, em nenhum caso, o piloto pode, nesses aeródromos:	<b>mantido texto atual</b>
(1) decolar IFR se a visibilidade for menor que 1.500m; ou	(1) decolar IFR se a visibilidade for menor que 1.500m; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) pousar IFR se a visibilidade for menor que 700m.	(2) pousar IFR se a visibilidade for menor que 700m.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Se forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, nenhum piloto pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas por órgão descrito em (a)(1) desta seção estiverem abaixo desses mínimos.	(f) Se forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, nenhum piloto pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas por órgão descrito em (a)(1) desta seção estiverem abaixo desses mínimos.	<b>mantido texto atual</b>
(g) Se não forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, nenhum piloto pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas pelo órgão descrito em (a)(1) deste parágrafo estiverem abaixo dos mínimos gerais para IFR estabelecidos pelo DECEA.	(g) Se não forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, nenhum piloto pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas pelo órgão descrito em (a)(1) deste parágrafo estiverem abaixo dos mínimos gerais para IFR estabelecidos pelo DECEA.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.227 - CONDIÇÕES DE GELO. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS</b>	<b>135.227 - CONDIÇÕES DE GELO. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS</b>	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) Nenhum piloto pode decolar com uma aeronave que tenha gelo, geada ou neve aderidas a qual-quer pá de rotor, hélice, pára-brisas, asa, estabilizador ou superfície de controle, instalação do motor ou a qualquer parte do sistema de velocímetro, altímetro, indicador de velocidade vertical ou sistema dos instrumentos de indicação de atitude de voo, exceto sob as seguintes condições:	(a) Nenhum piloto pode decolar com uma aeronave que tenha gelo, geada ou neve aderidas a qual-quer pá de rotor, hélice, pára-brisas, asa, estabilizador ou superfície de controle, instalação do motor ou a qualquer parte do sistema de velocímetro, altímetro, indicador de velocidade vertical ou sistema dos instrumentos de indicação de atitude de voo, exceto sob as seguintes condições:	<b>mantido texto atual</b>
(1) decolagens podem ser realizadas com geada aderida às asas, ou aos estabilizadores ou às superfícies de controle se a geada tiver sido polida para tornar-se lisa; e	(1) decolagens podem ser realizadas com geada aderida às asas, ou aos estabilizadores ou às superfícies de controle se a geada tiver sido polida para tornar-se lisa; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) decolagens podem ser autorizadas com geada sob as asas na área dos tanques de combustível.	(2) decolagens podem ser autorizadas com geada sob as asas na área dos tanques de combustível.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar a decolagem de um avião, assim como nenhum piloto pode decolar com esse avião, sempre que as condições meteorológicas forem tais que haja razoável probabilidade de aderir gelo, geada ou neve ao avião, a menos que o piloto tenha completado todo o treinamento aplicável requerido por 135.341 e a menos que um dos seguintes requisitos seja atendido:	(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar a decolagem de um avião, assim como nenhum piloto pode decolar com esse avião, sempre que as condições meteorológicas forem tais que haja razoável probabilidade de aderir gelo, geada ou neve ao avião, a menos que o piloto tenha completado todo o treinamento aplicável requerido por 135.341 e a menos que um dos seguintes requisitos seja atendido:	<b>mantido texto atual</b>
(1) uma verificação de contaminação pré-decolagem, que tenha sido estabelecida pelo detentor de certificado para o específico tipo de avião e aprovada <b>pelo DAC</b> , tenha sido completada dentro dos 5 minutos precedentes à decolagem. Uma verificação de contaminação pré-decolagem é uma verificação feita para assegurar que as asas e superfícies de controle de um avião estão livres de geada, gelo ou neve; ou	(1) uma verificação de contaminação pré-decolagem, que tenha sido estabelecida pelo detentor de certificado para o específico tipo de avião e aprovada <b>pela ANAC</b> , tenha sido completada dentro dos 5 minutos precedentes à decolagem. Uma verificação de contaminação pré-decolagem é uma verificação feita para assegurar que as asas e superfícies de controle de um avião estão livres de geada, gelo ou neve; ou	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(2) o detentor de certificado possua um procedimento aprovado alternativo e, segundo este procedimento, tenha sido determinado que o avião está livre de geada, gelo ou neve; ou	(2) o detentor de certificado possua um procedimento aprovado alternativo e, segundo este procedimento, tenha sido determinado que o avião está livre de geada, gelo ou neve; ou	<b>mantido texto atual</b>
(3) o detentor de certificado tenha um programa aprovado de degelo/antigelo que atenda aos requisitos do parágrafo 121.629(c) do <b>RBHA 121</b> e a decolagem atenda ao previsto nesse programa.	(3) o detentor de certificado tenha um programa aprovado de degelo/antigelo que atenda aos requisitos do parágrafo 121.629(c) do <b>RBAC 121</b> e a decolagem atenda ao previsto nesse programa.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(c) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas na seção 34 do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves homologadas na categoria transporte, nenhum piloto pode operar uma aeronave:	(c) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas na seção 34 do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, nenhum piloto pode operar uma aeronave:	<b>mantido texto atual</b>
(1) em voo IFR, em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo; ou	(1) em voo IFR, em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo; ou	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) em voo VFR, em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo, a menos que a aeronave tenha equipamento de degelo ou de antigelo em funcionamento protegendo cada pá de rotor ou hélice e cada pá-asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de velocidade, altitude, razão de subida e instrumento de atitude de voo.	(2) em voo VFR, em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo, a menos que a aeronave tenha equipamento de degelo ou de antigelo em funcionamento protegendo cada pá de rotor ou hélice e cada pá-asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de velocidade, altitude, razão de subida e instrumento de atitude de voo.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Nenhum piloto pode operar um helicóptero em voo IFR em condições conhecidas ou previstas de formação de gelo, ou em voo VFR em condições conhecidas de formação de gelo, a menos que o helicóptero tenha sido homologado e esteja adequadamente equipado para operação em condições de formação de gelo.	(d) Nenhum piloto pode operar um helicóptero em voo IFR em condições conhecidas ou previstas de formação de gelo, ou em voo VFR em condições conhecidas de formação de gelo, a menos que o helicóptero tenha sido homologado e esteja adequadamente equipado para operação em condições de formação de gelo.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas na seção 34 do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves homologadas na categoria transporte, nenhum piloto pode voar com uma aeronave em condições conhecidas ou previstas de formação pesada de gelo.	(e) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas na seção 34 do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, nenhum piloto pode voar com uma aeronave em condições conhecidas ou previstas de formação pesada de gelo.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Se informações confiáveis recebidas pelo piloto em comando indicarem que as previsões de formação de gelo não se concretizarão face a mudanças de tempo ocorridas desde a última previsão meteorológica, não se aplicam as restrições dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção baseadas em previsões de condições meteorológicas.	(f) Se informações confiáveis recebidas pelo piloto em comando indicarem que as previsões de formação de gelo não se concretizarão face a mudanças de tempo ocorridas desde a última previsão meteorológica, não se aplicam as restrições dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção baseadas em previsões de condições meteorológicas.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.229 - REQUISITOS DE AERÓDROMO</b>	<b>135.229 - REQUISITOS DE AERÓDROMO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode usar qualquer aeródromo a menos que ele seja registrado e adequado à operação proposta, considerando itens como dimensões, resistência, superfície, obstruções, iluminação, horário de funcionamento, auxílios à aproximação e meios de controle de tráfego aéreo.	(a) Nenhum detentor de certificado pode usar qualquer aeródromo a menos que ele seja registrado e adequado à operação proposta, considerando itens como dimensões, resistência, superfície, obstruções, iluminação, horário de funcionamento, auxílios à aproximação e meios de controle de tráfego aéreo.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Nenhum piloto de uma aeronave transportando passageiros à noite pode decolar ou pousar em um aeródromo, a menos que:	(b) Nenhum piloto de uma aeronave transportando passageiros à noite pode decolar ou pousar em um aeródromo, a menos que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) o piloto tenha determinado a direção do vento pela observação de um indicador de solo iluminado ou por informação da estação de solo local. No caso de decolagem, a direção do vento pode ser determinada pela observação pessoal do piloto;	(1) o piloto tenha determinado a direção do vento pela observação de um indicador de solo iluminado ou por informação da estação de solo local. No caso de decolagem, a direção do vento pode ser determinada pela observação pessoal do piloto;	<b>mantido texto atual</b>
[(2) os limites da área a ser usada para pouso ou decolagem sejam claramente mostrados:	[(2) os limites da área a ser usada para pouso ou decolagem sejam claramente mostrados:	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(i) Para aviões, por luzes demarcadoras dos limites ou da pista; e	(i) Para aviões, por luzes demarcadoras dos limites ou da pista; e	<b>mantido texto atual</b>
(ii) para helicópteros, por luzes ou materiais reflexivos demarcadores dos limites ou da pista.	(ii) para helicópteros, por luzes ou materiais reflexivos demarcadores dos limites ou da pista.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, se a área a ser utilizada para decolagem ou pouso for marcada por lampiões ou candeeiros, seu uso deve ser aprovado <b>pele DAC.</b> ]	(c) Para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, se a área a ser utilizada para decolagem ou pouso for marcada por lampiões ou candeeiros, seu uso deve ser aprovado <b>pela ANAC.</b> ]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(d) Os pousos e decolagens de helicópteros em locais não <b>homologados</b> ou registrados são autorizados sob certas condições, como estabelecido na seção 91.327 do <b>RBHA 91</b> , aplicando-se a seção 135.77 deste regulamento quanto às responsabilidades envolvidas.	(d) Os pousos e decolagens de helicópteros em locais não certificados ou registrados são autorizados sob certas condições, como estabelecido na seção 91.327 do <b>RBAC 91</b> , aplicando-se a seção 135.77 deste regulamento quanto às responsabilidades envolvidas.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
<b>SUBPARTE E - REQUISITOS PARA TRIPULANTES DE VOO</b>	<b>SUBPARTE E - REQUISITOS PARA TRIPULANTES DE VOO</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.241 - APLICABILIDADE</b>	<b>135.241 - APLICABILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>
Exceto como previsto em 135.3, esta subparte estabelece os requisitos de tripulantes de voo para operações segundo este regulamento.	Exceto como previsto em 135.3, esta subparte estabelece os requisitos de tripulantes de voo para operações segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.242 - TRIPULAÇÃO DE VOO. GERAL</b>	<b>135.242 - TRIPULAÇÃO DE VOO. GERAL</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo e nenhuma pessoa pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este regulamento, a menos que essa pessoa:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo e nenhuma pessoa pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este regulamento, a menos que essa pessoa:	<b>mantido texto atual</b>
(1) possua uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida <b>pele DAC;</b>	(1) possua uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida <b>pela ANAC;</b>	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(2) tenha em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção, o certificado de habilitação técnica e o certificado de capacitação física, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida; e	(2) tenha em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção, o certificado de habilitação técnica e o certificado de capacitação física, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) seja empregado do detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente;		<b>retirar termo "contrato de trabalho"</b>
(b) <b>Não obstante o previsto no parágrafo (a)(3) desta seção</b> , no caso de um novo tipo de aeronave, o detentor de certificado pode utilizar como piloto em comando da aeronave um piloto do fabricante e/ou vendedor da mesma, até que um número suficiente de seus pilotos em comando atinjam as marcas estabelecidas pelas seções 135.243 e 135.244 deste regulamento, conforme aplicável mas, em nenhum caso, por mais de 180 dias corridos após o recebimento formal da primeira aeronave do novo tipo. Adicionalmente:	(b) No caso de um novo tipo de aeronave, o detentor de certificado pode utilizar como piloto em comando da aeronave um piloto do fabricante e/ou vendedor da mesma, até que um número suficiente de seus pilotos em comando atinjam as marcas estabelecidas pelas seções 135.243 e 135.244 deste regulamento, conforme aplicável mas, em nenhum caso, por mais de 180 dias corridos após o recebimento formal da primeira aeronave do novo tipo. Adicionalmente:	<b>retirar termo "contrato de trabalho"</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(1) deve haver um contrato entre o fabricante e/ou vendedor da aeronave e o detentor de certificado, prevendo fornecimento de treinamento no novo tipo de aeronave; e	(1) deve haver um contrato entre o fabricante e/ou vendedor da aeronave e o detentor de certificado, prevendo fornecimento de treinamento no novo tipo de aeronave; e	mantido texto atual
(2) o(s) piloto(s) do fabricante e/ou vendedor da aeronave deve(m) possuir contrato de trabalho com o mesmo e deve(m) ser qualificado(s) pelo DAC conforme estabelecido no parágrafo 135.244(b)(3) deste regulamento ou, se estrangeiro, deve ser aprovado pelo DAC conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica, Art. 158 e seu Parágrafo Único.	(2) o(s) piloto(s) do fabricante e/ou vendedor da aeronave deve(m) possuir contrato de trabalho com o mesmo e deve(m) ser qualificado(s) pela ANAC conforme estabelecido no parágrafo 135.244(b)(3) deste regulamento ou, se estrangeiro, deve ser aprovado pela ANAC conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica, Art. 158 e seu Parágrafo Único.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(c) Cada tripulante, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização do DAC os documentos requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção.	(c) Cada tripulante, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização da ANAC os documentos requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(d) Qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer as restrições às prerrogativas dos pilotos em comando estabelecidas pela seção 61.45 do RBHA 61.	(d) Qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer as restrições às prerrogativas dos pilotos em comando estabelecidas pela seção 61.45 do RBAC 61.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(e) Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações segundo este regulamento, a menos que cumpra, em relação às tripulações de suas aeronaves, o disposto na Lei 7183, de 05 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, e na Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.	(e) Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações segundo este regulamento, a menos que cumpra, em relação às tripulações de suas aeronaves, o disposto na Lei 7183, de 05 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, e na Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.	mantido texto atual
(f) Nenhum detentor de certificado pode permitir que um tripulante exerça e nenhum tripulante pode exercer duas ou mais funções simultâneas a bordo de uma aeronave, mesmo que esse tripulante seja habilitado pelo DAC para o exercício de mais de uma função a bordo.	(f) Nenhum detentor de certificado pode permitir que um tripulante exerça e nenhum tripulante pode exercer duas ou mais funções simultâneas a bordo de uma aeronave, mesmo que esse tripulante seja habilitado pela ANAC para o exercício de mais de uma função a bordo.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>135.243 - QUALIFICAÇÕES PARA PILOTO EM COMANDO</b>	<b>135.243 - QUALIFICAÇÕES PARA PILOTO EM COMANDO</b>	mantido texto atual
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros:	mantido texto atual
(1) nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas; ou	(1) nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas; ou	mantido texto atual

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(2) Nas quais seja usado um helicóptero empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas	(2) Nas quais seja usado um helicóptero empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas	<b>mantido texto atual</b>
(b) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, a menos que essa pessoa:	(b) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, a menos que essa pessoa:	<b>mantido texto atual</b>
(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial, com as apropriadas habilitações de categoria e classe e, se requerido, habilitação de tipo para a aeronave; e	(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial, com as apropriadas habilitações de categoria e classe e, se requerido, habilitação de tipo para a aeronave; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) tenha pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em viagens, das quais pelo menos 15 tenham sido voadas à noite; e	(2) tenha pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em viagens, das quais pelo menos 15 tenham sido voadas à noite; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou	(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou	<b>mantido texto atual</b>
(4) [para helicóptero, possua qualificação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.]	(4) [para helicóptero, possua qualificação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.]	<b>mantido texto atual</b>
(c) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando IFR, a menos que essa pessoa:	(c) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando IFR, a menos que essa pessoa:	<b>mantido texto atual</b>
(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial e seja qualificado para o tipo de aeronave (se for o caso); e	(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial e seja qualificado para o tipo de aeronave (se for o caso); e	<b>mantido texto atual</b>
(2) tenha pelo menos 1200 de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em viagens, 100 horas de horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e	(2) tenha pelo menos 1200 de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em viagens, 100 horas de horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou	(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou	<b>mantido texto atual</b>
(4) para helicóptero, possua qualificação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.	(4) para helicóptero, possua qualificação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.	<b>mantido texto atual</b>
(d) O parágrafo (b)(3) desta seção não se aplica se:	(d) O parágrafo (b)(3) desta seção não se aplica se:	<b>mantido texto atual</b>
(1) a aeronave usada for monomotora, com motor convencional;	(1) a aeronave usada for monomotora, com motor convencional;	<b>mantido texto atual</b>
(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no <b>RBHA 119</b> );	(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no <b>RBAC 119</b> );	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) a área de operações, como especificada na especificação operativa do detentor de certificado, for uma área na qual o meio primário de navegação é a navegação por contato, com auxílios-rádio à navegação distantes entre si, inexistentes ou impróprios para uso de aeronaves voando em baixas altitudes, e o meio primário de transporte é pelo ar;	(3) a área de operações, como especificada na especificação operativa do detentor de certificado, for uma área na qual o meio primário de navegação é a navegação por contato, com auxílios-rádio à navegação distantes entre si, inexistentes ou impróprios para uso de aeronaves voando em baixas altitudes, e o meio primário de transporte é pelo ar;	<b>mantido texto atual</b>
(4) cada voo for conduzido em condições VMC, durante o período diurno;	(4) cada voo for conduzido em condições VMC, durante o período diurno;	<b>mantido texto atual</b>
(5) a distância de cada voo, desde a base do detentor de certificado até qualquer destino, não ultrapassar 300 milhas, a menos que seja possível manter contato-rádio com órgãos ATS ou ATC a cada hora de voo, para fins de acompanhamento da operação; e	(5) a distância de cada voo, desde a base do detentor de certificado até qualquer destino, não ultrapassar 300 milhas, a menos que seja possível manter contato-rádio com órgãos ATS ou ATC a cada hora de voo, para fins de acompanhamento da operação; e	<b>mantido texto atual</b>
(6) o tipo de operação estabelecido por este parágrafo for autorizado na especificação operativa do detentor de certificado.	(6) o tipo de operação estabelecido por este parágrafo for autorizado na especificação operativa do detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
[(e) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (b)(2) e (b)(4) desta seção:	[(e) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (b)(2) e (b)(4) desta seção:	<b>mantido texto atual</b>
(1) para aeronaves <b>homologadas</b> para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no <b>RBHA 119</b> ), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno; e	(1) para aeronaves <b>homologadas</b> para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no <b>RBAC 119</b> ), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno; e	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) para operação com helicópteros <b>homologados</b> para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR.]	(2) para operação com helicópteros <b>certificados</b> para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR.]	<b>adequação de nomenclatura</b>
<b>135.244 - EXPERIÊNCIA OPERACIONAL: PILOTO EM COMANDO</b>	<b>135.244 - EXPERIÊNCIA OPERACIONAL: PILOTO EM COMANDO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no <b>RBHA 119</b> , a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no <b>RBAC 119</b> , a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>



<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(1) aeronave monomotor (exceto aviões a reação) - 10 horas;	(1) aeronave monomotor - 10 horas;	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(2) aeronave multimotor, com motores convencionais - 15 horas;	(2) aeronave multimotor, com motores convencionais - 15 horas;	<b>mantido texto atual</b>
(3) aeronave multimotor com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e	(3) aeronave multimotor com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e	<b>mantido texto atual</b>
(4) aviões a reação - 25 horas.	(4) aviões a reação - 25 horas.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Na aquisição de experiência operacional cada pessoa deve atender ao seguinte:	(b) Na aquisição de experiência operacional cada pessoa deve atender ao seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) a experiência operacional deve ser adquirida após concluir com aproveitamento o apropriado programa de treinamento de solo e de voo para a aeronave e para a função a ser exercida a bordo. Provisões aprovadas para aquisição de experiência operacional devem ser incluídas no programa de treinamento do detentor de certificado;	(1) a experiência operacional deve ser adquirida após concluir com aproveitamento o apropriado programa de treinamento de solo e de voo para a aeronave e para a função a ser exercida a bordo. Provisões aprovadas para aquisição de experiência operacional devem ser incluídas no programa de treinamento do detentor de certificado;	<b>mantido texto atual</b>
(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações complementares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em voos de traslado ou em voos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;	(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações complementares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em voos de traslado ou em voos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;	<b>mantido texto atual</b>
(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e	(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e	<b>mantido texto atual</b>
(4) as horas de experiência operacional podem ser reduzidas, não mais que 50% das horas requeridas por esta seção, pela substituição de cada hora de voo por 1 pouso e uma decolagem.	(4) as horas de experiência operacional podem ser reduzidas, não mais que 50% das horas requeridas por esta seção, pela substituição de cada hora de voo por 1 pouso e uma decolagem.	<b>mantido texto atual</b>
(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.	(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo de operação referido no subparágrafo (b)(2):	(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo de operação referido no subparágrafo (b)(2):	<b>mantido texto atual</b>
(1) Aeronave monomotor com motor convencional - 5 horas.	(1) Aeronave monomotor - 5 horas.	<b>atualização de termo técnico</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) Aeronave multimotora com motores convencionais - 10 horas.	(2) Aeronave multimotora com motores convencionais - 10 horas.	<b>mantido texto atual</b>
(3) Aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.	(3) Aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.245 - PRÉ-REQUISITOS PARA SEGUNDO EM COMANDO</b>	<b>135.245 - PRÉ-REQUISITOS PARA SEGUNDO EM COMANDO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR diurno deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave.	(b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR diurno deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.247 - EXPERIÊNCIA RECENTE: PILOTO EM COMANDO.</b>	<b>135.247 - EXPERIÊNCIA RECENTE: PILOTO EM COMANDO.</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros, a menos que, dentro dos 90 dias precedentes à operação, essa pessoa:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros, a menos que, dentro dos 90 dias precedentes à operação, essa pessoa:	<b>mantido texto atual</b>
(1) tenha realizado 3 decolagens e 3 pousos operando ela mesma os comandos de uma aeronave da mesma categoria e classe ou, se qualificação para o tipo de aeronave for requerida, do mesmo tipo de aeronave em que a operação será executada; e	(1) tenha realizado 3 decolagens e 3 pousos operando ela mesma os comandos de uma aeronave da mesma categoria e classe ou, se qualificação para o tipo de aeronave for requerida, do mesmo tipo de aeronave em que a operação será executada; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) para operações noturnas, tenha cumprido o disposto no subparágrafo (1) deste parágrafo à noite.	(2) para operações noturnas, tenha cumprido o disposto no subparágrafo (1) deste parágrafo à noite.	<b>mantido texto atual</b>
Uma pessoa que atenda ao previsto no parágrafo (a)(2) desta seção não precisa atender ao previsto no parágrafo (a)(1) desta seção.	Uma pessoa que atenda ao previsto no parágrafo (a)(2) desta seção não precisa atender ao previsto no parágrafo (a)(1) desta seção.	<b>mantido texto atual</b>
	(3) A seção (a) (2) desta seção não se aplica a um piloto em comando de um avião a turbina que seja certificado para mais de um piloto, desde que o piloto tenha cumprido os requisitos do parágrafo (a) (3) (i) ou (ii) desta seção:	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)</b>
	(i) Para operar sob esta alternativa, o piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria apropriada, classe e tipo, para cada tipo de avião que seja certificado para mais de um piloto, e:	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(A) que o piloto deve ter registrado, no mínimo, 1.500 horas de experiência como piloto;	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)
	(B) Em cada avião tipo, certificado para mais de um piloto, o piloto que pretenda operar sob esta alternativa, deve ter realizado e registrado a data da decolagem e pouso de experiência recente de voo solo exigido no parágrafo (a) desta seção,	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)
	(C) nos últimos 90 dias anteriores ao início das operações desse tipo de avião, certificado para mais de um piloto, o piloto deverá ter realizado e registrado pelo menos 15 horas de vôo no tipo de avião que o piloto pretenda operar sob essa alternativa, e	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)
	(D) que o piloto tenha realizado e registrado pelo menos 3 decolagens e 3 pousos, como piloto em comando, em um avião movido a turbina que exija mais do que um piloto. O piloto deve ter executado os pousos e decolagens durante o período que começa em 1 hora após o pôr do sol e termina 1 hora antes do nascer do sol, nos últimos 6 meses anteriores ao mês do voo.	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)
	(ii) O piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria apropriada, classe e tipo para cada tipo de avião que é certificado para mais de um piloto que o piloto pretende operar sob esta alternativa, e:	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)
	(A) que o piloto deve ter registrado, no mínimo, 1.500 horas de experiência como piloto;	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)
	(B) Em cada avião tipo, certificado para mais de um piloto, que o piloto pretenda operar sob esta alternativa, o piloto deve ter realizado e registrado a data da decolagem e pouso de experiência recente de voo solo exigido no parágrafo (a) desta seção,	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)
	(C), nos últimos 90 dias anteriores ao início das operações desse tipo de avião, certificado para mais de um piloto, o piloto deverá ter realizado e registrado pelo menos 15 horas de vôo no tipo de avião que o piloto pretenda operar sob essa alternativa, e	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)
	(D) nos últimos 12 meses anteriores ao mês do voo, o piloto deve ter completado um programa de treinamento aprovado nos termos do RBAC 142. O programa de treinamento aprovado deve ser exigido do piloto, pelo menos 6 decolagens e 6 pousos como piloto em comando em um simulador de vôo que simule um avião movido a turbina e que exija mais do que um piloto. O sistema visual do simulador de vôo deve ter sido ajustado para representar o período que começa em 1 hora após o pôr do sol e termina 1 hora antes do nascer do sol.	harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.247)

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, se a aeronave for um avião com bequilha de cauda, cada decolagem e cada pouso deve ter sido feito em um avião com bequilha de cauda e cada pouso deve ter sido completado até a parada total do avião.	(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, se a aeronave for um avião com bequilha de cauda, cada decolagem e cada pouso deve ter sido feito em um avião com bequilha de cauda e cada pouso deve ter sido completado até a parada total do avião.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Um piloto que tenha perdido as prerrogativas de piloto em comando por não atender aos requisitos de experiência recente do parágrafo (a) desta seção, deve recuperá-las atendendo aos requisitos do referido parágrafo sob supervisão de um piloto instrutor qualificado, em operações segundo este regulamento.	(c) Um piloto que tenha perdido as prerrogativas de piloto em comando por não atender aos requisitos de experiência recente do parágrafo (a) desta seção, deve recuperá-las atendendo aos requisitos do referido parágrafo sob supervisão de um piloto instrutor qualificado, em operações segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.249 - RESERVADO</b>	<b>135.249 - RESERVADO</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>SUBPARTE F - TRIPULAÇÕES: LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE DESCANSO</b>	<b>SUBPARTE F - TRIPULAÇÕES: LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE DESCANSO</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.261 - APLICABILIDADE</b>	<b>135.261 - APLICABILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>
Esta subparte é aplicável a tripulações de voo e a comissários de voo exercendo função a bordo de aeronaves operando segundo este regulamento.	Esta subparte é aplicável a tripulações de voo e a comissários de voo exercendo função a bordo de aeronaves operando segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.263 - LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE DESCANSO</b>	<b>135.263 - LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE DESCANSO</b>	<b>mantido texto atual</b>
[As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei no 7183, de 05 de abril de 1984, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações complementares, como definidas em 119.3, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.]	[As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei no 7183, de 05 de abril de 1984, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações complementares, como definidas em 119.3, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>SUBPARTE G - REQUISITOS PARA EXAMES DOS TRIPULANTES</b>	<b>SUBPARTE G - REQUISITOS PARA EXAMES DOS TRIPULANTES</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.291 - APLICABILIDADE</b>	<b>135.291 - APLICABILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>
[Exceto como previsto em 135.3, esta subparte:	[Exceto como previsto em 135.3, esta subparte:	<b>mantido texto atual</b>
(a) estabelece os testes e os exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de credenciamento de pilotos examinadores em operações segundo este regulamento.	(a) estabelece os testes e os exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de credenciamento de pilotos examinadores em operações segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(b) permite que pessoal de centros de treinamento autorizados segundo o <b>RBHA 142</b> e que atendam aos requisitos das seções 135.337 e 135.339 forneçam treinamentos, testes e exames sob contrato ou outro convênio para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.]	(b) permite que pessoal de centros de treinamento autorizados segundo o <b>RBAC 142</b> e que atendam aos requisitos das seções 135.337 e 135.339 forneçam treinamentos, testes e exames sob contrato ou outro convênio para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
<b>135.293 - REQUISITOS DE EXAME INICIAL E PERIÓDICO PARA PILOTOS</b>	<b>135.293 - REQUISITOS DE EXAME INICIAL E PERIÓDICO PARA PILOTOS</b>	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em um voo a menos que, dentro dos <b>12</b> meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um teste, oral ou escrito, aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado sobre os conhecimentos do piloto nas seguintes áreas:	(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em um voo a menos que, dentro dos <b>12</b> meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um teste, oral ou escrito, aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado sobre os conhecimentos do piloto nas seguintes áreas:	<b>mantido texto atual</b>
[(1) as apropriadas provisões dos <b>RBHA 61</b> , 91 e 135 e as especificações operativas e o manual do detentor de certificado;	[(1) as apropriadas provisões dos <b>RBAC 61</b> , 91 e 135 e as especificações operativas e o manual do detentor de certificado;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o grupo motopropulsor, os principais componentes e sistemas, os principais equipamentos desempenho e limitações operacionais, procedimentos operacionais normais e de emergência e o conteúdo do Manual de voo aprovado (AFM) ou equivalente, como aplicável;	(2) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o grupo motopropulsor, os principais componentes e sistemas, os principais equipamentos desempenho e limitações operacionais, procedimentos operacionais normais e de emergência e o conteúdo do Manual de voo aprovado (AFM) ou equivalente, como aplicável;	<b>mantido texto atual</b>
(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para operações de decolagem, de pouso e em rota;	(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para operações de decolagem, de pouso e em rota;	<b>mantido texto atual</b>
(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou às qualificações do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximação por instrumentos;	(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou às qualificações do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximação por instrumentos;	<b>mantido texto atual</b>
(5) procedimentos de controle de tráfego aéreo, incluindo procedimentos IFR quando aplicável;	(5) procedimentos de controle de tráfego aéreo, incluindo procedimentos IFR quando aplicável;	<b>mantido texto atual</b>
(6) meteorologia em geral, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas e tesouras de vento e, se apropriado para as operações do detentor de certificado, meteorologia de grandes altitudes;	(6) meteorologia em geral, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas e tesouras de vento e, se apropriado para as operações do detentor de certificado, meteorologia de grandes altitudes;	<b>mantido texto atual</b>
(7) procedimentos para:	(7) procedimentos para:	<b>mantido texto atual</b>
(i) reconhecer e evitar situações atmosféricas severas;	(i) reconhecer e evitar situações atmosféricas severas;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) sair de situações atmosféricas severas em caso de entrada inadvertida, incluindo tesouras de vento em baixa altura (excetuam-se os pilotos de helicóptero que não precisam ser testados em saída de tesouras de vento em baixa altura); e	(ii) sair de situações atmosféricas severas em caso de entrada inadvertida, incluindo tesouras de vento em baixa altura (excetuam-se os pilotos de helicóptero que não precisam ser testados em saída de tesouras de vento em baixa altura); e	<b>mantido texto atual</b>
(iii) operar dentro ou próximo a trovoadas (incluindo melhores altitudes de penetração), ar turbulento (incluindo turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições atmosféricas potencialmente perigosas; e	(iii) operar dentro ou próximo a trovoadas (incluindo melhores altitudes de penetração), ar turbulento (incluindo turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições atmosféricas potencialmente perigosas; e	<b>mantido texto atual</b>
(8) novos equipamentos, procedimentos ou técnicas, como apropriado.]	(8) novos equipamentos, procedimentos ou técnicas, como apropriado.]	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tenha passado em um exame de competência aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado na classe da aeronave, se avião monomotor outro que não turbojato, ou no tipo da aeronave, se helicóptero, avião multimotor ou avião turbojato, visando determinar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronaves. A extensão do exame de competência será determinada pelo INSPAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um avião, significa um grupo qualquer de aviões que o DAC considere ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de manobrabilidade ou de características de voo. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um helicóptero, significa um	(b) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tenha passado em um exame de competência aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado na classe da aeronave, se avião monomotor outro que não turbojato, ou no tipo da aeronave, se helicóptero, avião multimotor ou avião turbojato, visando determinar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronaves. A extensão do exame de competência será determinada pelo INSPAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um avião, significa um grupo qualquer de aviões que a ANAC considere ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de manobrabilidade ou de características de voo. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um helicóptero, significa um	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido por 135.297 pode substituir o exame de competência requerido por esta seção para o tipo de aeronave usada no exame	(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido por 135.297 pode substituir o exame de competência requerido por esta seção para o tipo de aeronave usada no exame	mantido texto atual
(d) Para os propósitos deste regulamento, a execução competente de um procedimento ou manobra pela pessoa a ser utilizada como piloto requer que a pessoa obviamente domine a aeronave, sem restar dúvidas quanto à execução bem sucedida de qualquer fase do voo.	(d) Para os propósitos deste regulamento, a execução competente de um procedimento ou manobra pela pessoa a ser utilizada como piloto requer que a pessoa obviamente domine a aeronave, sem restar dúvidas quanto à execução bem sucedida de qualquer fase do voo.	mantido texto atual
(e) O INSPAC ou o piloto credenciado certificará a competência de cada piloto bem sucedido no teste de conhecimento e na verificação em voo, lançando os resultados nos registros do piloto.	(e) O INSPAC ou o piloto credenciado certificará a competência de cada piloto bem sucedido no teste de conhecimento e na verificação em voo, lançando os resultados nos registros do piloto.	mantido texto atual
(f) Partes de um exame de competência requerido poderão ser feitas em um simulador de voo ou outros dispositivos de treinamento, se aprovado pelo DAC.	(f) Partes de um exame de competência requerido poderão ser feitas em um simulador de voo ou outros dispositivos de treinamento, se aprovado pela ANAC.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(g) Nenhuma pessoa pode simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação de transporte aéreo público.	(g) Nenhuma pessoa pode simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação de transporte aéreo público.	mantido texto atual
<b>135.295 - REQUISITOS DE EXAME INICIAL E PERIÓDICO PARA COMISSÁRIOS</b>	<b>135.295 - REQUISITOS DE EXAME INICIAL E PERIÓDICO PARA COMISSÁRIOS</b>	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
Nenhum detentor de certificado pode utilizar um comissário e nenhuma pessoa pode trabalhar como comissário em um voo, a menos que, dentro dos 24 meses calendáricos precedendo esse voo, o detentor de certificado tenha verificado por apropriado teste inicial ou periódico que essa pessoa tem conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:	Nenhum detentor de certificado pode utilizar um comissário e nenhuma pessoa pode trabalhar como comissário em um voo, a menos que, dentro dos 24 meses calendáricos precedendo esse voo, o detentor de certificado tenha verificado por apropriado teste inicial ou periódico que essa pessoa tem conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:	mantido texto atual
[(a) autoridade do piloto em comando;	[(a) autoridade do piloto em comando;	mantido texto atual
(b) tratamento com os passageiros, incluindo procedimentos que devem ser seguidos ao lidar com pessoas perturbadas ou outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;	(b) tratamento com os passageiros, incluindo procedimentos que devem ser seguidos ao lidar com pessoas perturbadas ou outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;	mantido texto atual
(c) atribuições, funções e responsabilidades dos tripulantes durante amerissagem e evacuação de pessoas que possam necessitar de assistência de uma outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída numa emergência;	(c) atribuições, funções e responsabilidades dos tripulantes durante amerissagem e evacuação de pessoas que possam necessitar de assistência de uma outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída numa emergência;	mantido texto atual
(d) instruções aos passageiros;	(d) instruções aos passageiros;	mantido texto atual
(e) localização e operação de extintor portátil e outros itens de equipamentos de emergência;	(e) localização e operação de extintor portátil e outros itens de equipamentos de emergência;	mantido texto atual
(f) uso apropriado de equipamentos e controles da cabine;	(f) uso apropriado de equipamentos e controles da cabine;	mantido texto atual
(g) localização e operação do equipamento de oxigênio para os passageiros;	(g) localização e operação do equipamento de oxigênio para os passageiros;	mantido texto atual
(h) localização e operação de todas as saídas normais e de emergência, incluindo rampas de evacuação e cordas de escape; e	(h) localização e operação de todas as saídas normais e de emergência, incluindo rampas de evacuação e cordas de escape; e	mantido texto atual
(i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída numa emergência como previsto pelo manual de operações do detentor de certificado.]	(i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída numa emergência como previsto pelo manual de operações do detentor de certificado.]	mantido texto atual
<b>135.297 - PILOTO. REQUISITOS PARA EXAME DE PROFICIÊNCIA EM VOO POR INSTRUMENTOS</b>	<b>135.297 - PILOTO. REQUISITOS PARA EXAME DE PROFICIÊNCIA EM VOO POR INSTRUMENTOS</b>	mantido texto atual
(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR, a menos que, dentro dos <b>12</b> meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.	(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR, a menos que, dentro dos <b>06</b> meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.	<b>Alterado para atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 9.4.4 Anexo 6, PIII, SII 7.4.4 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.215 e LAR 135.1015)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(b) Nenhum piloto pode executar qualquer procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC, a menos que, dentro dos 6 meses calendários precedendo esse voo, o piloto tenha demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Nenhum piloto pode executar qualquer procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC, a menos que, dentro dos 6 meses calendários precedendo esse voo, o piloto tenha demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. Os procedimentos de aproximação por instrumentos devem incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento com aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para o procedimento sendo executado.</p>	<p>(b) Nenhum piloto pode executar qualquer procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC, a menos que, dentro dos 6 meses calendários precedendo esse voo, o piloto tenha demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Nenhum piloto pode executar qualquer procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC, a menos que, dentro dos 6 meses calendários precedendo esse voo, o piloto tenha demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. Os procedimentos de aproximação por instrumentos devem incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento com aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para o procedimento sendo executado.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>[(c) O exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção consiste em um teste oral ou escrito sobre o equipamento em uso e um exame em voo em condições IFR reais ou simuladas. O teste sobre o equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor, e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico, como apropriado. O exame em voo inclui navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações por instrumentos envolvendo as facilidades de navegação que o piloto está autorizado a utilizar. Cada piloto executando um exame de proficiência deve demonstrar os padrões de competência determinados por 135.293(d). Adicionalmente:]</p>	<p>[(c) O exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção consiste em um teste oral ou escrito sobre o equipamento em uso e um exame em voo em condições IFR reais ou simuladas. O teste sobre o equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor, e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico, como apropriado. O exame em voo inclui navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações por instrumentos envolvendo as facilidades de navegação que o piloto está autorizado a utilizar. Cada piloto executando um exame de proficiência deve demonstrar os padrões de competência determinados por 135.293(d). Adicionalmente:]</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(1) o exame de proficiência em instrumentos deve:</p>	<p>(1) o exame de proficiência em instrumentos deve:</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(i) para um piloto em comando de um avião contido em 135.243(a), incluir procedimentos e manobras requeridas a um piloto de linha aérea qualificado no particular tipo de avião, se apropriado; e</p>	<p>(i) para um piloto em comando de um avião contido em 135.243(a), incluir procedimentos e manobras requeridas a um piloto de linha aérea qualificado no particular tipo de avião, se apropriado; e</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(ii) para um piloto em comando de um helicóptero ou avião contido em 135.243(c), incluir os procedimentos e manobras requeridas a um piloto comercial com qualificação IFR e, se aplicável, qualificado no particular tipo de aeronave; e</p>	<p>(ii) para um piloto em comando de um helicóptero ou avião contido em 135.243(c), incluir os procedimentos e manobras requeridas a um piloto comercial com qualificação IFR e, se aplicável, qualificado no particular tipo de aeronave; e</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) o exame de proficiência em instrumentos deve ser aplicado por um piloto examinador credenciado ou por um INSPAC.	(2) o exame de proficiência em instrumentos deve ser aplicado por um piloto examinador credenciado ou por um INSPAC.	<b>mantido texto atual</b>
(2) o exame de proficiência em instrumentos deve ser aplicado por um piloto examinador credenciado ou por um INSPAC.	(2) o exame de proficiência em instrumentos deve ser aplicado por um piloto examinador credenciado ou por um INSPAC.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Se o piloto em comando for designado para voar apenas em um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.	(d) Se o piloto em comando for designado para voar apenas em um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Se o piloto em comando for designado para voar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve executar o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave no qual ele voa, rotativamente, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.	(e) Se o piloto em comando for designado para voar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve executar o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave no qual ele voa, rotativamente, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve realizar o primeiro exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora; cada exame seguinte será realizado alternadamente em aeronaves monomotoras e multimotoras, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção. Partes do exame em voo requerido podem ser realizadas em simulador de voo ou outro dispositivo de treinamento, se aprovado pelo DAC.	(f) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve realizar o primeiro exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora; cada exame seguinte será realizado alternadamente em aeronaves monomotoras e multimotoras, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção. Partes do exame em voo requerido podem ser realizadas em simulador de voo ou outro dispositivo de treinamento, se aprovado pela ANAC.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(g) Reservado	(g) Reservado	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.299 - PILOTO EM COMANDO. EXAMES EM ROTA E EM AERÓDROMOS</b>	<b>135.299 - EXAMES EM ROTA E EM AERÓDROMOS</b>	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar um piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de um voo a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha passado em um exame em voo em um dos tipos de aeronave voada por ele. O exame em voo deve:	(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar um piloto e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto de um voo a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um exame em voo em um dos tipos de aeronave voada por ele. O exame em voo deve:	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.297)</b>
(1) ser aplicado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado;	(1) ser aplicado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado;	<b>mantido texto atual</b>
(2) consistir de pelo menos um voo sobre um segmento de rota;	(2) consistir de pelo menos um voo sobre um segmento de rota;	<b>mantido texto atual</b>
(3) incluir pousos e decolagens em um ou mais aeródromos representativos. Em adição aos requisitos deste parágrafo, se o piloto for autorizado a conduzir operações IFR, pelo menos um voo deve ser voado em aerovia, em rota aprovada fora de aerovia, ou em rota parte dentro parte fora de aerovia; e	(3) incluir pousos e decolagens em um ou mais aeródromos representativos. Em adição aos requisitos deste parágrafo, se o piloto for autorizado a conduzir operações IFR, pelo menos um voo deve ser voado em aerovia, em rota aprovada fora de aerovia, ou em rota parte dentro parte fora de aerovia; e	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.	(4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.	mantido texto atual
(b) O piloto examinador deve determinar se o piloto sendo examinado executa satisfatoriamente as obrigações e responsabilidades de um piloto em comando conduzindo operações segundo este regulamento e deve lançar os resultados do exame nos registros do piloto.	(b) O piloto examinador deve determinar se o piloto sendo examinado executa satisfatoriamente as obrigações e responsabilidades de um piloto em comando conduzindo operações segundo este regulamento e deve lançar os resultados do exame nos registros do piloto.	mantido texto atual
(c) O detentor de certificado deve estabelecer, no manual requerido pela seção 135.21 deste regulamento, os procedimentos que irão assegurar que cada piloto, que não tenha voado em uma rota ou para um aeródromo dentro dos 90 dias precedentes, antes de decolar familiarize-se com todas as informações requeridas para a condução segura do voo.	(c) O detentor de certificado deve estabelecer, no manual requerido pela seção 135.21 deste regulamento, os procedimentos que irão assegurar que cada piloto, que não tenha voado em uma rota ou para um aeródromo dentro dos 90 dias precedentes, antes de decolar familiarize-se com todas as informações requeridas para a condução segura do voo.	mantido texto atual
<b>135.301 - TRIPULANTES. PADRÕES PARA ACEITAÇÃO DE EXAMES E TESTES</b>	<b>135.301 - TRIPULANTES. PADRÕES PARA ACEITAÇÃO DE EXAMES E TESTES</b>	mantido texto atual
(a) Se um tripulante tiver que executar um exame ou uma verificação em voo requerida por este regulamento em um determinado mês calendárico e realizar tal exame no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, esse tripulante é considerado como tendo realizado o exame ou teste no mês calendárico em que o mesmo era devido.	(a) Se um tripulante tiver que executar um exame ou uma verificação em voo requerida por este regulamento em um determinado mês calendárico e realizar tal exame no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, esse tripulante é considerado como tendo realizado o exame ou teste no mês calendárico em que o mesmo era devido.	mantido texto atual
(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, o piloto examinador pode proporcionar adicional treinamento no transcorrer da verificação. Além de mandar repetir a manobra mal sucedida, o examinador pode requerer a repetição de qualquer outra manobra que ele considere necessária para o julgamento da proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para o seu examinador, o detentor de certificado não pode utilizar esse piloto, nem esse piloto pode voar como membro da tripulação mínima requerida em operações segundo este regulamento até completar satisfatoriamente uma nova verificação, a qual far-se-á após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática.	(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, o piloto examinador pode proporcionar adicional treinamento no transcorrer da verificação. Além de mandar repetir a manobra mal sucedida, o examinador pode requerer a repetição de qualquer outra manobra que ele considere necessária para o julgamento da proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para o seu examinador, o detentor de certificado não pode utilizar esse piloto, nem esse piloto pode voar como membro da tripulação mínima requerida em operações segundo este regulamento até completar satisfatoriamente uma nova verificação, a qual far-se-á após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática.	mantido texto atual
<b>135.303 - AUTORIZAÇÃO PARA CREDENCIAMENTO DE PILOTO. REQUERIMENTO E EMISSÃO</b>	<b>135.303 - AUTORIZAÇÃO PARA CREDENCIAMENTO DE PILOTO. REQUERIMENTO E EMISSÃO</b>	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) Cada detentor de certificado desejando a aprovação do credenciamento de um dos seus pilotos junto ao <b>DAC</b> deve submeter um requerimento para tal ao <b>SERAC</b> de sua área de operação. O piloto a ser credenciado, deve ser aprovado em exames escritos ou orais, e no exame em voo. O documento de credenciamento descreve os exames em voo que o piloto está qualificado para aplicar e a categoria, classe ou tipo de aeronave, conforme aplicável, em que o piloto credenciado é qualificado.	(a) Cada detentor de certificado desejando a aprovação do credenciamento de um dos seus pilotos junto à <b>ANAC</b> deve submeter um requerimento para tal à <b>Unidade Regional</b> de sua área de operação. O piloto a ser credenciado, deve ser aprovado em exames escritos ou orais, e no exame em voo. O documento de credenciamento descreve os exames em voo que o piloto está qualificado para aplicar e a categoria, classe ou tipo de aeronave, conforme aplicável, em que o piloto credenciado é qualificado.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(b) Após o processo de credenciamento ter sido realizado, ele deverá ser encaminhado ao <b>DAC</b> para o parecer final.	(b) Após o processo de credenciamento ter sido realizado, ele deverá ser encaminhado à <b>ANAC</b> para o parecer final.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>SUBPARTE H - TREINAMENTO</b>	<b>SUBPARTE H - TREINAMENTO</b>	mantido texto atual
<b>135.321 - APLICABILIDADE E TERMOS USADOS</b>	<b>135.321 - APLICABILIDADE E TERMOS USADOS</b>	mantido texto atual
(a) Exceto com previsto na seção 135.3, esta subparte estabelece os requisitos aplicáveis para:	(a) Exceto com previsto na seção 135.3, esta subparte estabelece os requisitos aplicáveis para:	mantido texto atual
(1) um detentor de certificado sujeito a este regulamento que contratar ou de outro modo arranjar para usar os serviços de um centro de treinamento homologado segundo o <b>RBHA 142</b> para desempenhar as funções de treinamento, exames e testes;	(1) um detentor de certificado sujeito a este regulamento que contratar ou de outro modo arranjar para usar os serviços de um centro de treinamento certificado segundo o <b>RBAC 142</b> para desempenhar as funções de treinamento, exames e testes;	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(2) cada detentor de certificado para estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado para as tripulações, examinadores, instrutores e pessoal de operações empregado ou usado por este detentor de certificado; e	(2) cada detentor de certificado para estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado para as tripulações, examinadores, instrutores e pessoal de operações empregado ou usado por este detentor de certificado; e	mantido texto atual
(3) cada detentor de certificado para a qualificação, aprovação e uso de simulador de avião e dispositivos de treinamento de voo na condução do programa.	(3) cada detentor de certificado para a qualificação, aprovação e uso de simulador de avião e dispositivos de treinamento de voo na condução do programa.	mantido texto atual
(b) Para os propósitos desta subparte, aplicam-se os seguintes termos e definições:	(b) Para os propósitos desta subparte, aplicam-se os seguintes termos e definições:	mantido texto atual
(1) treinamento inicial. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que não haja sido qualificado e não tenha trabalhado nessa função em uma aeronave;	(1) treinamento inicial. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que não haja sido qualificado e não tenha trabalhado nessa função em uma aeronave;	mantido texto atual
(2) treinamento de transição. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou na mesma função em outra aeronave;	(2) treinamento de transição. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou na mesma função em outra aeronave;	mantido texto atual
(3) treinamento de elevação de nível. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou como segundo em comando em um particular tipo de aeronave, antes de começar a trabalhar como piloto em comando nesse tipo de aeronave;	(3) treinamento de elevação de nível. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou como segundo em comando em um particular tipo de aeronave, antes de começar a trabalhar como piloto em comando nesse tipo de aeronave;	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(4) treinamento de diferenças. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar na mesma função em uma particular variante do mesmo tipo de aeronave, se assim for considerado necessário pelo <b>DAC</b> ;	(4) treinamento de diferenças. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar na mesma função em uma particular variante do mesmo tipo de aeronave, se assim for considerado necessário pela <b>ANAC</b> ;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(5) treinamento periódico. É o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente em cada aeronave, função a bordo e tipo de operação em que o tripulante trabalha;	(5) treinamento periódico. É o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente em cada aeronave, função a bordo e tipo de operação em que o tripulante trabalha;	<b>mantido texto atual</b>
(6) em voo. As manobras, procedimentos ou funções que devem ser conduzidas em aeronave;	(6) em voo. As manobras, procedimentos ou funções que devem ser conduzidas em aeronave;	<b>mantido texto atual</b>
(7) centro de treinamento. Uma organização funcionando de acordo com os requisitos aplicáveis do RBHA 142 que provê treinamento, exame e testes sob contrato ou outra forma de acordo para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento; e	(7) centro de treinamento. Uma organização funcionando de acordo com os requisitos aplicáveis do RBHA 142 que provê treinamento, exame e testes sob contrato ou outra forma de acordo para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento; e	<b>mantido texto atual</b>
(8) treinamento para requalificação. O treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados mas que tenham perdido a qualificação por não terem cumprido dentro do período requerido:	(8) treinamento para requalificação. O treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados mas que tenham perdido a qualificação por não terem cumprido dentro do período requerido:	<b>mantido texto atual</b>
(i) os requisitos para teste periódico de piloto da seção 135.293;	(i) os requisitos para teste periódico de piloto da seção 135.293;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) os requisitos para o exame de proficiência em instrumentos da seção 135.297; ou	(ii) os requisitos para o exame de proficiência em instrumentos da seção 135.297; ou	<b>mantido texto atual</b>
(iii) os requisitos de exame em rota da seção 135.299.	(iii) os requisitos de exame em rota da seção 135.299.	<b>mantido texto atual</b>
(c) [Cancelado]	(c) [Cancelado]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.323 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. GERAL</b>	<b>135.323 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. GERAL</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada detentor de certificado ao qual é requerido ter um programa de treinamento segundo 135.341, deve:	(a) Cada detentor de certificado ao qual é requerido ter um programa de treinamento segundo 135.341, deve:	<b>mantido texto atual</b>
(1) elaborar, obter a apropriada aprovação inicial e final, e executar um programa de treinamento de acordo com esta subparte que assegure que cada tripulante, instrutor de voo, examinador de voo e que cada pessoa designada para transportar e manusear materiais perigosos ( <b>como definido nas IAC 1603-0498 e IAC 1604-0498</b> ) seja adequadamente treinada para o desempenho de suas atribuições;	(1) elaborar, obter a apropriada aprovação inicial e final, e executar um programa de treinamento de acordo com esta subparte que assegure que cada tripulante, instrutor de voo, examinador de voo e que cada pessoa designada para transportar e manusear materiais perigosos ( <b>conforme requerido pela subparte K deste regulamento</b> ) seja adequadamente treinada para o desempenho de suas atribuições;	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
	(2) obter da ANAC, a aprovação inicial e final dos programas de treinamento, antes de suas implementações;	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.1110)</b>
(2) proporcionar facilidades adequadas de treinamento no solo e em voo e instrutores de solo apropriadamente qualificados para os treinamentos requeridos por esta subparte;	(3) proporcionar facilidades adequadas de treinamento no solo e em voo e instrutores de solo apropriadamente qualificados para os treinamentos requeridos por esta subparte;	<b>alteração de numeração</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) para cada tipo de aeronave usada e, se aplicável, para cada particular variante de cada tipo, prover e manter atualizado apropriados materiais de treinamento, provas, formulários, instruções e procedimentos para uso na condução do treinamento e dos exames de competência requeridos por esta subparte; e	(4) para cada tipo de aeronave usada e, se aplicável, para cada particular variante de cada tipo, prover e manter atualizado apropriados materiais de treinamento, provas, formulários, instruções e procedimentos para uso na condução do treinamento e dos exames de competência requeridos por esta subparte; e	<b>alteração de numeração</b>
(4) dispor de número suficiente de instrutores de voo, examinadores de voo e instrutores de simulador para conduzir os referidos treinamentos, exames em voo e cursos de simulador permitidos por esta subparte.	(5) dispor de número suficiente de instrutores de voo, examinadores de voo e instrutores de simulador para conduzir os referidos treinamentos, exames em voo e cursos de simulador permitidos por esta subparte.	<b>alteração de numeração</b>
(b) Se um tripulante tiver que completar um treinamento periódico requerido por esta subparte em um determinado mês calendárico e o terminar no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, o DAC considerará que o treinamento foi completado no mês em que era devido.	(b) Se um tripulante tiver que completar um treinamento periódico requerido por esta subparte em um determinado mês calendárico e o terminar no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, a ANAC considerará que o treinamento foi completado no mês em que era devido.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador, que seja responsável por um particular assunto de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame em voo ou exame de competência segundo este regulamento, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador de voo ao término do treinamento ou do exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo é feita através de registro em computador, a pessoa certificando a aprovação deve ser identificada no referido registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura da referida pessoa.	(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador, que seja responsável por um particular assunto de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame em voo ou exame de competência segundo este regulamento, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador de voo ao término do treinamento ou do exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo é feita através de registro em computador, a pessoa certificando a aprovação deve ser identificada no referido registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura da referida pessoa.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Programas de treinamento aplicáveis a mais de uma aeronave ou mais de uma função a bordo, e que tenham sido satisfatoriamente completados durante treinamentos previamente feitos pelo detentor de certificado para outra aeronave ou outra função a bordo, não precisam ser repetidos durante treinamentos subseqüentes que não sejam treinamentos periódicos.	(d) Programas de treinamento aplicáveis a mais de uma aeronave ou mais de uma função a bordo, e que tenham sido satisfatoriamente completados durante treinamentos previamente feitos pelo detentor de certificado para outra aeronave ou outra função a bordo, não precisam ser repetidos durante treinamentos subseqüentes que não sejam treinamentos periódicos.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Simuladores de voo e outros dispositivos de treinamento aprovado pelo DAC podem ser usados nos programas de treinamento.	(e) Simuladores de voo e outros dispositivos de treinamento aprovado pela ANAC podem ser usados nos programas de treinamento. A ANAC irá publicar uma lista de manobras requeridas a serem executadas em simulador de voo, caso este esteja disponível.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC e nova redação para adequação de texto para a utilização de simuladores nos programas de treinamento</b>
(f) Cancelado.	(f) Cancelado.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<b>135.324 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. REGRAS ESPECIAIS</b>	<b>135.324 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. REGRAS ESPECIAIS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Além do detentor de certificado, somente outro <b>detentor de certificado homologado</b> segundo este regulamento ou um centro de treinamento <b>homologado</b> segundo o <b>RBHA 142</b> é elegível segundo esta subparte para prover treinamento, testes e exames, sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	(a) Além do detentor de certificado, somente outro <b>detentor de certificado</b> , segundo este regulamento, ou um centro de treinamento <b>certificado</b> segundo o <b>RBAC 142</b> , é elegível segundo esta subparte para prover treinamento, testes e exames, sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(b) Um detentor de certificado só pode contratar ou usar qualquer outra forma de acordo para obter o serviço de um centro de treinamento <b>homologado</b> segundo o <b>RBHA 142</b> para prover treinamento, testes e exames requeridos por esta parte se esse centro de treinamento:	(b) Um detentor de certificado só pode contratar ou usar qualquer outra forma de acordo para obter o serviço de um centro de treinamento <b>certificado</b> segundo o <b>RBAC 142</b> para prover treinamento, testes e exames requeridos por esta parte se esse centro de treinamento:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(1) possuir especificações de treinamento aplicáveis emitidas segundo o <b>RBHA 142</b> ;	(1) possuir especificações de treinamento aplicáveis emitidas segundo o <b>RBAC 142</b> ;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(2) tiver instalações, equipamento de treinamento e material didático para o curso atendendo aos requisitos aplicáveis do <b>RBHA 142</b> ;	(2) tiver instalações, equipamento de treinamento e material didático para o curso atendendo aos requisitos aplicáveis do <b>RBAC 142</b> ;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(3) tiver currículos, segmentos de currículo e porções de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis ao uso em cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e	(3) tiver currículos, segmentos de currículo e porções de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis ao uso em cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e	<b>mantido texto atual</b>
(4) tiver instrutores suficientes e examinadores qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 135.337 até 135.340 deste regulamento para prover treinamento, testes e exames para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	(4) tiver instrutores suficientes e examinadores qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 135.337 até 135.340 deste regulamento para prover treinamento, testes e exames para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.325 - PROGRAMA DE TREINAMENTO E REVISÕES: APROVAÇÃO INICIAL E FINAL</b>	<b>135.325 - PROGRAMA DE TREINAMENTO E REVISÕES: APROVAÇÃO INICIAL E FINAL</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Para obter aprovação inicial e final de um programa de treinamento ou de uma revisão de um programa aprovado, cada detentor de certificado deve submeter <b>ao DAC</b> :	(a) Para obter aprovação inicial e final de um programa de treinamento ou de uma revisão de um programa aprovado, cada detentor de certificado deve submeter <b>à ANAC</b> :	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) um resumo do currículo proposto ou revisado, provendo suficiente informação para uma avaliação preliminar do programa ou da revisão proposta; e	(1) um resumo do currículo proposto ou revisado, provendo suficiente informação para uma avaliação preliminar do programa ou da revisão proposta; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) informações adicionais que o <b>DAC</b> considere relevantes.	(2) informações adicionais que a <b>ANAC</b> considere relevantes.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(b) Se o programa de treinamento ou a revisão proposta atender a esta subparte, o <b>DAC</b> deve conceder, por escrito, uma aprovação inicial autorizando o detentor de certificado a conduzir o treinamento segundo o programa aprovado. Após uma avaliação da eficiência do programa, o <b>DAC</b> informará ao detentor de certificado das deficiências, se houver, que devem ser corrigidas.	(b) Se o programa de treinamento ou a revisão proposta atender a esta subparte, a <b>ANAC</b> deve conceder, por escrito, uma aprovação inicial autorizando o detentor de certificado a conduzir o treinamento segundo o programa aprovado. Após uma avaliação da eficiência do programa, a <b>ANAC</b> informará ao detentor de certificado das deficiências, se houver, que devem ser corrigidas.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) O DAC concederá a aprovação final do programa ou revisão proposta se o detentor de certificado demonstrar que o treinamento, conduzido conforme o programa aprovado pelo parágrafo (b) desta seção, garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente está adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.	(c) A ANAC concederá a aprovação final do programa ou revisão proposta se o detentor de certificado demonstrar que o treinamento, conduzido conforme o programa aprovado pelo parágrafo (b) desta seção, garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente está adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(d) Sempre que o DAC considerar que, para manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final são necessárias revisões no mesmo, o detentor de certificado deve, após ser notificado pelo DAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação do DAC, o detentor de certificado pode submeter pedido de reconsideração e, nesse caso, a entrada em vigor das modificações ficará pendente de decisão final das autoridades aeronáuticas. Entretanto, se o DAC considerar que existe uma emergência requerendo ação urgente no interesse da segurança, ele pode determinar uma revisão com efetividade imediata.	(d) Sempre que a ANAC considerar que, para manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final são necessárias revisões no mesmo, o detentor de certificado deve, após ser notificado pela ANAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação da ANAC, o detentor de certificado pode submeter pedido de reconsideração e, nesse caso, a entrada em vigor das modificações ficará pendente de decisão final da ANAC. Entretanto, se a ANAC considerar que existe uma emergência requerendo ação urgente no interesse da segurança, ele pode determinar uma revisão com efetividade imediata.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>135.327 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. CURRÍCULO</b>	<b>135.327 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. CURRÍCULO</b>	mantido texto atual
(a) Cada detentor de certificado deve preparar e conservar atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada espécie de tripulante requerido pelo tipo. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.	(a) Cada detentor de certificado deve preparar e conservar atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada espécie de tripulante requerido pelo tipo. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.	mantido texto atual
(b) Cada currículo de programa de treinamento deve conter o seguinte:	(b) Cada currículo de programa de treinamento deve conter o seguinte:	mantido texto atual
(1) uma lista dos principais assuntos de treinamento de solo, incluindo assuntos de emergências, que serão ministrados;	(1) uma lista dos principais assuntos de treinamento de solo, incluindo assuntos de emergências, que serão ministrados;	mantido texto atual
(2) uma lista de todos os dispositivos de treinamento, "mockups", treinadores de sistemas, treinadores de procedimentos e outros auxílios de instrução a serem usados no treinamento; e	(2) uma lista de todos os dispositivos de treinamento, "mockups", treinadores de sistemas, treinadores de procedimentos e outros auxílios de instrução a serem usados no treinamento; e	mantido texto atual
(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em avião durante o treinamento e exames de voo.	(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em avião durante o treinamento e exames de voo.	mantido texto atual
<b>135.329 - REQUISITOS PARA TREINAMENTO DE TRIPULANTES</b>	<b>135.329 - REQUISITOS PARA TREINAMENTO DE TRIPULANTES</b>	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) Cada detentor de certificado deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição:	(a) Cada detentor de certificado deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição:	<b>mantido texto atual</b>
(1) doutrinação básico de solo para novos empregados, incluindo instrução de, pelo menos, o seguinte:	(1) doutrinação básico de solo para novos empregados, incluindo instrução de, pelo menos, o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(i) atribuições e responsabilidades do tripulante, conforme aplicável;	(i) atribuições e responsabilidades do tripulante, conforme aplicável;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) as apropriadas provisões deste regulamento;	(ii) as apropriadas provisões deste regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) conteúdo do certificado de homologação e das especificações operativas (não aplicável a comissários de bordo);	(iii) conteúdo do certificado e das especificações operativas (não aplicável a comissários de bordo);	<b>adequação de nomenclatura</b>
(iv) apropriadas partes do manual de operações do detentor de certificado; e	(iv) apropriadas partes do manual de operações do detentor de certificado; e	<b>mantido texto atual</b>
(v) para comissários de bordo, noções básicas sobre aeronaves e teoria do voo;	(v) para comissários de bordo, noções básicas sobre aeronaves e teoria do voo;	<b>mantido texto atual</b>
	(vi) a segurança do transporte de cargas perigosas por via aérea;	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.1130)</b>
	(vii) o sistema de gestão de segurança operacional (SGSO)	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.1130)</b>
	(viii) segurança da aviação civil (AVSEC); e	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.1130)</b>
	(ix) desempenho e limitações humanas, e coordenação da tripulação de voo.	<b>harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR 135.1130)</b>
(2) o treinamento inicial e de transição no solo previsto em 135.345 e 135.349, como aplicável; e	(2) o treinamento inicial e de transição no solo previsto em 135.345 e 135.349, como aplicável; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) o treinamento de emergências previsto em 135.331.	(3) o treinamento de emergências previsto em 135.331.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento de voo inicial e de transição previsto em 135.347, como aplicável.	(b) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento de voo inicial e de transição previsto em 135.347, como aplicável.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento periódico de voo e de solo previsto em 135.351.	(c) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento periódico de voo e de solo previsto em 135.351.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Pode ser incluído o treinamento de elevação de nível previsto em 135.345 e 135.347, para um particular tipo de aeronave, visando promover tripulantes que foram qualificados e trabalham como segundo em comando no referido tipo de aeronave.	(d) Pode ser incluído o treinamento de elevação de nível previsto em 135.345 e 135.347, para um particular tipo de aeronave, visando promover tripulantes que foram qualificados e trabalham como segundo em comando no referido tipo de aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Em adição ao treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico, cada programa de treinamento deve prover treinamento de solo e de voo, instrução e prática necessários a assegurar que cada tripulante:	(e) Em adição ao treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico, cada programa de treinamento deve prover treinamento de solo e de voo, instrução e prática necessários a assegurar que cada tripulante:	<b>mantido texto atual</b>



<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(1) permaneça adequadamente treinado e permanentemente proficiente para cada função a bordo, tipo de aeronave e espécie de operação em que o tripulante trabalha; e	(1) permaneça adequadamente treinado e permanentemente proficiente para cada função a bordo, tipo de aeronave e espécie de operação em que o tripulante trabalha; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nas aeronaves.	(2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nas aeronaves.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.331 - TREINAMENTO DE EMERGÊNCIAS PARA TRIPULANTES</b>	<b>135.331 - TREINAMENTO DE EMERGÊNCIAS PARA TRIPULANTES</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada programa de treinamento deve prover treinamento de emergências de acordo com esta seção, para cada tipo, modelo e configuração de aeronave, cada tripulante e cada espécie de operação conduzida, conforme adequado para cada tripulante e para o detentor de certificado.	(a) Cada programa de treinamento deve prover treinamento de emergências de acordo com esta seção, para cada tipo, modelo e configuração de aeronave, cada tripulante e cada espécie de operação conduzida, conforme adequado para cada tripulante e para o detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O treinamento de emergências deve ser anual e prover o seguinte:	(b) O treinamento de emergências deve ser anual e prover o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) instruções sobre procedimentos e atribuições em emergências, incluindo coordenação da tripulação;	(1) instruções sobre procedimentos e atribuições em emergências, incluindo coordenação da tripulação;	<b>mantido texto atual</b>
(2) instrução individual sobre localização, funcionamento e operação dos equipamentos de emergência, incluindo:	(2) instrução individual sobre localização, funcionamento e operação dos equipamentos de emergência, incluindo:	<b>mantido texto atual</b>
(i) equipamentos usados em pousos n'água e em evacuação de emergência;	(i) equipamentos usados em pousos n'água e em evacuação de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) equipamentos de primeiros socorros e sua apropriada utilização; e	(ii) equipamentos de primeiros socorros e sua apropriada utilização; e	<b>mantido texto atual</b>
(iii) extintores de incêndio portáteis, com ênfase no tipo de agente extintor a ser usado nas diferentes classes de fogo;	(iii) extintores de incêndio portáteis, com ênfase no tipo de agente extintor a ser usado nas diferentes classes de fogo;	<b>mantido texto atual</b>
(3) instruções sobre procedimentos em situação de emergência, incluindo:	(3) instruções sobre procedimentos em situação de emergência, incluindo:	<b>mantido texto atual</b>
(i) descompressão rápida;	(i) descompressão rápida;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) fogo a bordo em voo e no solo e procedimentos de controle de fumaça, com ênfase no equipamento elétrico e correspondentes disjuntores localizados no interior do avião;	(ii) fogo a bordo em voo e no solo e procedimentos de controle de fumaça, com ênfase no equipamento elétrico e correspondentes disjuntores localizados no interior do avião;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) pouso n'água e evacuação;	(iii) pouso n'água e evacuação;	<b>mantido texto atual</b>
(iv) enfermidades, contusões ou outras situações anormais envolvendo passageiros ou tripulantes; e	(iv) enfermidades, contusões ou outras situações anormais envolvendo passageiros ou tripulantes; e	<b>mantido texto atual</b>
(v) interferência ilícita e outras situações não usuais; e	(v) interferência ilícita e outras situações não usuais; e	<b>mantido texto atual</b>
(4) revisão e estudo de acidentes e incidentes previamente ocorridos com o detentor de certificado, envolvendo situações reais de emergência.	(4) revisão e estudo de acidentes e incidentes previamente ocorridos com o detentor de certificado, envolvendo situações reais de emergência.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) Cada tripulante deve executar pelo menos os seguintes exercícios de emergência, usando os adequados procedimentos e equipamentos de emergência, a menos que o <b>DAC</b> considere que, para um particular exercício, o tripulante possa ser adequadamente treinado por uma demonstração do mesmo:	(c) Cada tripulante deve executar pelo menos os seguintes exercícios de emergência, usando os adequados procedimentos e equipamentos de emergência, a menos que a <b>ANAC</b> considere que, para um particular exercício, o tripulante possa ser adequadamente treinado por uma demonstração do mesmo:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) pouso n'água, se aplicável;	(1) pouso n'água, se aplicável;	<b>mantido texto atual</b>
(2) evacuação em emergência;	(2) evacuação em emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(3) extinção de fogo e controle de fumaça;	(3) extinção de fogo e controle de fumaça;	<b>mantido texto atual</b>
(4) operação e uso das saídas de emergência, incluindo abertura e uso das escorregadeiras de evacuação, se aplicável;	(4) operação e uso das saídas de emergência, incluindo abertura e uso das escorregadeiras de evacuação, se aplicável;	<b>mantido texto atual</b>
(5) uso do oxigênio para tripulantes e passageiros;	(5) uso do oxigênio para tripulantes e passageiros;	<b>mantido texto atual</b>
(6) remoção dos botes salva-vidas da aeronave, inflagem dos mesmos, uso de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e	(6) remoção dos botes salva-vidas da aeronave, inflagem dos mesmos, uso de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e	<b>mantido texto atual</b>
(7) colocação e inflagem dos coletes salva-vidas e uso de outros equipamentos de flutuação, se aplicável.	(7) colocação e inflagem dos coletes salva-vidas e uso de outros equipamentos de flutuação, se aplicável.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Tripulantes que voam em operações acima de 25.000 pés de altitude devem receber instruções sobre:	(d) Tripulantes que voam em operações acima de 25.000 pés de altitude devem receber instruções sobre:	<b>mantido texto atual</b>
(1) problemas respiratórios;	(1) problemas respiratórios;	<b>mantido texto atual</b>
(2) hipóxia;	(2) hipóxia;	<b>mantido texto atual</b>
(3) duração da consciência, em altitude, sem oxigênio suplementar;	(3) duração da consciência, em altitude, sem oxigênio suplementar;	<b>mantido texto atual</b>
(4) expansão dos gases;	(4) expansão dos gases;	<b>mantido texto atual</b>
(5) formação de bolhas gasosas no sangue; e	(5) formação de bolhas gasosas no sangue; e	<b>mantido texto atual</b>
(6) fenômeno físico e incidentes de descompressão.	(6) fenômeno físico e incidentes de descompressão.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.333 - REQUISITOS DE TREINAMENTO. MANUSEIO E TRANSPORTE DE ARTGOS PERIGOSOS</b>		<b>adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K</b>
(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa para executar e nenhuma pessoa pode executar qualquer trabalho envolvendo atribuições e responsabilidades no manuseio e transporte de materiais perigosos (como definido nas IAC 1603-0498 e IAC 1604-0498), a menos que essa pessoa tenha completado com sucesso nos últimos 12 meses o treinamento RBHA 135 inicial ou periódico do apropriado programa de treinamento do detentor de certificado, que deve incluir o seguinte:		<b>adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K</b>
(1) embalagens, marcas, rótulos e documentação apropriada para materiais perigosos; e		<b>adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K</b>
(2) compatibilidade com outras cargas e características de manuseio, carregamento e guarda de materiais perigosos.		<b>adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Cada detentor de certificado deve manter um registro do término satisfatório dos treinamentos iniciais e periódicos dados a tripulantes e pessoal de terra designados para executar atribuições e assumir responsabilidades relativas ao manuseio e transporte de materiais perigosos.		adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K
(c) Cada detentor de certificado que optar por não aceitar o transporte de materiais perigosos deve assegurar-se de que cada tripulante está adequadamente treinado para reconhecer os itens classificados como perigosos.		adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K
(d) Se o detentor de certificado opera em aeródromos nos quais não possui empregados treinados e onde não há possibilidade de contratar serviços adequados, ela pode usar pessoas que não cumpram os requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção para carregar e descarregar, ou de outra maneira manusear materiais perigosos, desde que essas pessoas sejam supervisionadas por um tripulante qualificado conforme os parágrafos (a) e (b) desta seção.		adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K
<b>135.335 - APROVAÇÃO DE SIMULADORES DE AERONAVE E OUTROS DISPOSITIVOS DE TREINAMENTO</b>	<b>135.335 - APROVAÇÃO DE SIMULADORES DE AERONAVE E OUTROS DISPOSITIVOS DE TREINAMENTO</b>	mantido texto atual
(a) Cursos de treinamento usando simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento podem ser incluídos nos programas de treinamento do detentor de certificado, desde que aprovados pelo DAC.	(a) Cursos de treinamento usando simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento podem ser incluídos nos programas de treinamento do detentor de certificado, desde que aprovados pela ANAC.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(b) Cada simulador de aeronave e outros dispositivos de treinamento a serem usados em um curso de treinamento ou em exames requeridos por esta subparte, devem atender aos seguintes requisitos:	(b) Cada simulador de aeronave e outros dispositivos de treinamento a serem usados em um curso de treinamento ou em exames requeridos por esta subparte, devem atender aos seguintes requisitos:	mantido texto atual
(1) ser especificamente aprovado para:	(1) ser especificamente aprovado para:	mantido texto atual
(i) o detentor de certificado; e	(i) o detentor de certificado; e	mantido texto atual
(ii) a particular manobra, procedimento ou função de tripulante envolvida;	(ii) a particular manobra, procedimento ou função de tripulante envolvida;	mantido texto atual
(2) manter o desempenho funcional e outras características que são requeridas para aprovação;	(2) manter o desempenho funcional e outras características que são requeridas para aprovação;	mantido texto atual
(3) adicionalmente, um simulador de aeronave deve ser:	(3) adicionalmente, um simulador de aeronave deve ser:	mantido texto atual
(i) aprovado para o tipo de aeronave e, se aplicável, para a particular variação do tipo na qual o treinamento ou exame será conduzido; e	(i) aprovado para o tipo de aeronave e, se aplicável, para a particular variação do tipo na qual o treinamento ou exame será conduzido; e	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(ii) modificado para ficar conforme com qualquer modificação da aeronave a ser simulada que mude o desempenho, o funcionamento ou outras características requeridas para aprovação.	(ii) modificado para ficar conforme com qualquer modificação da aeronave a ser simulada que mude o desempenho, o funcionamento ou outras características requeridas para aprovação.	mantido texto atual
(4) Antes do início de cada dia de trabalho, ser submetido a um pré-voou funcional.	(4) Antes do início de cada dia de trabalho, ser submetido a um pré-voou funcional.	mantido texto atual
(5) Possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas; tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada seção de treinamento ou de exame.	(5) Possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas; tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada seção de treinamento ou de exame.	mantido texto atual
(c) Um particular simulador de aeronave ou outro dispositivo de treinamento pode ser utilizado por mais de um detentor de certificado.	(c) Um particular simulador de aeronave ou outro dispositivo de treinamento pode ser utilizado por mais de um detentor de certificado.	mantido texto atual
(d) Na concessão de aprovação inicial e final de um programa de treinamento (ou revisões do mesmo) o DAC leva em consideração os dispositivos de treinamento e os procedimentos e métodos listados no currículo do detentor de certificado requerido por 135.327.	(d) Na concessão de aprovação inicial e final de um programa de treinamento (ou revisões do mesmo) a ANAC leva em consideração os dispositivos de treinamento e os procedimentos e métodos listados no currículo do detentor de certificado requerido por 135.327.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>135.337 - QUALIFICAÇÕES: EXAMINADOR EM AERONAVE E EXAMINADOR EM SIMULADOR</b>	<b>135.337 - QUALIFICAÇÕES: EXAMINADOR EM AERONAVE E EXAMINADOR EM SIMULADOR</b>	mantido texto atual
[(a) Para os propósitos desta seção e de 135.339:	[(a) Para os propósitos desta seção e de 135.339:	mantido texto atual
(1) um examinador em aeronave é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de aeronave;	(1) um examinador em aeronave é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de aeronave;	mantido texto atual
(2) um examinador em simulador é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo mas somente em um simulador de voo, em um dispositivo de treinamento de voo, ou em ambos, para um particular tipo de aeronave; e	(2) um examinador em simulador é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo mas somente em um simulador de voo, em um dispositivo de treinamento de voo, ou em ambos, para um particular tipo de aeronave; e	mantido texto atual
(3) examinador em simulador e examinador em aeronave são examinadores que desempenham as funções descritas na seção 135.321(a) e 135.323(a)(4) e (c)	(3) examinador em simulador e examinador em aeronave são examinadores que desempenham as funções descritas nas seções 135.321(a) e 135.323(a)(4) e (c)	adequação de texto para melhor compreensão
(b) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como examinador em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:	(b) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como examinador em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:	adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K
(1) possua uma licença de piloto e as adequadas qualificações requeridas para um piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(1) possua uma licença de piloto e as adequadas qualificações requeridas para um piloto em comando em operações segundo este regulamento;	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(3) tenha completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(4) tenha completado satisfatoriamente os aplicáveis requisitos de treinamento requeridos por 135.339;	(4) tenha completado satisfatoriamente os aplicáveis requisitos de treinamento requeridos por 135.339;	<b>mantido texto atual</b>
(5) possua um certificado de capacidade física válido e adequado para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(5) possua um certificado de capacidade física válido e adequado para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(6) tenha satisfeito aos requisitos de experiência recente da seção 135.247; e	(6) tenha satisfeito aos requisitos de experiência recente da seção 135.247; e	<b>mantido texto atual</b>
(7) tenha sido aprovado <b>pele DAC</b> como examinador em aeronave;	(7) tenha sido aprovado <b>pela ANAC</b> como examinador em aeronave;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(c) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como examinador em simulador em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que essa pessoa, em relação ao tipo de aeronave envolvida, atenda às provisões do parágrafo (b) desta seção, ou:	(c) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como examinador em simulador em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que essa pessoa, em relação ao tipo de aeronave envolvida, atenda às provisões do parágrafo (b) desta seção, ou:	<b>mantido texto atual</b>
(1) possua a licença e as qualificações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo esta subparte, exceto quanto ao certificado de capacidade física;	(1) possua a licença e as qualificações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo esta subparte, exceto quanto ao certificado de capacidade física;	<b>mantido texto atual</b>
(2) tenha completado satisfatoriamente as fases de treinamento apropriadas à aeronave, incluindo treinamento periódico, requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as fases de treinamento apropriadas à aeronave, incluindo treinamento periódico, requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(3) tenha completado com aproveitamento os exames de proficiência e de competência apropriados, requeridos para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado com aproveitamento os exames de proficiência e de competência apropriados, requeridos para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(4) tenha completado com aproveitamento os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.339; e	(4) tenha completado com aproveitamento os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.339; e	<b>mantido texto atual</b>
(5) tenha sido aprovado <b>pele DAC</b> como examinador em simulador.	(5) tenha sido aprovado <b>pela ANAC</b> como examinador em simulador.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4) desta seção, como aplicáveis, deve ser anotado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo detentor do certificado.	(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4) desta seção, como aplicáveis, deve ser anotado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo detentor do certificado.	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(e) O examinador que não possuir um certificado médico apropriado pode trabalhar como examinador em simulador, mas não pode servir como membro de tripulação de voo em operações segundo este regulamento.	(e) O examinador que não possuir um certificado médico apropriado pode trabalhar como examinador em simulador, mas não pode servir como membro de tripulação de voo em operações segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Um examinador em simulador deve realizar o seguinte:	(f) Um examinador em simulador deve realizar o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo, ou	(1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo, ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido pelo programa e que deve preceder o desempenho de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo.	(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido pelo programa e que deve preceder o desempenho de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo.	<b>mantido texto atual</b>
(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual eles eram devidos. ]	(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual eles eram devidos. ]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.338 - QUALIFICAÇÕES: INSTRUTOR DE VOO EM AERONAVE E INSTRUTOR DE VOO EM SIMULADOR</b>	<b>135.338 - QUALIFICAÇÕES: INSTRUTOR DE VOO EM AERONAVE E INSTRUTOR DE VOO EM SIMULADOR</b>	<b>mantido texto atual</b>
[(a) Para os propósitos desta seção e da seção 135.340:	[(a) Para os propósitos desta seção e da seção 135.340:	<b>mantido texto atual</b>
(1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave;	(1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave;	<b>mantido texto atual</b>
(2) um instrutor de voo em simulador é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em um simulador de voo, em um dispositivo de treinamento de voo ou em ambos para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; e	(2) um instrutor de voo em simulador é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em um simulador de voo, em um dispositivo de treinamento de voo ou em ambos para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em simulador são os instrutores que desempenham as funções descritas nas seções 135.321(a) e 135.323(a)(4) e (c).	(3) instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em simulador são os instrutores que desempenham as funções descritas nas seções 135.321(a) e 135.323(a)(4) e (c).	<b>mantido texto atual</b>
(b) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e nenhuma pessoa pode servir como instrutor de voo em aeronave num programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte a menos que, em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, esta pessoa:	(b) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e nenhuma pessoa pode servir como instrutor de voo em aeronave num programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte a menos que, em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, esta pessoa:	<b>mantido texto atual</b>
(1) possua a licença e qualificações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(1) possua a licença e qualificações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) tenha completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave, incluindo treinamento periódico, que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave, incluindo treinamento periódico, que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(3) tenha completado satisfatoriamente os exames de proficiência ou de competência que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os exames de proficiência ou de competência que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340;	(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340;	<b>mantido texto atual</b>
(5) possua um certificado de capacidade física apropriado (exceto instrutor em simulador); e	(5) possua um certificado de capacidade física apropriado (exceto instrutor em simulador); e	<b>mantido texto atual</b>
(6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente da seção 135.247.	(6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente da seção 135.247.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e nenhuma pessoa pode atuar como instrutor de voo em simulador num programa de treinamento estabelecido segundo esta sub-parte a menos que a pessoa atenda às provisões do parágrafo (b) desta seção em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, ou:	(c) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e nenhuma pessoa pode atuar como instrutor de voo em simulador num programa de treinamento estabelecido segundo esta sub-parte a menos que a pessoa atenda às provisões do parágrafo (b) desta seção em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, ou:	<b>mantido texto atual</b>
(1) possua a licença e as qualificações, exceto certificado de capacidade física, requeridos para atuar como piloto em comando sob este regulamento;	(1) possua a licença e as qualificações, exceto certificado de capacidade física, requeridos para atuar como piloto em comando sob este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(2) tenha completado satisfatoriamente as fases de treinamento apropriadas para a aeronave, incluindo treinamento periódico, que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as fases de treinamento apropriadas para a aeronave, incluindo treinamento periódico, que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	<b>mantido texto atual</b>
(3) tenha completado satisfatoriamente os exames de competência ou de proficiência apropriados que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento; e	(3) tenha completado satisfatoriamente os exames de competência ou de proficiência apropriados que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento; e	<b>mantido texto atual</b>
(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340.	(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340.	<b>mantido texto atual</b>
(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) ou (4) desta seção, como aplicáveis, deverá ser registrado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo detentor de certificado.	(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) ou (4) desta seção, como aplicáveis, deverá ser registrado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Uma pessoa que não possua um certificado de capacidade física não pode atuar como instrutor de voo em um avião nem pode atuar como membro da tripulação de voo em operações segundo este regulamento.	(e) Uma pessoa que não possua um certificado de capacidade física não pode atuar como instrutor de voo em um avião nem pode atuar como membro da tripulação de voo em operações segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(f) Um instrutor de voo em simulador deve realizar o seguinte:	(f) Um instrutor de voo em simulador deve realizar o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) voar pelo menos dois segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer atividade de instrutor de voo em um simulador de voo, ou	(1) voar pelo menos dois segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer atividade de instrutor de voo em um simulador de voo, ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido por este programa e que deve proceder a execução de qualquer atividade de instrutor ou examinador em um simulador de voo.	(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido por este programa e que deve proceder a execução de qualquer atividade de instrutor ou examinador em um simulador de voo.	<b>mantido texto atual</b>
(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual eles eram devidos. ]	(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual eles eram devidos. ]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.339 - TREINAMENTO INICIAL, DE TRANSIÇÃO E EXAMES: EXAMINADOR EM AVIÃO E EXAMINADOR EM SIMULADOR</b>	<b>135.339 - TREINAMENTO INICIAL, DE TRANSIÇÃO E EXAMES: EXAMINADOR EM AVIÃO E EXAMINADOR EM SIMULADOR</b>	<b>mantido texto atual</b>
[(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode servir como examinador a menos que:	[(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode servir como examinador a menos que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) essa pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para examinador; e	(1) essa pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para examinador; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) dentro dos 24 meses calendários precedentes, esta pessoa tenha conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um INSPAC ou de um examinador credenciado empregado do operador. O exame de observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	(2) dentro dos 24 meses calendários precedentes, esta pessoa tenha conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um INSPAC ou de um examinador credenciado empregado do operador. O exame de observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O exame de observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual ele era devido.	(b) O exame de observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual ele era devido.	<b>mantido texto atual</b>
(c) O treinamento de solo inicial para um piloto examinador deve incluir o seguinte:	(c) O treinamento de solo inicial para um piloto examinador deve incluir o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) atribuições, responsabilidades e funções de um piloto examinador;	(1) atribuições, responsabilidades e funções de um piloto examinador;	<b>mantido texto atual</b>
(2) as aplicáveis provisões deste regulamento, dos regulamentos aeronáuticos, e das políticas e procedimentos do detentor de certificado;	(2) as aplicáveis provisões deste regulamento, dos regulamentos aeronáuticos, e das políticas e procedimentos do detentor de certificado;	<b>mantido texto atual</b>



<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(3) os apropriados métodos, procedimentos e técnicas para conduzir os exames requeridos;	(3) os apropriados métodos, procedimentos e técnicas para conduzir os exames requeridos;	<b>mantido texto atual</b>
(4) a adequada avaliação do desempenho de um piloto, incluindo a identificação de:	(4) a adequada avaliação do desempenho de um piloto, incluindo a identificação de:	<b>mantido texto atual</b>
(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	<b>mantido texto atual</b>
(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança; e	(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança; e	<b>mantido texto atual</b>
(5) As ações corretivas no caso de exames insatisfatórios.	(5) As ações corretivas no caso de exames insatisfatórios.	<b>mantido texto atual</b>
(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave.	(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
(d) O treinamento de solo de transição para um piloto examinador deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos requeridos normais, anormais e de emergência aplicáveis à aeronave na qual o piloto examinador está em transição.	(d) O treinamento de solo de transição para um piloto examinador deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos requeridos normais, anormais e de emergência aplicáveis à aeronave na qual o piloto examinador está em transição.	<b>mantido texto atual</b>
(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador em aeronaves deve incluir o seguinte:	(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador em aeronaves deve incluir o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) as medidas de segurança para situações de emergência que possam ocorrer durante um exame;	(1) as medidas de segurança para situações de emergência que possam ocorrer durante um exame;	<b>mantido texto atual</b>
(2) os resultados potenciais de medidas de segurança não tomadas, tomadas fora de tempo ou impróprias;	(2) os resultados potenciais de medidas de segurança não tomadas, tomadas fora de tempo ou impróprias;	<b>mantido texto atual</b>
(3) treinamento e prática na condução de exames em voo a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo de pilotos requeridos por este regulamento; e	(3) treinamento e prática na condução de exames em voo a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo de pilotos requeridos por este regulamento; e	<b>mantido texto atual</b>
(4) medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para pilotos, para situações de emergência que possam ocorrer durante um exame.	(4) medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para pilotos, para situações de emergência que possam ocorrer durante um exame.	<b>mantido texto atual</b>
(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos no todo ou em parte em voo, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento em voo, como apropriado.	(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos no todo ou em parte em voo, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento em voo, como apropriado.	<b>mantido texto atual</b>
(g) O treinamento de voo inicial e de transição para examinador em simulador deve incluir o seguinte:	(g) O treinamento de voo inicial e de transição para examinador em simulador deve incluir o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) treinamento e prática na condução de exames em voo, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo requeridos por este regulamento. Este treinamento e prática deve ser realizado em um simulador de voo ou em dispositivo de treinamento em voo; e	(1) treinamento e prática na condução de exames em voo, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo requeridos por este regulamento. Este treinamento e prática deve ser realizado em um simulador de voo ou em dispositivo de treinamento em voo; e	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(2) treinamento na operação de simuladores de voo, dispositivos de treinamento em voo, ou em ambos, para assegurar competência na condução dos exames em voo requeridos por este regulamento.]	(2) treinamento na operação de simuladores de voo, dispositivos de treinamento em voo, ou em ambos, para assegurar competência na condução dos exames em voo requeridos por este regulamento.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.340 - TREINAMENTO INICIAL, DE TRANSIÇÃO E EXAME: INSTRUTOR DE VOO EM AERONAVE E INSTRUTOR DE VOO EM SIMULADOR</b>	<b>135.340 - TREINAMENTO INICIAL, DE TRANSIÇÃO E EXAME: INSTRUTOR DE VOO EM AERONAVE E INSTRUTOR DE VOO EM SIMULADOR</b>	<b>mantido texto atual</b>
[(a) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa nem qualquer pessoa pode atuar como instrutor de voo a menos que:	[(a) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa nem qualquer pessoa pode atuar como instrutor de voo a menos que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) esta pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para instrutor de voo; e	(1) esta pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para instrutor de voo; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) dentro dos 24 meses de calendário precedentes, esta pessoa tenha conduzido satisfatoriamente instrução sob a observação de um INSPAC ou um examinador credenciado empregado do detentor de certificado. O exame de observação pode ser acompanhado em parte ou no todo em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	(2) dentro dos 24 meses de calendário precedentes, esta pessoa tenha conduzido satisfatoriamente instrução sob a observação de um INSPAC ou um examinador credenciado empregado do detentor de certificado. O exame de observação pode ser acompanhado em parte ou no todo em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O exame de observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendário anterior ou no mês calendário posterior ao mês em que é devido.	(b) O exame de observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendário anterior ou no mês calendário posterior ao mês em que é devido.	<b>mantido texto atual</b>
(c) O treinamento de solo inicial para instrutores de voo deve incluir o seguinte:	(c) O treinamento de solo inicial para instrutores de voo deve incluir o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) atividades, funções e responsabilidades do instrutor de voo;	(1) atividades, funções e responsabilidades do instrutor de voo;	<b>mantido texto atual</b>
(2) os regulamentos e normas aplicáveis e as políticas e procedimentos do detentor do certificado;	(2) os regulamentos e normas aplicáveis e as políticas e procedimentos do detentor do certificado;	<b>mantido texto atual</b>
(3) os métodos, procedimentos e técnicas aplicáveis na condução da instrução de voo;	(3) os métodos, procedimentos e técnicas aplicáveis na condução da instrução de voo;	<b>mantido texto atual</b>
(4) avaliação apropriada do desempenho do aluno, incluindo a avaliação de:	(4) avaliação apropriada do desempenho do aluno, incluindo a avaliação de:	<b>mantido texto atual</b>
(i) treinamento impróprio e insuficiente; e	(i) treinamento impróprio e insuficiente; e	<b>mantido texto atual</b>
(ii) características pessoais de um candidato que possam afetar adversamente a segurança;	(ii) características pessoais de um candidato que possam afetar adversamente a segurança;	<b>mantido texto atual</b>
(5) as ações corretivas no caso de progresso insatisfatório do treinamento;	(5) as ações corretivas no caso de progresso insatisfatório do treinamento;	<b>mantido texto atual</b>
(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos na aeronave; e	(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos na aeronave; e	<b>mantido texto atual</b>
(7) exceto para detentores de licença de instrutor de voo:	(7) exceto para detentores de licença de instrutor de voo:	<b>mantido texto atual</b>
(i) os princípios fundamentais do processo de ensino-aprendizado;	(i) os princípios fundamentais do processo de ensino-aprendizado;	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(ii) métodos e procedimentos de ensino; e	(ii) métodos e procedimentos de ensino; e	<b>mantido texto atual</b>
(iii) o relacionamento instrutor-aluno.	(iii) o relacionamento instrutor-aluno.	<b>mantido texto atual</b>
(d) O treinamento de solo de transição para instrutores de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis para o tipo, classe ou categoria da aeronave para a qual o instrutor de voo está em transição.	(d) O treinamento de solo de transição para instrutores de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis para o tipo, classe ou categoria da aeronave para a qual o instrutor de voo está em transição.	<b>mantido texto atual</b>
(e) O treinamento de voo inicial e de transição para instrutores de voo em aeronaves deve incluir o seguinte:	(e) O treinamento de voo inicial e de transição para instrutores de voo em aeronaves deve incluir o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) as medidas de segurança para situações de emergências que possam desenvolver-se durante a instrução;	(1) as medidas de segurança para situações de emergências que possam desenvolver-se durante a instrução;	<b>mantido texto atual</b>
(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias ou inoportunas tomadas durante a instrução;	(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias ou inoportunas tomadas durante a instrução;	<b>mantido texto atual</b>
(3) treinamento e prática, a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, visando assegurar competência na condução da instrução em voo requerida por este regulamento; e	(3) treinamento e prática, a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, visando assegurar competência na condução da instrução em voo requerida por este regulamento; e	<b>mantido texto atual</b>
(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para piloto, para situações de emergência que <b>são possam</b> se desenvolver durante a instrução.	(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para piloto, para situações de emergência que <b>possam</b> se desenvolver durante a instrução.	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos em parte ou no todo em voo, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos em parte ou no todo em voo, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	<b>mantido texto atual</b>
(g) O treinamento de voo inicial e de transição para um instrutor de voo em simulador deve incluir o seguinte:	(g) O treinamento de voo inicial e de transição para um instrutor de voo em simulador deve incluir o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) treinamento e prática nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento. Estas manobras e procedimentos devem ser realizados em parte ou no todo em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo; e	(1) treinamento e prática nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento. Estas manobras e procedimentos devem ser realizados em parte ou no todo em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) treinamento na operação de simuladores de voo, dispositivos de treinamento de voo, ou em ambos, para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento.]	(2) treinamento na operação de simuladores de voo, dispositivos de treinamento de voo, ou em ambos, para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.341 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. PILOTOS E COMISSÁRIOS</b>	<b>135.341 - PROGRAMA DE TREINAMENTO. PILOTOS E COMISSÁRIOS</b>	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um programa aprovado de treinamento de piloto e cada detentor de certificado que utiliza comissários deve estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado de comissário, que sejam apropriados para as operações em que cada piloto e cada comissário forem envolvidos. Os programas devem garantir que os pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos por 135.293 até 135.301. Entretanto, o DAC pode autorizar desvios desta seção caso seja considerado que o tamanho limitado e objetivo da operação permitem tais desvios sem prejuízo da segurança. Esta seção não se aplica a detentores de certificado operando exclusivamente aviões monomotores com motor convencional, a menos que de outro modo estabelecido pelo DAC.</p>	<p>(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um programa aprovado de treinamento de piloto e cada detentor de certificado que utiliza comissários deve estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado de comissário, que sejam apropriados para as operações em que cada piloto e cada comissário forem envolvidos. Os programas devem garantir que os pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos por 135.293 até 135.301. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios desta seção caso seja considerado que o tamanho limitado e objetivo da operação permitem tais desvios sem prejuízo da segurança.</p>	<p>adequação de texto para melhor compreensão</p>
<p>(b) Cada detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve incluir nesse programa currículos de treinamento de solo e em voo para:</p>	<p>(b) Cada detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve incluir nesse programa currículos de treinamento de solo e em voo para:</p>	<p>mantido texto atual</p>
<p>(1) treinamento inicial;</p>	<p>(1) treinamento inicial;</p>	<p>mantido texto atual</p>
<p>(2) treinamento de transição;</p>	<p>(2) treinamento de transição;</p>	<p>mantido texto atual</p>
<p>(3) treinamento de elevação de nível;</p>	<p>(3) treinamento de elevação de nível;</p>	<p>mantido texto atual</p>
<p>(4) treinamento de diferenças; e</p>	<p>(4) treinamento de diferenças; e</p>	<p>mantido texto atual</p>
<p>(5) treinamentos periódicos.</p>	<p>(5) treinamentos periódicos.</p>	<p>mantido texto atual</p>
<p>(c) Cada detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada piloto e cada comissário.</p>	<p>(c) Cada detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada piloto e cada comissário.</p>	<p>mantido texto atual</p>
<p>(d) O detentor de certificado deve fornecer cópias dos programas de treinamento de pilotos e de comissários, assim como suas modificações e acréscimos, ao DAC. Se o detentor de certificado usar instalações de treinamento de outras pessoas uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, usados nestas instalações deve também ser fornecida. Publicações do DAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida ao DAC, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.</p>	<p>(d) O detentor de certificado deve fornecer cópias dos programas de treinamento de pilotos e de comissários, assim como suas modificações e acréscimos, à ANAC. Se o detentor de certificado usar instalações de treinamento de outras pessoas uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, usados nestas instalações deve também ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.</p>	<p>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(e) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.	adequação de texto para melhor compreensão e adequação às aeronaves monomotoras
<b>135.343 - REQUISITOS DE TREINAMENTO INICIAL E PERIÓDICO PARA TRIPULAN-<del>TES</del></b>	<b>135.343 - REQUISITOS DE TREINAMENTO INICIAL E PERIÓDICO PARA TRIPULANTES</b>	adequação de texto para melhor compreensão
Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendários que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pelo DAC.	Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendários que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>135.345 - PILOTO. TREINAMENTO DE SOLO INICIAL, DE TRANSIÇÃO E DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL</b>	<b>135.345 - PILOTO. TREINAMENTO DE SOLO INICIAL, DE TRANSIÇÃO E DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL</b>	mantido texto atual
O treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível para pilotos deve incluir instrução em pelo menos o seguinte, como aplicável às suas atribuições:	O treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível para pilotos deve incluir instrução em pelo menos o seguinte, como aplicável às suas atribuições:	mantido texto atual
(a) Assuntos Gerais:	(a) Assuntos Gerais:	mantido texto atual
(1) procedimentos do detentor de certificado para liberação e localização de voos;	(1) procedimentos do detentor de certificado para liberação e localização de voos;	mantido texto atual
(2) princípios e métodos para determinar peso e balanceamento e limitações de pista para decolagem e pouso;	(2) princípios e métodos para determinar peso e balanceamento e limitações de pista para decolagem e pouso;	mantido texto atual
(3) conhecimentos de meteorologia de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;	(3) conhecimentos de meteorologia de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;	mantido texto atual
(4) sistemas de controle de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia;	(4) sistemas de controle de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia;	mantido texto atual
(5) navegação e uso de facilidades de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;	(5) navegação e uso de facilidades de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;	mantido texto atual
(6) procedimentos de comunicações normais e de emergência;	(6) procedimentos de comunicações normais e de emergência;	mantido texto atual
(7) familiarização com referências visuais antes e durante a descida abaixo da altitude de decisão ou da altitude mínima de descida em aproximação por instrumento; e	(7) familiarização com referências visuais antes e durante a descida abaixo da altitude de decisão ou da altitude mínima de descida em aproximação por instrumento; e	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(8) ETOPS, se aplicável;	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.345 e LAR 135.1175)
	(9) Outras informações necessárias para garantir a segurança operacional	harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.345 e LAR 135.1175)
(8) outras instruções necessárias para assegurar a competência do piloto.	(10) outras instruções necessárias para assegurar a competência do piloto.	adequação de numeração
(b) Para cada tipo de aeronave:	(b) Para cada tipo de aeronave:	<b>mantido texto atual</b>
(1) descrição geral;	(1) descrição geral;	<b>mantido texto atual</b>
(2) características de desempenho;	(2) características de desempenho;	<b>mantido texto atual</b>
(3) sistema motopropulsor;	(3) sistema motopropulsor;	<b>mantido texto atual</b>
(4) componentes principais;	(4) componentes principais;	<b>mantido texto atual</b>
(5) sistemas principais da aeronave (controles de voo, elétrico, hidráulico etc.), outros sistemas se aplicável, princípios de operação normal, anormal e de emergência e procedimentos e limitações apropriadas;	(5) sistemas principais da aeronave (controles de voo, elétrico, hidráulico etc.), outros sistemas se aplicável, princípios de operação normal, anormal e de emergência e procedimentos e limitações apropriadas;	<b>mantido texto atual</b>
(6) conhecimentos e procedimentos para:	(6) conhecimentos e procedimentos para:	<b>mantido texto atual</b>
(i) reconhecer e evitar condições atmosféricas severas;	(i) reconhecer e evitar condições atmosféricas severas;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso das mesmas serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto para pilotos de helicópteros que não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);	(ii) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso das mesmas serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto para pilotos de helicópteros que não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);	<b>mantido texto atual</b>
(iii) operar dentro ou perto de tempestades (incluindo melhor altitude de penetração), ar turbulento (inclusive turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas; e	(iii) operar dentro ou perto de tempestades (incluindo melhor altitude de penetração), ar turbulento (inclusive turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas; e	<b>mantido texto atual</b>
(iv) operar aviões durante condições de gelo no solo ( i.e., a qualquer tempo em que as condições sejam tais que geada, gelo ou neve podem razoavelmente ser esperadas aderirem ao avião), se o detentor de certificado pretende autorizar decolagens em condições de gelo no solo, incluindo:	(iv) operar aviões durante condições de gelo no solo ( i.e., a qualquer tempo em que as condições sejam tais que geada, gelo ou neve podem razoavelmente ser esperadas aderirem ao avião), se o detentor de certificado pretende autorizar decolagens em condições de gelo no solo, incluindo:	<b>mantido texto atual</b>
(A) o uso de tempo de atuação quando usando fluido descongelante/anticongelante;	(A) o uso de tempo de atuação quando usando fluido descongelante/anticongelante;	<b>mantido texto atual</b>
(B) procedimentos de degelo / antigelo para o avião, incluindo responsabilidades e procedimentos para inspeções e verificações;	(B) procedimentos de degelo / antigelo para o avião, incluindo responsabilidades e procedimentos para inspeções e verificações;	<b>mantido texto atual</b>
(C) comunicações;	(C) comunicações;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(D) contaminação da superfície da aeronave (i.e., aderência de geadas, gelo ou neve) e identificação de área crítica; conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho da aeronave e as características de voo;	(D) contaminação da superfície da aeronave (i.e., aderência de geadas, gelo ou neve) e identificação de área crítica; conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho da aeronave e as características de voo;	mantido texto atual
(E) tipo e características de fluidos descongelante/anticongelantes, se usados pelo detentor de certificado;	(E) tipo e características de fluidos descongelante/anticongelantes, se usados pelo detentor de certificado;	mantido texto atual
(F) procedimentos de inspeções pré-voo para condições de baixas temperaturas; e	(F) procedimentos de inspeções pré-voo para condições de baixas temperaturas; e	mantido texto atual
(G) técnicas para reconhecimento de contaminação no avião.	(G) técnicas para reconhecimento de contaminação no avião.	mantido texto atual
(7) limitações operacionais;	(7) limitações operacionais;	mantido texto atual
(8) controle de cruzeiro e de consumo de combustível;	(8) controle de cruzeiro e de consumo de combustível;	mantido texto atual
(9) planejamento de voo;	(9) planejamento de voo;	mantido texto atual
(10) cada procedimento normal e de emergência; e	(10) cada procedimento normal e de emergência; e	mantido texto atual
(11) Manual de voo aprovado (AFM) para a aeronave ou as apropriadas partes do manual do detentor de certificado.	(11) Manual de voo aprovado (AFM) para a aeronave ou as apropriadas partes do manual do detentor de certificado.	mantido texto atual
(c) [Cancelado.]	(c) [Cancelado.]	mantido texto atual
(d) O treinamento de solo de transição e de elevação de nível para pilotos pode ser reduzido de acordo com 135.323(d).	(d) O treinamento de solo de transição e de elevação de nível para pilotos pode ser reduzido de acordo com 135.323(d).	mantido texto atual
<b>135.347 - PILOTOS. TREINAMENTO EM VOO INICIAL, DE TRANSIÇÃO, DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL E DE DIFERENÇAS</b>	<b>135.347 - PILOTOS. TREINAMENTO EM VOO INICIAL, DE TRANSIÇÃO, DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL E DE DIFERENÇAS</b>	mantido texto atual
(a) O treinamento em voo inicial, de transição e de elevação de nível, e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.	(a) O treinamento em voo inicial, de transição e de elevação de nível, e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.	mantido texto atual
(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em voo, exceto quanto a manobras e procedimentos que possam ser realizados em um simulador de aeronave ou em um dispositivo apropriado de treinamento, conforme autorizado por esta <b>sub-parte</b> .	(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em voo, exceto quanto a manobras e procedimentos que possam ser realizados em um simulador de aeronave ou em um dispositivo apropriado de treinamento, conforme autorizado por esta <b>subparte</b> .	adequação de texto para melhor compreensão
(c) Se o programa de treinamento aprovado do detentor de certificado incluir um curso de treinamento usando um simulador de aeronave ou outros dispositivos de treinamento, cada piloto deve completar satisfatoriamente:	(c) Se o programa de treinamento aprovado do detentor de certificado incluir um curso de treinamento usando um simulador de aeronave ou outros dispositivos de treinamento, cada piloto deve completar satisfatoriamente:	mantido texto atual
(1) treinamento e prática no simulador ou dispositivo de treinamento pelo menos das manobras e procedimentos que esta subparte permite serem executadas em simulador de aeronave ou dispositivo de treinamento; e	(1) treinamento e prática no simulador ou dispositivo de treinamento pelo menos das manobras e procedimentos que esta subparte permite serem executadas em simulador de aeronave ou dispositivo de treinamento; e	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) um exame na aeronave ou um exame no simulador ou dispositivo de treinamento para o nível de proficiência de piloto em comando ou segundo em comando, como aplicável, pelo menos nas manobras e procedimentos que podem ser realizadas em simulador ou dispositivo de treinamento.	(2) um exame na aeronave ou um exame no simulador ou dispositivo de treinamento para o nível de proficiência de piloto em comando ou segundo em comando, como aplicável, pelo menos nas manobras e procedimentos que podem ser realizadas em simulador ou dispositivo de treinamento.	<b>mantido texto atual</b>
(d) [Cancelado]	(d) [Cancelado]	<b>mantido texto atual</b>
(e) [Um detentor de certificado pode optar por um programa de treinamento inicial para pilotos realizado basicamente em simulador de voo, desde que;]	(e) [Um detentor de certificado pode optar por um programa de treinamento inicial para pilotos realizado basicamente em simulador de voo, desde que;]	<b>mantido texto atual</b>
(1) o programa atenda ao disposto no parágrafo (a) desta seção e demais dispositivos aplicáveis desta subparte.	(1) o programa atenda ao disposto no parágrafo (a) desta seção e demais dispositivos aplicáveis desta subparte.	<b>mantido texto atual</b>
(2) [cancelado.]	(2) [cancelado.]	<b>mantido texto atual</b>
(3) ao término do treinamento, o piloto seja aprovado em exame de voo no simulador conduzido por um INSPAC.	(3) ao término do treinamento, o piloto seja aprovado em exame de voo no simulador conduzido por um INSPAC.	<b>mantido texto atual</b>
(4) [se o treinamento for conduzido em simulador nível C, após o exame previsto em (e)(3) desta seção o piloto realize, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este subparágrafo não se aplica para exames conduzidos em simulador nível D.]	(4) [se o treinamento for conduzido em simulador nível C, após o exame previsto em (e)(3) desta seção o piloto realize, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este subparágrafo não se aplica para exames conduzidos em simulador nível D.]	<b>mantido texto atual</b>
(f) Após completar o treinamento local, o piloto receberá um certificado de piloto em instrução, a fim de obter a experiência de operação em rota, quando então será submetido a um exame em rota para a obtenção da qualificação final. (Ver 135.244).	(f) Após completar o treinamento local e ser submetido ao exame previsto no 135.293(b), o piloto receberá o certificado de habilitação técnica no tipo do equipamento e posteriormente deverá obter a experiência de operação em rota (135.244) sob a supervisão de um instrutor qualificado da empresa, quando então será submetido a um exame em rota (135.299(a)).	<b>adequação de texto para melhor compreensão e adequação do cheque em rota</b>
<b>135.349 - TREINAMENTO DE SOLO INICIAL E DE TRANSIÇÃO. COMISSÁRIOS</b>	<b>135.349 - TREINAMENTO DE SOLO INICIAL E DE TRANSIÇÃO. COMISSÁRIOS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) O treinamento de solo inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir instrução sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	(a) O treinamento de solo inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir instrução sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	<b>mantido texto atual</b>
(1) assuntos gerais:	(1) assuntos gerais:	<b>mantido texto atual</b>
(i) a autoridade do piloto em comando; e	(i) a autoridade do piloto em comando; e	<b>mantido texto atual</b>
(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.]	(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.]	<b>mantido texto atual</b>
(2) para cada tipo de aeronave:	(2) para cada tipo de aeronave:	<b>mantido texto atual</b>
(i) descrição geral da aeronave, enfatizando as características físicas que podem servir como orientação em pousos n'água, evacuações e outras emergências em voo, incluindo os deveres associados;	(i) descrição geral da aeronave, enfatizando as características físicas que podem servir como orientação em pousos n'água, evacuações e outras emergências em voo, incluindo os deveres associados;	<b>mantido texto atual</b>



<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(ii) o uso do sistema de avisos aos passageiros e de intercomunicação dos tripulantes, incluindo os procedimentos de emergência no caso de tentativa de seqüestro e outras situações não usuais;	(ii) o uso do sistema de avisos aos passageiros e de intercomunicação dos tripulantes, incluindo os procedimentos de emergência no caso de tentativa de seqüestro e outras situações não usuais;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) conhecimento, localização e operação dos equipamentos e sistemas de segurança de voo e de emergência;	(iii) conhecimento, localização e operação dos equipamentos e sistemas de segurança de voo e de emergência;	<b>mantido texto atual</b>
(iv) uso adequado dos equipamentos de "galley" e dos controles dos sistemas de condicionamento e de ventilação da cabine.	(iv) uso adequado dos equipamentos de "galley" e dos controles dos sistemas de condicionamento e de ventilação da cabine.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O treinamento de transição para comissários pode ser reduzido de acordo 135.323(d).	(b) O treinamento de transição para comissários pode ser reduzido de acordo 135.323(d).	<b>mantido texto atual</b>
(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. Esse exame deve ser conduzido por um INSPAC	(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. Esse exame deve ser conduzido por um INSPAC	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.351 - TREINAMENTOS PERIÓDICOS</b>	<b>135.351 - TREINAMENTOS PERIÓDICOS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada detentor de certificado deve assegurar-se de que cada tripulante receba treinamento periódico, esteja adequadamente treinado e mantenha sua proficiência com respeito ao tipo de aeronave. O treinamento periódico deve ser anual.	(a) Cada detentor de certificado deve assegurar-se de que cada tripulante receba treinamento periódico, esteja adequadamente treinado e mantenha sua proficiência com respeito ao tipo de aeronave. O treinamento periódico deve ser anual.	<b>mantido texto atual</b>
(b) O treinamento de solo periódico para tripulantes deve incluir, pelo menos, o seguinte:	(b) O treinamento de solo periódico para tripulantes deve incluir, pelo menos, o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) um teste ou prova para determinar o conhecimento do tripulante sobre a aeronave e sobre a função a bordo envolvida; e	(1) um teste ou prova para determinar o conhecimento do tripulante sobre a aeronave e sobre a função a bordo envolvida; e	<b>mantido texto atual</b>
(2) as instruções necessárias sobre os assuntos requeridos para treinamento inicial de solo por esta subparte, como apropriado, incluindo treinamento de tesouras de vento de baixa altitude e treinamento em operações no solo durante condições de gelo, como estabelecido em 135.341 e 135.345 respectivamente, assim como treinamento de emergências.	(2) as instruções necessárias sobre os assuntos requeridos para treinamento inicial de solo por esta subparte, como apropriado, incluindo treinamento de tesouras de vento de baixa altitude e treinamento em operações no solo durante condições de gelo, como estabelecido em 135.341 e 135.345 respectivamente, assim como treinamento de emergências.	<b>mantido texto atual</b>
(c) O treinamento periódico de voo para pilotos deve incluir pelo menos o treinamento em voo, em simulador de aeronave ou em dispositivo de treinamento aprovado <b>pelo DAC</b> das manobras e procedimentos previstos nesta subparte, sendo encerrado pela realização satisfatória do exame requerido por 135.293. Este parágrafo entra em vigor 180 dias após 28 de maio de 2004.	(c) O treinamento periódico de voo para pilotos deve incluir pelo menos o treinamento em voo, em simulador de aeronave ou em dispositivo de treinamento aprovado <b>pela ANAC</b> das manobras e procedimentos previstos nesta subparte, sendo encerrado pela realização satisfatória do exame requerido por 135.293.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
<b>SUBPARTE I - LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO DOS AVIÕES</b>	<b>SUBPARTE I - LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO DOS AVIÕES</b>	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.361 - APLICABILIDADE</b>	<b>135.361 - APLICABILIDADE</b>	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(a) Esta subparte estabelece limitações operacionais para o desempenho de aviões, aplicáveis à operação das categorias de aviões listados em 135.363 quando operando segundo este regulamento.	(a) Esta subparte estabelece limitações operacionais para o desempenho de aviões, aplicáveis à operação das categorias de aviões listados em 135.363 quando operando segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Para os propósitos desta subparte, "comprimento efetivo da pista" para pouso significa a distância entre o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos, associado a uma cabeceira da pista, intercepta a linha central da pista e o fim da mesma.	(b) Para os propósitos desta subparte, "comprimento efetivo da pista" para pouso significa a distância entre o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos, associado a uma cabeceira da pista, intercepta a linha central da pista e o fim da mesma.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Para os propósitos desta subparte, "plano de liberação de obstáculos" significa um plano inclinado, subindo a partir da pista com um gradiente de 1:20 em relação ao plano horizontal e tangenciando ou livrando todas as obstruções dentro de uma área específica em torno da pista, como mostrado na vista em perfil da área. Na vista em planta, a linha central da referida área específica coincide com a linha central da pista, começando no ponto onde o plano de liberação de obstáculos intercepta tal linha e prosseguindo até um ponto situado pelo menos 460m (1500 pés) distante do ponto inicial. Após isso, a linha central coincide com a projeção da trajetória de decolagem sobre o solo (no caso de decolagem) ou com a correspondente projeção da trajetória de aproximação (para pousos) ou ainda, no caso dessas trajetórias não terem sido estabelecidas, ela prossegue consistente com curvas de pelo menos 1200m (4.000 pés) de raio até atingir um ponto além 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 entre o ponto de interceptação do plano de liberação de obstáculos e a cabeceira da pista. Depois disso, aumenta uniformemente até 150m (500 pés) para cada lado da linha central até 460m (1500 pés) do ponto	(c) Para os propósitos desta subparte, "plano de liberação de obstáculos" significa um plano inclinado, subindo a partir da pista com um gradiente de 1:20 em relação ao plano horizontal e tangenciando ou livrando todas as obstruções dentro de uma área específica em torno da pista, como mostrado na vista em perfil da área. Na vista em planta, a linha central da referida área específica coincide com a linha central da pista, começando no ponto onde o plano de liberação de obstáculos intercepta tal linha e prosseguindo até um ponto situado pelo menos 460m (1500 pés) distante do ponto inicial. Após isso, a linha central coincide com a projeção da trajetória de decolagem sobre o solo (no caso de decolagem) ou com a correspondente projeção da trajetória de aproximação (para pousos) ou ainda, no caso dessas trajetórias não terem sido estabelecidas, ela prossegue consistente com curvas de pelo menos 1200m (4.000 pés) de raio até atingir um ponto além 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 entre o ponto de interceptação do plano de liberação de obstáculos e a cabeceira da pista. Depois disso, aumenta uniformemente até 150m (500 pés) para cada lado da linha central até 460m (1500 pés) do ponto	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.363 - GERAL</b>	<b>135.363 - GERAL</b>	<b>mantido texto atual</b>
[(a) Cada detentor de certificado operando um grande avião categoria transporte com motores convencionais deve atender às limitações estabelecidas pelas seções 135.365 até 135.377.	[(a) Cada detentor de certificado operando um grande avião categoria transporte com motores convencionais deve atender às limitações estabelecidas pelas seções 135.365 até 135.377.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Cada detentor de certificado operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina deve atender às seções 135.379 até 135.387; entretanto, se ele operar um grande avião categoria transporte turboélice <b>homologado</b> após de 29 de agosto de 1959 mas de tipo previamente homologado com o mesmo número de motores convencionais, ele pode atender às seções 135.365 até 135.377.	(b) Cada detentor de certificado operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina deve atender às seções 135.379 até 135.387; entretanto, se ele operar um grande avião categoria transporte turboélice <b>certificado</b> após de 29 de agosto de 1959 mas de tipo previamente homologado com o mesmo número de motores convencionais, ele pode atender às seções 135.365 até 135.377.	<b>adequação de nomenclatura</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) Cada detentor de certificado operando um grande avião não incluído na categoria transporte deve atender às seções 135.389 até 135.395 e qualquer determinação de conformidade deve ser baseada somente em dados de desempenho aprovados. Para os propósitos deste regulamento, um grande avião não incluído na categoria transporte é um avião cujo tipo foi <b>homologado</b> antes de 01 de julho de 1942.	(c) Cada detentor de certificado operando um grande avião não incluído na categoria transporte deve atender às seções 135.389 até 135.395 e qualquer determinação de conformidade deve ser baseada somente em dados de desempenho aprovados. Para os propósitos deste regulamento, um grande avião não incluído na categoria transporte é um avião cujo tipo foi <b>certificado</b> antes de 01 de julho de 1942.	<b>adequação de nomenclatura</b>
(d) Cada detentor de certificado operando um pequeno avião categoria transporte deve atender à seção 135.397.	(d) Cada detentor de certificado operando um pequeno avião categoria transporte deve atender à seção 135.397.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Cada detentor de certificado operando um pequeno avião não incluído na categoria transporte <b>de</b> atender à seção 135.399.	(e) Cada detentor de certificado operando um pequeno avião não incluído na categoria transporte <b>deve</b> atender à seção 135.399.	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
(f) Os dados de desempenho do Manual de voo aprovado (AFM) aplicam-se na determinação de conformidade com as seções 135.365 até 135.387. Quando as condições forem diferentes daquelas nas quais os dados de desempenho foram baseados, a conformidade é determinada por interpolação ou por computação dos efeitos da mudança nas variáveis específicas, desde que os resultados da interpolação ou computação sejam substancialmente tão precisos quanto os resultados de ensaios em voo.	(f) Os dados de desempenho do Manual de voo aprovado (AFM) aplicam-se na determinação de conformidade com as seções 135.365 até 135.387. Quando as condições forem diferentes daquelas nas quais os dados de desempenho foram baseados, a conformidade é determinada por interpolação ou por computação dos efeitos da mudança nas variáveis específicas, desde que os resultados da interpolação ou computação sejam substancialmente tão precisos quanto os resultados de ensaios em voo.	<b>mantido texto atual</b>
(g) Nenhuma pessoa pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais com um peso maior de que o peso permissível para a pista sendo usada (determinado segundo as limitações de pista para decolagem das regras operacionais da categoria transporte desta subparte ) após levar em consideração os fatores de correção da temperatura de operação da seção 4a.749a-T ou seção 4b.117 do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América em vigor em 31 de janeiro de 1965 e do Manual de voo aprovado (AFM) aplicável.	(g) Nenhuma pessoa pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais com um peso maior de que o peso permissível para a pista sendo usada (determinado segundo as limitações de pista para decolagem das regras operacionais da categoria transporte desta subparte ) após levar em consideração os fatores de correção da temperatura de operação da seção 4a.749a-T ou seção 4b.117 do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América em vigor em 31 de janeiro de 1965 e do Manual de voo aprovado (AFM) aplicável.	<b>adotado no item 135.501, 503, 507 e subparte K</b>
(h) <b>O DAC</b> poderá autorizar desvios desta subparte nas especificações operativas se circunstâncias especiais tornarem a observância literal de um requisito desnecessária à segurança.	(h) <b>A ANAC</b> poderá autorizar desvios desta subparte nas especificações operativas se circunstâncias especiais tornarem a observância literal de um requisito desnecessária à segurança.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(i) A distância de 10 milhas especificada nas seções 135.369 até 135.373 pode ser reduzida para 5 milhas, por não mais que 20 milhas, quando operando sob VFR ou quando as facilidades de navegação fornecerem identificação confiável e precisa da localização de elevações proeminentes e obstruções existentes entre 5 e 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	(i) A distância de 10 milhas especificada nas seções 135.369 até 135.373 pode ser reduzida para 5 milhas, por não mais que 20 milhas, quando operando sob VFR ou quando as facilidades de navegação fornecerem identificação confiável e precisa da localização de elevações proeminentes e obstruções existentes entre 5 e 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(j) Cada detentor de certificado operando um avião categoria de transporte regional deve atender à seção 135.398.]	(j) Cada detentor de certificado operando um avião categoria de transporte regional deve atender à seção 135.398.]	mantido texto atual
<b>135.364 - LIMITAÇÕES DOS AVIÕES. TIPO DE ROTA</b>	<b>135.364 - LIMITAÇÕES DOS AVIÕES. TIPO DE ROTA</b>	<b>TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO No 90</b>
(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 180 minutos de tempo de voo (em ar calmo e velocidade normal de cruzeiro com 1 motor inoperante) de um aeródromo adequado ao avião.	(a) Depois de 13 de agosto de 2008, nenhum detentor de certificado pode operar um avião bimotor ou trimotor sobre uma rota que contenha um ponto a mais de 180 minutos de tempo de voo (em ar calmo e velocidade normal de cruzeiro com 1 motor inoperante) de um aeródromo adequado fora do País a menos que a operação seja aprovada pela ANAC em conformidade com o Anexo G desse regulamento nas operações extensas (ETOPS)	mantido texto atual
(b) Um avião a reação bimotor, impedido de realizar uma rota pelo parágrafo (a) desta seção, poderá fazê-lo se:	(b) Um avião a reação bimotor, impedido de realizar uma rota pelo parágrafo (a) desta seção, poderá fazê-lo se:	mantido texto atual
(1) sua certificação de aeronavegabilidade permitir especificamente operações além do tempo descrito no parágrafo (a) desta seção, levando-se em conta seu projeto de tipo e os aspectos de confiabilidade.	(1) sua certificação de aeronavegabilidade permitir especificamente operações além do tempo descrito no parágrafo (a) desta seção, levando-se em conta seu projeto de tipo e os aspectos de confiabilidade.	mantido texto atual
(2) o detentor de certificado demonstrar que é capaz de manter o nível de confiabilidade requerida para aprovação ETOPS;	(2) o detentor de certificado demonstrar que é capaz de manter o nível de confiabilidade requerida para aprovação ETOPS;	mantido texto atual
(3) todos os requisitos especiais de manutenção estejam totalmente cumpridos;	(3) todos os requisitos especiais de manutenção estejam totalmente cumpridos;	mantido texto atual
(4) todos os requisitos para despacho de voo forem atendidos;	(4) todos os requisitos para despacho de voo forem atendidos;	mantido texto atual
(5) todos os requisitos operacionais em voo necessários estiverem estabelecidos;	(5) todos os requisitos operacionais em voo necessários estiverem estabelecidos;	mantido texto atual
(6) o operador possuir os procedimentos descritos acima em seu Manual de Empresa ou em um Manual específico para operações ETOPS aceito pela ANAC; e	(6) o operador possuir os procedimentos descritos acima em seu Manual de Empresa ou em um Manual específico para operações ETOPS aceito pela ANAC; e	mantido texto atual
(7) a ANAC aprovar a operação através da sua inclusão nas Especificações Operativas da empresa.	(7) a ANAC aprovar a operação através da sua inclusão nas Especificações Operativas da empresa.	mantido texto atual
<b>135.365 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES DE PESO</b>	<b>135.365 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES DE PESO</b>	mantido texto atual
(a) Ninguém pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais de um aeródromo localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual seus pesos máximos de decolagem foram determinados.	(a) Ninguém pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais de um aeródromo localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual seus pesos máximos de decolagem foram determinados.	mantido texto atual
(b) Ninguém pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais para um aeródromo de destino localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual seus pesos máximos de pouso foram determinados.	(b) Ninguém pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais para um aeródromo de destino localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual seus pesos máximos de pouso foram determinados.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(c) Ninguém pode designar ou aceitar a designação, para um grande avião categoria transporte, de um aeródromo de alternativa localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual os pesos máximos de pouso desse avião foram determinados.	(c) Ninguém pode designar ou aceitar a designação, para um grande avião categoria transporte, de um aeródromo de alternativa localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual os pesos máximos de pouso desse avião foram determinados.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Ninguém pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais com um peso maior que o peso máximo de decolagem autorizado para a altitude do aeródromo.	(d) Ninguém pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais com um peso maior que o peso máximo de decolagem autorizado para a altitude do aeródromo.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Ninguém pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais, se o seu peso estimado na chegada ao aeródromo de destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota, for maior do que o peso máximo de pouso previsto para a altitude desse aeródromo.	(e) Ninguém pode decolar com um grande avião categoria transporte com motores convencionais, se o seu peso estimado na chegada ao aeródromo de destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota, for maior do que o peso máximo de pouso previsto para a altitude desse aeródromo.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.367 - LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM DE GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS</b>	<b>135.367 - LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM DE GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Ninguém, operando um grande avião categoria transporte com motores convencionais, pode decolar com esse avião a menos que seja possível:	(a) Ninguém, operando um grande avião categoria transporte com motores convencionais, pode decolar com esse avião a menos que seja possível:	<b>mantido texto atual</b>
(1) parar o avião com segurança na pista, como mostrado pelos dados de aceleração e parada do Manual de voo, a qualquer tempo durante a decolagem até atingir a velocidade de falha do motor crítico; ou	(1) parar o avião com segurança na pista, como mostrado pelos dados de aceleração e parada do Manual de voo, a qualquer tempo durante a decolagem até atingir a velocidade de falha do motor crítico; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) se o motor crítico falhar em qualquer tempo após ser atingida a velocidade de falha do motor crítico, V1, continuar a decolagem e atingir uma altura de 50 pés, como indicado pelos dados de trajetória de decolagem do Manual de voo, antes de passar sobre o fim da pista; e	(2) se o motor crítico falhar em qualquer tempo após ser atingida a velocidade de falha do motor crítico, V1, continuar a decolagem e atingir uma altura de 50 pés, como indicado pelos dados de trajetória de decolagem do Manual de voo, antes de passar sobre o fim da pista; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) livrar todos os obstáculos por pelo menos 50 pés verticalmente (como mostrado pelos dados da trajetória da decolagem) ou por 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeroporto e 300 pés horizontalmente além desses limites, sem inclinação antes de alcançar a altura de 50 pés (como mostrado pelos dados da trajetória da decolagem) e após sem inclinação maior do que 15 graus.	(3) livrar todos os obstáculos por pelo menos 50 pés verticalmente (como mostrado pelos dados da trajetória da decolagem) ou por 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeroporto e 300 pés horizontalmente além desses limites, sem inclinação antes de alcançar a altura de 50 pés (como mostrado pelos dados da trajetória da decolagem) e após sem inclinação maior do que 15 graus.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Na aplicação dos requisitos desta seção, devem ser feitas correções para qualquer gradiente das pistas a serem usadas. Para considerar o efeito do vento, as cartas de decolagem para ar calmo podem ser corrigidas considerando não mais que 50% de qualquer componente de vento de proa conhecida e não menos que 150% de qualquer componente de vento de cauda conhecida.	(b) Na aplicação dos requisitos desta seção, devem ser feitas correções para qualquer gradiente das pistas a serem usadas. Para considerar o efeito do vento, as cartas de decolagem para ar calmo podem ser corrigidas considerando não mais que 50% de qualquer componente de vento de proa conhecida e não menos que 150% de qualquer componente de vento de cauda conhecida.	mantido texto atual
<b>135.369 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES EM ROTA COM TODOS OS MOTORES FUNCIONANDO</b>	<b>135.369 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES EM ROTA COM TODOS OS MOTORES FUNCIONANDO</b>	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte pode decolar com este avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com todos os motores operando, de pelo menos 6,90 Vso (que é o número de pés por minutos obtido pela multiplicação do número de nós por 6,90) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte pode decolar com este avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com todos os motores operando, de pelo menos 6,90 Vso (que é o número de pés por minutos obtido pela multiplicação do número de nós por 6,90) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	mantido texto atual
(b) Esta seção não se aplica para grandes aviões categoria transporte homologados segundo a parte 4a do " Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América.]	(b) Esta seção não se aplica para grandes aviões categoria transporte homologados segundo a parte 4a do " Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América.]	mantido texto atual
<b>135.371 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES EM ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE.</b>	<b>135.371 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES EM ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE.</b>	mantido texto atual
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motor convencional pode decolar com este avião com 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 ( 0,079 - 0,106 / N ) Vso2 (onde N é o número de motores instalados e Vso é expresso em nós ) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido. Entretanto, para os propósitos deste parágrafo a razão de subida para aviões categoria transporte <b>homologados</b> segundo a parte 4a do "Civil Air Regulation" dos Estados Unidos da América é de 0,026 Vso2 .	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motor convencional pode decolar com este avião com 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 ( 0,079 - 0,106 / N ) Vso2 (onde N é o número de motores instalados e Vso é expresso em nós ) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido. Entretanto, para os propósitos deste parágrafo a razão de subida para aviões categoria transporte <b>certificados</b> segundo a parte 4a do "Civil Air Regulation" dos Estados Unidos da América é de 0,026 Vso2 .	adequação de nomenclatura

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Em lugar dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, uma pessoa poderá, segundo um procedimento aprovado, operar um grande avião categoria transporte com motores convencionais a uma altitude com todos os motores funcionando que permita ao avião continuar, após a falha de um motor, para um aeródromo de alternativa onde o pouso possa ser feito segundo a seção 135.377, considerando consumo normal de combustível e óleo. Após ocorrida a falha, a trajetória de voo deve livrar o solo e qualquer obstáculo dentro de cinco milhas de cada lado do curso pretendido por pelo menos 2.000 pés.	(b) Em lugar dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, uma pessoa poderá, segundo um procedimento aprovado, operar um grande avião categoria transporte com motores convencionais a uma altitude com todos os motores funcionando que permita ao avião continuar, após a falha de um motor, para um aeródromo de alternativa onde o pouso possa ser feito segundo a seção 135.377, considerando consumo normal de combustível e óleo. Após ocorrida a falha, a trajetória de voo deve livrar o solo e qualquer obstáculo dentro de cinco milhas de cada lado do curso pretendido por pelo menos 2.000 pés.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Se um procedimento aprovado segundo o parágrafo (b) desta seção for usado, o detentor de certificado precisa cumprir com o seguinte:	(c) Se um procedimento aprovado segundo o parágrafo (b) desta seção for usado, o detentor de certificado precisa cumprir com o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) a razão de subida (como estabelecida no Manual de voo aprovado - AFM- para o apropriado peso e altitude) usada nos cálculos da trajetória de voo do avião pode ser diminuída por uma quantidade em pés por minuto igual a $(0,079 - 0,106 / N) V_{so2}$ (onde N é o número de motores instalados e $V_{so}$ é expresso em nós) para aviões homologados segundo o RBAC 25 e por $0,026 V_{so2}$ para aviões homologados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América;	(1) a razão de subida (como estabelecida no Manual de voo aprovado - AFM- para o apropriado peso e altitude) usada nos cálculos da trajetória de voo do avião pode ser diminuída por uma quantidade em pés por minuto igual a $(0,079 - 0,106 / N) V_{so2}$ (onde N é o número de motores instalados e $V_{so}$ é expresso em nós) para aviões homologados segundo o RBAC 25 e por $0,026 V_{so2}$ para aviões homologados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América;	<b>mantido texto atual</b>
(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 voo possa prosseguir para um aeródromo de alternativa predeterminado pelo uso deste procedimento. Na determinação do peso de decolagem assume-se que, após a falha do motor, 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 radio navegação aprovado mais próximo da mesma, a menos que o DAC autorize um procedimento diferente baseado em adequadas salvaguardas operacionais;	(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 voo possa prosseguir para um aeródromo de alternativa predeterminado pelo uso deste procedimento. Na determinação do peso de decolagem assume-se que, após a falha do motor, 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 radio navegação aprovado mais próximo da mesma, a menos que a ANAC autorize um procedimento diferente baseado em adequadas salvaguardas operacionais;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(3) o avião deve atender às provisões do parágrafo (a) desta seção a 1000 pés acima do aeródromo usado como aeródromo de alternativa no procedimento;	(3) o avião deve atender às provisões do parágrafo (a) desta seção a 1000 pés acima do aeródromo usado como aeródromo de alternativa no procedimento;	<b>mantido texto atual</b>
(4) o procedimento deve incluir um método aprovado de considerar ventos e temperaturas que possam de algum modo afetar adversamente a trajetória de voo;	(4) o procedimento deve incluir um método aprovado de considerar ventos e temperaturas que possam de algum modo afetar adversamente a trajetória de voo;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(5) no atendimento a este procedimento, é permitido alijamento de combustível se o detentor de certificado demonstrar que tem um programa de treinamento adequado, que instruções apropriadas são fornecidas para a tripulação de voo e que todas outras precauções são tomadas para garantir um procedimento seguro; e	(5) no atendimento a este procedimento, é permitido alijamento de combustível se o detentor de certificado demonstrar que tem um programa de treinamento adequado, que instruções apropriadas são fornecidas para a tripulação de voo e que todas outras precauções são tomadas para garantir um procedimento seguro; e	<b>mantido texto atual</b>
(6) o detentor de certificado e o piloto em comando devem conjuntamente escolher um aeródromo de alternativa para o qual informações ou previsões meteorológicas apropriadas, ou qualquer combinação das mesmas, indiquem que as condições atmosféricas nesse aeródromo estarão nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos estabelecidos para aeródromos de alternativa quando o voo lá chegar.]	(6) o detentor de certificado e o piloto em comando devem conjuntamente escolher um aeródromo de alternativa para o qual informações ou previsões meteorológicas apropriadas, ou qualquer combinação das mesmas, indiquem que as condições atmosféricas nesse aeródromo estarão nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos estabelecidos para aeródromos de alternativa quando o voo lá chegar.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.373 - AVIÃO CATEGORIA TRANSPORTE (RBHA 25) COM QUATRO OU MAIS MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES EM ROTA COM DOIS MOTORES INOPERANTES</b>	<b>135.373 - AVIÃO CATEGORIA TRANSPORTE (RBAC 25) COM QUATRO OU MAIS MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES EM ROTA COM DOIS MOTORES INOPERANTES</b>	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(a) Ninguém pode operar um avião homologado segundo o RBHA 25 e tendo quatro ou mais motores convencionais a menos que:	(a) Ninguém pode operar um avião homologado segundo o RBAC 25 e tendo quatro ou mais motores convencionais a menos que:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(1) não exista nenhum ponto ao longo do curso pretendido que esteja a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda à seção 135.377; ou	(1) não exista nenhum ponto ao longo do curso pretendido que esteja a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda à seção 135.377; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) ele seja operado com um peso que permita que o avião, com os dois motores críticos inoperantes, suba a 0,013 Vso2 pés por minuto (isto é, o número de pés por minuto obtido pela multiplicação do número de nós ao quadrado 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, a que for maior.	(2) ele seja operado com um peso que permita que o avião, com os dois motores críticos inoperantes, suba a 0,013 Vso2 pés por minuto (isto é, o número de pés por minuto obtido pela multiplicação do número de nós ao quadrado 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, a que for maior.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Para o propósito do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que:	(b) Para o propósito do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) os dois motores falham no ponto que é mais crítico em relação ao peso de decolagem;	(1) os dois motores falham no ponto que é mais crítico em relação ao peso de decolagem;	<b>mantido texto atual</b>
(2) o consumo de combustível e óleo é normal com todos os motores operando até o ponto onde os dois motores falham, com dois motores operando além deste ponto;	(2) o consumo de combustível e óleo é normal com todos os motores operando até o ponto onde os dois motores falham, com dois motores operando além deste ponto;	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) quando é assumido que os motores falham a uma altitude acima da altitude mínima estabelecida, a conformidade com a razão de subida estabelecida na altitude mínima prevista não precisa ser demonstrada durante a descida da altitude de cruzeiro para a altitude mínima prevista, se tais requisitos forem atendidos uma vez alcançada a altitude mínima prevista e assumindo uma descida ao longo de uma trajetória líquida de voo com uma razão de descida 0,013 Vso2 maior que a razão constante nos dados de desempenho aprovados; e	(3) quando é assumido que os motores falham a uma altitude acima da altitude mínima estabelecida, a conformidade com a razão de subida estabelecida na altitude mínima prevista não precisa ser demonstrada durante a descida da altitude de cruzeiro para a altitude mínima prevista, se tais requisitos forem atendidos uma vez alcançada a altitude mínima prevista e assumindo uma descida ao longo de uma trajetória líquida de voo com uma razão de descida 0,013 Vso2 maior que a razão constante nos dados de desempenho aprovados; e	mantido texto atual
(4) se for previsto o alijamento de combustível, o peso do avião no ponto onde os dois motores falham é considerado como não sendo menor do que aquele que inclui combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo que atenda à seção 135.377 e para chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés verticalmente acima desse aeródromo.]	(4) se for previsto o alijamento de combustível, o peso do avião no ponto onde os dois motores falham é considerado como não sendo menor do que aquele que inclui combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo que atenda à seção 135.377 e para chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés verticalmente acima desse aeródromo.]	mantido texto atual
<b>135.375 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO</b>	<b>135.375 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO</b>	mantido texto atual
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motores convencionais pode decolar com esse avião, a menos que seu peso estimado na chegada ao aeródromo de destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota, permita um pouso completo (pouso e parada na pista) nesse aeródromo, dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motores convencionais pode decolar com esse avião, a menos que seu peso estimado na chegada ao aeródromo de destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota, permita um pouso completo (pouso e parada na pista) nesse aeródromo, dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:	mantido texto atual
(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou	(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou	mantido texto atual
(2) na pista mais adequada, considerando a direção e intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições, como auxílios de pouso e características do terreno. Para a influência do vento na aproximação e pouso é autorizado considerar não mais que 50% da componente de vento de proa e não menos que 150% da componente de vento de cauda.	(2) na pista mais adequada, considerando a direção e intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições, como auxílios de pouso e características do terreno. Para a influência do vento na aproximação e pouso é autorizado considerar não mais que 50% da componente de vento de proa e não menos que 150% da componente de vento de cauda.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Um avião que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (a)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos desta seção, exceto que o pouso completo tomaria 70% do comprimento efetivo da pista.]	(b) Um avião que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (a)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos desta seção, exceto que o pouso completo tomaria 70% do comprimento efetivo da pista.]	mantido texto atual
<b>135.377 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b>	<b>135.377 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES CONVENCIONAIS. LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b>	mantido texto atual
Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa no plano de voo, a menos que o avião (no peso previsto para o horário estimado de pouso nesse aeródromo e baseado no que é assumido em 135.375(a)(1) e (2)) possa realizar um pouso completo usando 70% do comprimento efetivo da pista do aeródromo.	Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa no plano de voo, a menos que o avião (no peso previsto para o horário estimado de pouso nesse aeródromo e baseado no que é assumido em 135.375(a)(1) e (2)) possa realizar um pouso completo usando 70% do comprimento efetivo da pista do aeródromo.	mantido texto atual
	<b>135.377a - AVIÕES DE CATEGORIA TRANSPORTE PROPULSADOS POR MOTORES A TURBINA: ATERISSAGEM EM PISTAS MOLHADAS E CONTAMINADAS</b>	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(a) Nenhum piloto poderá decolar com um avião quando as informações meteorológicas, indiquem que a pista no aeródromo de destino pode estar molhada ou escorregadia na hora estimada de chegada, salvo se:	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(1) a distância de pouso disponível (LDA) esteja com o mínimo de 115% da distância de aterrissagem requerida, determinada de acordo com a Seção 135.385 desse regulamento.	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(b) Nenhum piloto poderá decolar um avião quando os informes meteorológicos, indiquem que a pista no aeródromo de destino pode estar contaminada na hora estimada de chegada salvo se:	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(1) a distância de pouso disponível (LDA) deverá ser com o mínimo :	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(i) determinada de acordo com o parágrafo (a) desta seção, ou	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(ii) 115% da distância determinada de acordo com os dados aprovados de distância de aterrissagem com a pista contaminada, ou seu equivalente, aceito pela ANAC, o que for maior para essas distâncias.	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(c) em uma pista molhada, pode se usar uma distância de pouso mais curta do que a exigida no Parágrafo (a) desta seção, mas não inferior ao exigido no item 135.385(b) deste regulamento, se o manual (AFM) inclui informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas molhadas.	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(d) Em uma pista contaminada, especialmente preparada, pode se usar a uma distância de pouso mais curta do que a exigida no parágrafo (b) desta seção, mas não inferior ao exigido no item 135.385(b), quando o manual (AFM) inclui informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas contaminadas.	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(e) Para demonstrar a conformidade com os parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, aplicam-se os critérios da seção 135.385 deste regulamento, conforme aplicável, salvo se o item 135.385(b)	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
	(1) não se aplica o parágrafo (b) desta seção.	harmonização com a proposta de regulamento latino-americano (LAR 135.1290)
<b>135.379 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM</b>	<b>135.379 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM</b>	mantido texto atual
(a) Ninguém, operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de voo aprovado (AFM) para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.	(a) Ninguém, operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de voo aprovado (AFM) para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.	mantido texto atual
(b) Ninguém, operando um grande avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo homologado em seu país de origem após 26/08/57, mas antes de 30/08/59, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de voo aprovado (AFM) para as distâncias mínimas requeridas para decolagem. Para aviões de tipo homologado em seu país de origem após 30/09/58, a distância de decolagem pode incluir uma distância de "clearway", desde que tal distância não seja maior que metade da distância da corrida de decolagem.	(b) Ninguém, operando um grande avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo homologado em seu país de origem após 26/08/57, mas antes de 30/08/59, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de voo aprovado (AFM) para as distâncias mínimas requeridas para decolagem. Para aviões de tipo homologado em seu país de origem após 30/09/58, a distância de decolagem pode incluir uma distância de "clearway", desde que tal distância não seja maior que metade da distância da corrida de decolagem.	mantido texto atual
(c) Ninguém, operando um grande avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo homologado em seu país de origem após 25/08/59, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de voo, para permitir atender ao seguinte:	(c) Ninguém, operando um grande avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo homologado em seu país de origem após 25/08/59, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de voo, para permitir atender ao seguinte:	mantido texto atual
(1) a distância de aceleração e parada, como definida no RBHA 25, seção 25.109, não deve exceder o comprimento da pista, mais o comprimento de um eventual "stopway";	(1) a distância de aceleração e parada, como definida no RBAC 25, seção 25.109, não deve exceder o comprimento da pista, mais o comprimento de um eventual "stopway";	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(2) a distância de decolagem não deve exceder o comprimento da pista mais o comprimento do "clearway", exceto que o comprimento do "clearway" incluído não pode exceder metade do comprimento da pista; e	(2) a distância de decolagem não deve exceder o comprimento da pista mais o comprimento do "clearway", exceto que o comprimento do "clearway" incluído não pode exceder metade do comprimento da pista; e	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) a corrida de decolagem não pode ser maior que o comprimento da pista.	(3) a corrida de decolagem não pode ser maior que o comprimento da pista.	<b>mantido texto atual</b>
(d) Nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte poderá decolar este avião com um peso maior que aquele listado no Manual de voo aprovado (AFM) do avião:	(d) Nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte poderá decolar este avião com um peso maior que aquele listado no Manual de voo aprovado (AFM) do avião:	<b>mantido texto atual</b>
(1) para um avião de tipo homologado após de 26 de agosto de 1957, mas antes de 01 de outubro de 1958 (SR422), que permita uma trajetória de decolagem que livre todos os obstáculos pelo menos ( 35 + 0.01 D ) pés verticalmente ( D é a distancia ao longo da trajetória pretendida de voo do fim da pista em pés), ou pelo menos 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeroporto e pelo menos 300 pés horizontalmente após passar os limites; ou	(1) para um avião de tipo homologado após de 26 de agosto de 1957, mas antes de 01 de outubro de 1958 (SR422), que permita uma trajetória de decolagem que livre todos os obstáculos pelo menos ( 35 + 0.01 D ) pés verticalmente ( D é a distancia ao longo da trajetória pretendida de voo do fim da pista em pés), ou pelo menos 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeroporto e pelo menos 300 pés horizontalmente após passar os limites; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) para um avião de tipo homologado após 30 de setembro de 1958 ( SR422A , 422B ), que permite uma malha de trajetórias de voo de decolagem que livre todos os outros obstáculos por uma altura de pelo menos 35 pés verticalmente, ou pelo menos 200 pés horizontalmente dentro dos limites de um aeroporto e pelo menos 300 pés horizontalmente após passar este limite.	(2) para um avião de tipo homologado após 30 de setembro de 1958 ( SR422A , 422B ), que permite uma malha de trajetórias de voo de decolagem que livre todos os outros obstáculos por uma altura de pelo menos 35 pés verticalmente, ou pelo menos 200 pés horizontalmente dentro dos limites de um aeroporto e pelo menos 300 pés horizontalmente após passar este limite.	<b>mantido texto atual</b>
(e) Na determinação de pesos máximos e distâncias mínimas dos parágrafos de (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a altitude dos aeródromos, o gradiente efetivo das pistas, a temperatura ambiente e a componente de vento existente na decolagem e, se o Manual de voo do avião contiver informações de desempenho com a pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pistas molhadas associadas com pistas ranhuradas ou com camada porosa de atrito, se constantes no Manual de voo aprovado (AFM), só podem ser usadas para pistas que sejam realmente ranhuradas ou tratadas com camada porosa de atrito e que o operador verifique que foram projetadas, construídas e mantidas de maneira aceitável <b>pelo DAC</b> .	(e) Na determinação de pesos máximos e distâncias mínimas dos parágrafos de (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a altitude dos aeródromos, o gradiente efetivo das pistas, a temperatura ambiente e a componente de vento existente na decolagem e, se o Manual de voo do avião contiver informações de desempenho com a pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pistas molhadas associadas com pistas ranhuradas ou com camada porosa de atrito, se constantes no Manual de voo aprovado (AFM), só podem ser usadas para pistas que sejam realmente ranhuradas ou tratadas com camada porosa de atrito e que o operador verifique que foram projetadas, construídas e mantidas de maneira aceitável <b>pela ANAC</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(f) Para o propósito desta seção, é assumido que o avião não é inclinado antes de alcançar uma altura de 50 pés, como mostrado pela trajetória de decolagem ou nos dados da trajetória líquida de decolagem (como apropriado) no Manual de voo do Avião e que após a inclinação máxima não é superior a 15 graus.	(f) Para o propósito desta seção, é assumido que o avião não é inclinado antes de alcançar uma altura de 50 pés, como mostrado pela trajetória de decolagem ou nos dados da trajetória líquida de decolagem (como apropriado) no Manual de voo do Avião e que após a inclinação máxima não é superior a 15 graus.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(g) Para os propósitos desta seção, os termos "distância de decolagem" e "corrida de decolagem" têm os mesmos significados usados nas regras segundo as quais o avião foi homologado original-mente.	(g) Para os propósitos desta seção, os termos "distância de decolagem" e "corrida de decolagem" têm os mesmos significados usados nas regras segundo as quais o avião foi certificado originalmente.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.381 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES EM ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE</b>	<b>135.381 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA: LIMITAÇÕES EM ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esta aeronave com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que seja maior do que aquele que permite conformidade com os parágrafos (a)(1) ou (2) desta seção (segundo os dados do Manual de voo aprovado do avião para trajetória líquida em rota com um motor inoperante), com base nas temperaturas ambiente esperadas em rota. O peso do avião deve ser tal que:	(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esta aeronave com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que seja maior do que aquele que permite conformidade com os parágrafos (a)(1) ou (2) desta seção (segundo os dados do Manual de voo aprovado do avião para trajetória líquida em rota com um motor inoperante), com base nas temperaturas ambiente esperadas em rota. O peso do avião deve ser tal que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) proporcione um gradiente positivo em uma altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo dentro de uma faixa de cinco milhas terrestre para cada lado da trajetória pretendida e, em adição, se este avião foi certificado após 29 de agosto de 1958 (SR 422B), proporcione um gradiente positivo a 1500 pés sobre a vertical do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor; e	(1) proporcione um gradiente positivo em uma altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo dentro de uma faixa de cinco milhas terrestre para cada lado da trajetória pretendida e, em adição, se este avião foi certificado após 29 de agosto de 1958 (SR 422B), proporcione um gradiente positivo a 1500 pés sobre a vertical do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor; e	<b>mantido texto atual</b>
(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 a seção 135.387, livrando todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de cinco milhas terrestre para cada lado da trajetória pretendida por, pelo menos, 2000 pés de altura e com um gradiente positivo a 1000 pés acima do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor ou, se este avião é de tipo homologado após 30 de setembro de 1958 (SR 422A, 422B), com um gradiente positivo a 1500 pés acima do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor.	(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 a seção 135.387, livrando todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de cinco milhas terrestre para cada lado da trajetória pretendida por, pelo menos, 2000 pés de altura e com um gradiente positivo a 1000 pés acima do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor ou, se este avião é de tipo homologado após 30 de setembro de 1958 (SR 422A, 422B), com um gradiente positivo a 1500 pés acima do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que:	(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) a falha do motor ocorre ponto mais crítico da rota;	(1) a falha do motor ocorre ponto mais crítico da rota;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(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 rádio navegação aprovado mais próximo da mesma, a menos que o DAC autorize um procedimento diferente baseado em adequadas salvaguardas operacionais;	(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 rádio navegação aprovado mais próximo da mesma, a menos que a ANAC autorize um procedimento diferente baseado em adequadas salvaguardas operacionais;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(3) um método aprovado é usado para considerar ventos adversos;	(3) um método aprovado é usado para considerar ventos adversos;	<b>mantido texto atual</b>
(4) alijamento de combustível é permitido se o detentor do certificado demonstrar que as tripulações são devidamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções foram tomadas para garantir um procedimento seguro;	(4) alijamento de combustível é permitido se o detentor do certificado demonstrar que as tripulações são devidamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções foram tomadas para garantir um procedimento seguro;	<b>mantido texto atual</b>
(5) o aeródromo de alternativa é selecionado e atende aos mínimos meteorológicos previstos; e	(5) o aeródromo de alternativa é selecionado e atende aos mínimos meteorológicos previstos; e	<b>mantido texto atual</b>
(6) o consumo de combustível e óleo após a falha do motor é o mesmo consumo previsto nos dados da trajetória líquida de voo aprovada no Manual de voo aprovado do avião. ]	(6) o consumo de combustível e óleo após a falha do motor é o mesmo consumo previsto nos dados da trajetória líquida de voo aprovada no Manual de voo aprovado do avião. ]	<b>mantido texto atual</b>
	<b>(c) Fatos relevantes para operações, como procedimentos de navegação de longo alcance, procedimentos de falha de motor para ETOPS e a indicação e a utilização de aeródromos de alternativas.</b>	<b>Incluído para atendimento ao previsto no Anexo 6, Parte I, item 6.1.3 e item 2.2.1 do Apêndice 2 e adequação ao processo OPS 37 - Processo 60800.083529/2008-22.</b>
<b>135.383 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTOR A TURBINA: LIMITAÇÕES EM ROTA COM DOIS MOTORES INOPERANTES</b>	<b>135.383 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTOR A TURBINA: LIMITAÇÕES EM ROTA COM DOIS MOTORES INOPERANTES</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Aviões de tipo homologado após 26 de agosto de 1957, mas antes de 01 de outubro de 1958 (SR 422). Nenhuma pessoa pode operar um grande avião categoria transporte com motor a turbina ao longo de uma rota pretendida a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	(a) Aviões de tipo homologado após 26 de agosto de 1957, mas antes de 01 de outubro de 1958 (SR 422). Nenhuma pessoa pode operar um grande avião categoria transporte com motor a turbina ao longo de uma rota pretendida a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	<b>mantido texto atual</b>
(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de voo aprovado do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de cinco milhas terrestre para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 5000 pés, o que for maior.</p>	<p>(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de voo aprovado do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de cinco milhas terrestre para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 5000 pés, o que for maior.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota e que, se alijamento de combustível é provido, o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo e chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés de altura na vertical do mesmo e que este combustível e óleo consumido após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo do Manual de voo aprovado do avião.</p>	<p>Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota e que, se alijamento de combustível é provido, o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo e chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés de altura na vertical do mesmo e que este combustível e óleo consumido após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo do Manual de voo aprovado do avião.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(b) Aviões de tipo homologado após 30 de setembro de 1958, mas antes de 30 de agosto de 1959 (SR 422A). Nenhuma pessoa pode operar um grande avião categoria transporte com motores a turbina ao longo de uma rota pretendida a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:</p>	<p>(b) Aviões de tipo homologado após 30 de setembro de 1958, mas antes de 30 de agosto de 1959 (SR 422A). Nenhuma pessoa pode operar um grande avião categoria transporte com motores a turbina ao longo de uma rota pretendida a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou</p>	<p>(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de voo aprovado do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de cinco milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 2000 pés, o que for maior.</p>	<p>(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de voo aprovado do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de cinco milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 2000 pés, o que for maior.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
Para o propósito do parágrafo (b)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota, que o peso do avião no ponto onde os motores falham inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo, chegando à vertical do mesmo a uma altura de pelo menos 1500 pés e após isso voar mais 15 minutos na potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos, 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 no Manual de voo aprovado do avião.	Para o propósito do parágrafo (b)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota, que o peso do avião no ponto onde os motores falham inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo, chegando à vertical do mesmo a uma altura de pelo menos 1500 pés e após isso voar mais 15 minutos na potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos, 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 no Manual de voo aprovado do avião.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Aviões de tipo homologado após 29 de agosto de 1959 (SR 422B). Nenhuma pessoa pode operar um grande avião categoria transporte ao longo de uma rota a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	(c) Aviões de tipo homologado após 29 de agosto de 1959 (SR 422B). Nenhuma pessoa pode operar um grande avião categoria transporte ao longo de uma rota a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	<b>mantido texto atual</b>
(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) seu peso, considerando os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de voo aprovado do avião, permite ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores até um aeródromo que atenda aos requisitos de 135.387 com uma trajetória líquida de voo (considerando as temperaturas ambiente previstas ao longo da trajetória) livrando verticalmente por pelo menos 2000 pés todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de cinco milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida. Para os propósitos deste parágrafo, é assumido que:	(2) seu peso, considerando os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de voo aprovado do avião, permite ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores até um aeródromo que atenda aos requisitos de 135.387 com uma trajetória líquida de voo (considerando as temperaturas ambiente previstas ao longo da trajetória) livrando verticalmente por pelo menos 2000 pés todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de cinco milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida. Para os propósitos deste parágrafo, é assumido que:	<b>mantido texto atual</b>
(i) os dois motores falham no ponto mais crítico em rota;	(i) os dois motores falham no ponto mais crítico em rota;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) a trajetória líquida de voo tem um gradiente positivo a 1500 pés acima do aeródromo onde o pouso é previsto ser feito após a falha dos motores;	(ii) a trajetória líquida de voo tem um gradiente positivo a 1500 pés acima do aeródromo onde o pouso é previsto ser feito após a falha dos motores;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) o alijamento de combustível pode ser aprovado se o detentor de certificado demonstrar que as tripulações são devidamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções são tomadas para garantir um procedimento seguro;	(iii) o alijamento de combustível pode ser aprovado se o detentor de certificado demonstrar que as tripulações são devidamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções são tomadas para garantir um procedimento seguro;	<b>mantido texto atual</b>
(iv) o peso do avião no ponto onde é assumida a falha dos dois motores prevê combustível suficiente para continuar para o aeródromo, chegando na sua vertical a uma altura de pelo menos 1500 pés e após isso voar mais 15 minutos a uma potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos, e	(iv) o peso do avião no ponto onde é assumida a falha dos dois motores prevê combustível suficiente para continuar para o aeródromo, chegando na sua vertical a uma altura de pelo menos 1500 pés e após isso voar mais 15 minutos a uma potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos, e	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(v) o consumo de combustível e óleo após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto pelos dados da trajetória líquida de voo do Manual de voo aprovado do avião.]	(v) o consumo de combustível e óleo após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto pelos dados da trajetória líquida de voo do Manual de voo aprovado do avião.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.385 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO</b>	<b>135.385 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso que (considerando o consumo normal de combustível e óleo durante o voo para o aeródromo de destino ou aeródromo de alternativa) leve o peso do avião, na chegada, a exceder o peso de pouso previsto no Manual de voo para a altitude do aeródromo de destino ou de alternativa na temperatura ambiente esperada no horário do pouso.	(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso que (considerando o consumo normal de combustível e óleo durante o voo para o aeródromo de destino ou aeródromo de alternativa) leve o peso do avião, na chegada, a exceder o peso de pouso previsto no Manual de voo para a altitude do aeródromo de destino ou de alternativa na temperatura ambiente esperada no horário do pouso.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) ou (e) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião, a menos que seu peso no destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota e de acordo com os gráficos de distância de pouso do Manual de voo para a altitude e o vento esperado no aeródromo de destino, no horário estimado de pouso, permita executar um pouso completo no aeródromo de destino dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:	(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) ou (e) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião, a menos que seu peso no destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota e de acordo com os gráficos de distância de pouso do Manual de voo para a altitude e o vento esperado no aeródromo de destino, no horário estimado de pouso, permita executar um pouso completo no aeródromo de destino dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:	<b>mantido texto atual</b>
(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou	(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) na pista mais adequada, considerada a direção e a intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições como auxílios de pouso e características do terreno.	(2) na pista mais adequada, considerada a direção e a intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições como auxílios de pouso e características do terreno.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Um avião turboélice, que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos desta seção, exceto que o pouso completo tomaria 70% do comprimento efetivo da pista.	(c) Um avião turboélice, que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos desta seção, exceto que o pouso completo tomaria 70% do comprimento efetivo da pista.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(d) Ninguém pode decolar com um avião a reação se as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso, a menos que o comprimento efetivo dessa pista seja pelo menos 115% do comprimento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Entretanto, se for demonstrado, em condições reais, para um específico tipo e modelo de avião, que técnicas de pouso em pistas molhadas requerem distâncias menores (porém nunca inferiores àquelas requeridas pelo parágrafo (b) desta seção) e se tais técnicas e distâncias forem aprovadas e incluídas no Manual de voo do avião, o DAC poderá autorizar operações de acordo com as mesmas.</p>	<p>(d) Ninguém pode decolar com um avião a reação se as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso, a menos que o comprimento efetivo dessa pista seja pelo menos 115% do comprimento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Entretanto, se for demonstrado, em condições reais, para um específico tipo e modelo de avião, que técnicas de pouso em pistas molhadas requerem distâncias menores (porém nunca inferiores àquelas requeridas pelo parágrafo (b) desta seção) e se tais técnicas e distâncias forem aprovadas e incluídas no Manual de voo do avião, a ANAC poderá autorizar operações de acordo com as mesmas.</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b></p>
<p>(e) Um avião a reação, que estaria proibido de decolar por não cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se for indicado um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos do parágrafo (b) desta seção.</p>	<p>(e) Um avião a reação, que estaria proibido de decolar por não cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se for indicado um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos do parágrafo (b) desta seção.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p><b>135.387 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE POUSO EM AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b></p>	<p><b>135.387 - GRANDES AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE COM MOTORES A TURBINA. LIMITAÇÕES DE POUSO EM AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b></p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>Nenhuma pessoa pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um grande avião categoria transporte com motores a turbina a menos que (baseado no que é assumido em 135.385(b)) esse avião, no peso esperado ao tempo da chegada, possa executar um pouso completo em 70% do comprimento efetivo da pista do aeródromo, no caso de aviões turboélice, e em 60% do comprimento efetivo da pista, no caso de avião a reação, sempre considerando que o avião passa 50 pés acima do ponto em que o plano de liberação de obstáculos intercepta a linha central da pista.</p>	<p>Nenhuma pessoa pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um grande avião categoria transporte com motores a turbina a menos que (baseado no que é assumido em 135.385(b)) esse avião, no peso esperado ao tempo da chegada, possa executar um pouso completo em 70% do comprimento efetivo da pista do aeródromo, no caso de aviões turboélice, e em 60% do comprimento efetivo da pista, no caso de avião a reação, sempre considerando que o avião passa 50 pés acima do ponto em que o plano de liberação de obstáculos intercepta a linha central da pista.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
	<p>(b) Os operadores que operam sob demanda podem selecionar um aeroporto alternativo para um avião de grande porte de categoria transporte com motor a turbina se (com base nos pressupostos do 135.385 (f)) o avião, com o peso esperado no momento da chegada, pode efetuar o pouso com parada completa dentro de 80 por cento do comprimento útil da pista de um ponto de 50 pés acima da interseção entre a Clearway e da pista.</p>	<p><b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.387)</b></p>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<b>135.389 - GRANDES AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM</b>	<b>135.389 - GRANDES AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE DECOLAGEM</b>	mantido texto atual
(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião não incluído na categoria transporte pode decolar com este avião com um peso maior do que o peso que permita que avião seja trazido a uma parada segura dentro do comprimento efetivo da pista, a partir de qualquer ponto durante a decolagem antes de alcançar 105 por cento da velocidade mínima de controle (a menor velocidade na qual um avião pode ser controlado de maneira segura em voo após um motor tornar-se inoperante) ou 115 por cento da velocidade de estol sem potência nos motores na configuração de decolagem, o que for maior.	(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião não incluído na categoria transporte pode decolar com este avião com um peso maior do que o peso que permita que avião seja trazido a uma parada segura dentro do comprimento efetivo da pista, a partir de qualquer ponto durante a decolagem antes de alcançar 105 por cento da velocidade mínima de controle (a menor velocidade na qual um avião pode ser controlado de maneira segura em voo após um motor tornar-se inoperante) ou 115 por cento da velocidade de estol sem potência nos motores na configuração de decolagem, o que for maior.	mantido texto atual
(b) Para os propósitos desta seção:	(b) Para os propósitos desta seção:	mantido texto atual
(1) pode ser assumido que potência de decolagem é usada em todos os motores durante a aceleração;	(1) pode ser assumido que potência de decolagem é usada em todos os motores durante a aceleração;	mantido texto atual
(2) pode ser levado em conta não mais que 50 por cento do componente de vento de proa conhecido ou não menos que 150 por cento do componente de vento de cauda conhecido;	(2) pode ser levado em conta não mais que 50 por cento do componente de vento de proa conhecido ou não menos que 150 por cento do componente de vento de cauda conhecido;	mantido texto atual
(3) o gradiente médio da pista (a diferença entre a elevação das extremidades da pista dividida pelo comprimento total) deve ser considerado se for maior que meio por cento;	(3) o gradiente médio da pista (a diferença entre a elevação das extremidades da pista dividida pelo comprimento total) deve ser considerado se for maior que meio por cento;	mantido texto atual
(4) é assumido que o avião é operado em atmosfera padrão; e	(4) é assumido que o avião é operado em atmosfera padrão; e	mantido texto atual
(5) para decolagens, "comprimento efetivo da pista" significa a distância entre o início da pista na qual a decolagem é iniciada até o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos, associado com o outro lado da pista, intercepta a linha central da pista.]	(5) para decolagens, "comprimento efetivo da pista" significa a distância entre o início da pista na qual a decolagem é iniciada até o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos, associado com o outro lado da pista, intercepta a linha central da pista.]	mantido texto atual
<b>135.391 - GRANDES AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES EM ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE</b>	<b>135.391 - GRANDES AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES EM ROTA COM UM MOTOR INOPERANTE</b>	mantido texto atual
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião não incluído na categoria transporte pode decolar este avião com um peso que não permita uma razão de subida de pelo menos 50 pés por minuto, com o motor crítico inoperante, a altitude de no mínimo 1000 pés acima da mais alta obstrução dentro da faixa de cinco milhas para cada lado da trajetória pretendida, ou 5000 pés, o que for maior.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa operando um grande avião não incluído na categoria transporte pode decolar este avião com um peso que não permita uma razão de subida de pelo menos 50 pés por minuto, com o motor crítico inoperante, a altitude de no mínimo 1000 pés acima da mais alta obstrução dentro da faixa de cinco milhas para cada lado da trajetória pretendida, ou 5000 pés, o que for maior.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, se o <b>DAC</b> achar que a segurança das operações não está prejudicada, uma pessoa pode operar o avião em uma altura que permita ao avião, em caso de falha do motor, livrar todas as obstruções dentro da faixa de cinco milhas para cada lado da rota pretendida por 1000 pés. Se este procedimento for usado, a razão de descida para o apropriado peso e altitude é assumida ser de 50 pés por minuto maior que a razão contida nos dados de desempenho aprovado. Antes da aprovação de tais procedimentos, o <b>DAC</b> considera o seguinte para a rota, segmento de rota ou área envolvida:	(b) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, se a <b>ANAC</b> achar que a segurança das operações não está prejudicada, uma pessoa pode operar o avião em uma altura que permita ao avião, em caso de falha do motor, livrar todas as obstruções dentro da faixa de cinco milhas para cada lado da rota pretendida por 1000 pés. Se este procedimento for usado, a razão de descida para o apropriado peso e altitude é assumida ser de 50 pés por minuto maior que a razão contida nos dados de desempenho aprovado. Antes da aprovação de tais procedimentos, a <b>ANAC</b> considera o seguinte para a rota, segmento de rota ou área envolvida:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) a confiabilidade da previsão de condições meteorológicas e de ventos;	(1) a confiabilidade da previsão de condições meteorológicas e de ventos;	<b>mantido texto atual</b>
(2) a localização e tipos de auxílios a navegação;	(2) a localização e tipos de auxílios a navegação;	<b>mantido texto atual</b>
(3) as condições meteorológicas predominantes, particularmente a frequência e quantidade de turbulência normalmente encontrada;	(3) as condições meteorológicas predominantes, particularmente a frequência e quantidade de turbulência normalmente encontrada;	<b>mantido texto atual</b>
(4) características do terreno;	(4) características do terreno;	<b>mantido texto atual</b>
(5) problemas de tráfego aéreo; e	(5) problemas de tráfego aéreo; e	<b>mantido texto atual</b>
(6) Quaisquer outros fatores operacionais que afetem as operações.	(6) Quaisquer outros fatores operacionais que afetem as operações.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Para o propósito desta seção, é assumido que:	(c) Para o propósito desta seção, é assumido que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) o motor crítico está inoperante;	(1) o motor crítico está inoperante;	<b>mantido texto atual</b>
(2) a hélice do motor inoperante está na posição de mínimo arrasto;	(2) a hélice do motor inoperante está na posição de mínimo arrasto;	<b>mantido texto atual</b>
(3) os flapes das asas e o trem de pouso estão na posição mais favorável;	(3) os flapes das asas e o trem de pouso estão na posição mais favorável;	<b>mantido texto atual</b>
(4) os motores em funcionamento estão operando na potência máxima contínua disponível;	(4) os motores em funcionamento estão operando na potência máxima contínua disponível;	<b>mantido texto atual</b>
(5) o avião está operando em atmosfera padrão; e	(5) o avião está operando em atmosfera padrão; e	<b>mantido texto atual</b>
(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.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.393 - GRANDES AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO.</b>	<b>135.393 - GRANDES AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE DESTINO.</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião não incluído na categoria transporte pode decolar com este avião com um peso que:	(a) Nenhuma pessoa operando um grande avião não incluído na categoria transporte pode decolar com este avião com um peso que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) considerando o consumo de óleo e combustível previsto, seja maior que o peso que permite um pouso com parada total dentro de 60 por cento do comprimento efetivo da pista mais adequada no aeródromo de destino; ou	(1) considerando o consumo de óleo e combustível previsto, seja maior que o peso que permite um pouso com parada total dentro de 60 por cento do comprimento efetivo da pista mais adequada no aeródromo de destino; ou	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(2) seja maior que o peso permissível se o pouso é para ser realizado:	(2) seja maior que o peso permissível se o pouso é para ser realizado:	<b>mantido texto atual</b>
(i) na pista com o maior comprimento efetivo com vento calmo; ou	(i) na pista com o maior comprimento efetivo com vento calmo; ou	<b>mantido texto atual</b>
(ii) na pista requerida pelo vento provável, levando em conta não mais que 50 por cento de componente de vento de proa ou não menos que 150 por cento de componente de vento de cauda.	(ii) na pista requerida pelo vento provável, levando em conta não mais que 50 por cento de componente de vento de proa ou não menos que 150 por cento de componente de vento de cauda.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Para o propósito desta seção, é assumido que:	(b) Para o propósito desta seção, é assumido que:	<b>mantido texto atual</b>
(1) o avião passa diretamente sobre a interseção do plano de liberação de obstáculos e a pista a uma altura de 50 pés, em uma rampa de aproximação estável e a uma velocidade verdadeira indicada de pelo menos 1,3 V <sub>so</sub> ;	(1) o avião passa diretamente sobre a interseção do plano de liberação de obstáculos e a pista a uma altura de 50 pés, em uma rampa de aproximação estável e a uma velocidade verdadeira indicada de pelo menos 1,3 V <sub>so</sub> ;	<b>mantido texto atual</b>
(2) o pouso não requer excepcional habilidade do piloto; e	(2) o pouso não requer excepcional habilidade do piloto; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) o avião está operando em atmosfera padrão.]	(3) o avião está operando em atmosfera padrão.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.395 - GRANDES AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b>	<b>135.395 - GRANDES AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE: LIMITAÇÕES DE POUSO NO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA</b>	<b>mantido texto atual</b>
Nenhuma pessoa pode selecionar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um grande avião não incluído na categoria transporte a menos que o avião (com o peso estimado para o momento da chegada), baseado no que foi assumido em 135.393(b) possa ser trazido a um pouso com parada total dentro de 70 por cento do efetivo comprimento da pista.]	Nenhuma pessoa pode selecionar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um grande avião não incluído na categoria transporte a menos que o avião (com o peso estimado para o momento da chegada), baseado no que foi assumido em 135.393(b) possa ser trazido a um pouso com parada total dentro de 70 por cento do efetivo comprimento da pista.]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.397 - PEQUENOS AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO</b>	<b>135.397 - PEQUENOS AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhuma pessoa pode operar um pequeno avião categoria transporte com motor convencional a menos que essa pessoa cumpra com as limitações de peso da seção 135.365, as limitações de decolagem da seção 135.367 (exceto o parágrafo (a)(3)), e as limitações de pouso das seções 135.375 e 135.377.	(a) Nenhuma pessoa pode operar um pequeno avião categoria transporte com motor convencional a menos que essa pessoa cumpra com as limitações de peso da seção 135.365, as limitações de decolagem da seção 135.367 (exceto o parágrafo (a)(3)), e as limitações de pouso das seções 135.375 e 135.377.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Nenhuma pessoa pode operar um pequeno avião categoria transporte com motor a turbina a menos que esta pessoa cumpra com as limitações de decolagem da seção 135.379 (exceto parágrafo (d) e (f)) e as limitações de pouso das seções 135.385 e 135.387.	(b) Nenhuma pessoa pode operar um pequeno avião categoria transporte com motor a turbina a menos que esta pessoa cumpra com as limitações de decolagem da seção 135.379 (exceto parágrafo (d) e (f)) e as limitações de pouso das seções 135.385 e 135.387.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.398 - LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO. AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE REGIONAL</b>	<b>135.398 - LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO. AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE REGIONAL</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do Manual de voo aprovado.	(a) Nenhuma pessoa pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do Manual de voo aprovado.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião categoria transporte regional com um peso maior do que aquele previsto no Manual de voo aprovado para permitir uma trajetória líquida de decolagem, livrando todos os obstáculos por uma distância vertical de pelo menos 35 pés ou por uma distância horizontal de pelo menos 200 pés enquanto dentro dos limites do aeródromo e por uma distância horizontal de pelo menos 300 pés após passar tais limites.	(b) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião categoria transporte regional com um peso maior do que aquele previsto no Manual de voo aprovado para permitir uma trajetória líquida de decolagem, livrando todos os obstáculos por uma distância vertical de pelo menos 35 pés ou por uma distância horizontal de pelo menos 200 pés enquanto dentro dos limites do aeródromo e por uma distância horizontal de pelo menos 300 pés após passar tais limites.	mantido texto atual
(c) Ninguém pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que a pessoa cumpra as limitações de pouso estabelecidas em 135.385 e 135.387. Para os propósitos deste parágrafo, os parágrafos 135.385 e 135.387 são aplicáveis a todos os aviões categoria transporte regional, não obstante sua aplicabilidade ser estabelecida para <b>pequenos aviões</b> categoria transporte, com <b>motores a turbina</b> .	(c) Ninguém pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que a pessoa cumpra as limitações de pouso estabelecidas em 135.385 e 135.387. Para os propósitos deste parágrafo, os parágrafos 135.385 e 135.387 são aplicáveis a todos os aviões categoria transporte regional, não obstante sua aplicabilidade ser estabelecida para <u>grandes aviões</u> categoria transporte, com <b>motores a turbina</b> .	harmonização com o regulamento americano e a proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.398 e LAR 135.1300)
(d) Na determinação de pesos máximos, distâncias mínimas e trajetórias de voo conforme os parágrafos (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a pista a ser usada considerando a elevação do aeródromo, o gradiente efetivo da pista, a temperatura ambiente e as componentes de vento no momento da decolagem.	(d) Na determinação de pesos máximos, distâncias mínimas e trajetórias de voo conforme os parágrafos (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a pista a ser usada considerando a elevação do aeródromo, o gradiente efetivo da pista, a temperatura ambiente e as componentes de vento no momento da decolagem.	mantido texto atual
(e) Para os propósitos desta seção, é assumido que o avião não é inclinado até atingir a altura de 50 pés, como mostrado nos dados da trajetória líquida de decolagem do Manual de voo e, após isso a inclinação máxima não pode ultrapassar 15 graus.	(e) Para os propósitos desta seção, é assumido que o avião não é inclinado até atingir a altura de 50 pés, como mostrado nos dados da trajetória líquida de decolagem do Manual de voo e, após isso a inclinação máxima não pode ultrapassar 15 graus.	mantido texto atual
<b>135.399 - PEQUENOS AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO</b>	<b>135.399 - PEQUENOS AVIÕES NÃO INCLUÍDOS NA CATEGORIA TRANSPORTE. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO</b>	mantido texto atual
(a) Nenhuma pessoa pode operar um pequeno avião com motores convencionais ou turboélice, cujo tipo tenha sido homologado segundo os parágrafos 135.169(b)(2), (3), (4), (5) ou (6), a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do Manual de voo aprovado ou equivalente, em todas as operações conduzidas segundo este regulamento. Adicionalmente, se o tipo do avião tiver sido homologado de acordo com os parágrafos 135.169(b)(4) ou (5), essa pessoa deve cumprir as limitações de peso de pouso constantes do Manual de voo aprovado ou equivalente quando conduzindo operações segundo este regulamento.	(a) Nenhuma pessoa pode operar um pequeno avião com motores convencionais ou turboélice, cujo tipo tenha sido homologado segundo os parágrafos 135.169(b)(2), (3), (4), (5) ou (6), a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do Manual de voo aprovado ou equivalente, em todas as operações conduzidas segundo este regulamento. Adicionalmente, se o tipo do avião tiver sido homologado de acordo com os parágrafos 135.169(b)(4) ou (5), essa pessoa deve cumprir as limitações de peso de pouso constantes do Manual de voo aprovado ou equivalente quando conduzindo operações segundo este regulamento.	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião cujo tipo tenha sido homologado de acordo com o parágrafo 135.169(b)(6) a menos que essa pessoa cumpra com as limitações de peso de pouso estabelecidas pelos parágrafos 135.385 e 135.387 deste regulamento. Para os propósitos deste parágrafo os parágrafos 135.385 e 135.387 são aplicáveis a pequenos aviões com motores convencionais ou turboélice não obstante sua aplicabilidade ser estabelecida para <b>pequenos</b> aviões categoria transporte com motores a turbina.	(b) Nenhuma pessoa pode operar um avião cujo tipo tenha sido homologado de acordo com o parágrafo 135.169(b)(6) a menos que essa pessoa cumpra com as limitações de peso de pouso estabelecidas pelos parágrafos 135.385 e 135.387 deste regulamento. Para os propósitos deste parágrafo os parágrafos 135.385 e 135.387 são aplicáveis a pequenos aviões com motores propelidos a hélice ou turboélice não obstante sua aplicabilidade ser estabelecida para <b>grandes aviões</b> categoria transporte com motores a turbina.	harmonização com o regulamento americano - (FAR135.399)
<b>SUBPARTE J - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	<b>SUBPARTE J - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	mantido texto atual
<b>135.411 - APLICABILIDADE</b>	<b>135.411 - APLICABILIDADE</b>	mantido texto atual
(a) Esta subparte estabelece regras adicionais àquelas contidas em outros regulamentos sobre manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, aplicáveis aos detentores de certificado, como se segue:	(a) Esta subparte estabelece regras adicionais àquelas contidas em outros regulamentos sobre manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, aplicáveis aos detentores de certificado, como se segue:	mantido texto atual
(1) Aeronaves cujo tipo foi homologado com uma configuração para passageiros, excluindo <b>qual-quer</b> assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo os <b>RBHA 91 e 43</b> e de acordo com 135.415, 135.416, 135.417 e 135.421. Pode ser usado um programa de inspeções aprovado de acordo com 135.419.	(1) Aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo os <b>RBAC 91 e 43</b> e de acordo com 135.415, 135.416, 135.417 e 135.421. Pode ser usado um programa de inspeções aprovado de acordo com 135.419.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(2) Aeronaves cujo tipo foi <b>homologado</b> com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais, devem ser mantidas conforme um programa de manutenção de acordo com 135.415, 135.416, 135.417 e 135.423 até 135.443.	(2) Aeronaves cujo tipo foi <b>certificado</b> com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais, devem ser mantidas conforme um programa de manutenção de acordo com 135.415, 135.416, 135.417 e 135.423 até 135.443.	adequação de nomenclatura
(b) Um detentor de certificado, a menos que lhe seja exigido outro procedimento, pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.	(b) Um detentor de certificado, a menos que lhe seja exigido outro procedimento, pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.	mantido texto atual
(c) Aeronave monomotorada usada em operações IFR para transporte de passageiros deve também ser mantida de acordo com a seção 135.421(c), (d) e (e).	(c) Aeronave monomotorada usada em operações IFR para transporte de passageiros deve também ser mantida de acordo com a seção 135.421(c), (d) e (e).	mantido texto atual
	(d) O detentor de um certificado que decide operar em conformidade com o 135.364 deve manter suas aeronaves no parágrafo (a) (2) desta seção e os requisitos adicionais do Anexo G desse regulamento.	harmonização com o regulamento americano - ( FAR 135.411)
<b>135.412 - INSTALAÇÕES E RECURSOS PARA MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	<b>135.412 - INSTALAÇÕES E RECURSOS PARA MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>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 <b>RBHA 145</b> 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 associado do detentor de certificado, onde aplicável, que não pode ser inferior ao requerido pelo <b>RBHA 145</b>.</p>	<p>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 <b>RBAC 145</b> 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 associado do detentor de certificado, onde aplicável, que não pode ser inferior ao requerido pelo <b>RBAC 145</b>.</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b></p>
<p><b>135.413 - RESPONSABILIDADE PELA AERONAVEGABILIDADE</b></p>	<p><b>135.413 - RESPONSABILIDADE PELA AERONAVEGABILIDADE</b></p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(a) Cada detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as inspeções requeridas pelo <b>RBHA 43</b>.</p>	<p>(a) Cada detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as inspeções requeridas pelo <b>RBAC 43</b>.</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b></p>
<p>(b) Cada detentor de certificado que mantenha suas aeronaves de acordo com 135.411(a)(2) deve:</p>	<p>(b) Cada detentor de certificado que mantenha suas aeronaves de acordo com 135.411(a)(2) deve:</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(1) executar a manutenção, a manutenção preventiva, as modificações e os reparos de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência e partes, segundo o seu manual e este regulamento; ou</p>	<p>(1) executar a manutenção, a manutenção preventiva, as modificações e os reparos de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência e partes, segundo o seu manual e este regulamento; ou</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(2) fazer contrato com outra pessoa para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos. Entretanto, o detentor de certificado deve assegurar-se que qualquer trabalho executado pela outra pessoa seja executado de acordo com o seu manual e com este regulamento.</p>	<p>(2) fazer contrato com outra pessoa para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos. Entretanto, o detentor de certificado deve assegurar-se que qualquer trabalho executado pela outra pessoa seja executado de acordo com o seu manual e com este regulamento.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p><b>135.415 - RELATÓRIOS DE CONFIABILIDADE MECÂNICA (VER NOVA SEÇÃO 135.415 À FRENTE)</b></p>		<p><b>prazo expirado</b></p>
<p>[(a) Até 30 de janeiro de 2006, cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou a detecção de cada falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave no que diz respeito a:]</p>		<p><b>prazo expirado</b></p>
<p>(1) fogo em voo e funcionamento do sistema de alarme de fogo relacionado;</p>		<p><b>prazo expirado</b></p>
<p>(2) fogo em voo em áreas não protegidas por sistema de alarme de fogo;</p>		<p><b>prazo expirado</b></p>



<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(3) falsos alarmes de fogo em voo;		prazo expirado
(4) danos em voo ao motor, estrutura adjacente, equipamentos ou componentes, causados pelo sistema de exaustão do motor;		prazo expirado
(5) componentes da aeronave que provoquem acúmulo ou circulação de vapor, fumaça ou de gases tóxicos ou nocivos na cabine da tripulação ou dos passageiros, em voo;		prazo expirado
(6) corte do motor em voo em virtude de apagamento do mesmo;		prazo expirado
(7) corte do motor em voo quando ocorrer dano externo ao motor ou à estrutura da aeronave;		prazo expirado
(8) corte do motor em voo devido à ingestão de corpo estranho ou gelo;		prazo expirado
(9) corte de mais de um motor em voo;		prazo expirado
(10) embaçamento de hélice ou impossibilidade do sistema controlar sobrevelocidade em voo;		prazo expirado
(11) sistema de combustível ou de alijamento de combustível que afete o fluxo para o motor ou cause vazamentos perigosos em voo;		prazo expirado
(12) extensão ou retração do trem de pouso ou abertura ou fechamento das portas do trem, não comandados, em voo;		prazo expirado
(13) componentes do sistema de freios que resulte em perda da força de atuação dos freios, com o avião em movimento no solo;		prazo expirado
(14) estrutura da aeronave que requeira grande reparo;		prazo expirado
(15) rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante; e		prazo expirado
(16) componentes ou sistemas da aeronave que resultem na necessidade de uma ação de emergência em voo, que não ação de corte do motor.		prazo expirado
(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.		prazo expirado
(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.		prazo expirado

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(d) Cada detentor de certificado deve enviar cada relatório requerido por esta seção, por escrito, ao DAC. Os relatórios devem ser enviados dentro de 10 dias úteis a partir do dia da ocorrência ou, se o incidente ocorreu em rota, 10 dias úteis após o regresso do piloto à sua sede operacional.		prazo expirado
(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:		prazo expirado
(1) o tipo e a matrícula da aeronave;		prazo expirado
(2) o nome do operador;		prazo expirado
(3) a data da ocorrência;		prazo expirado
(4) a natureza da falha, mau funcionamento ou defeito;		prazo expirado
(5) identificação da peça e do sistema envolvido, incluindo identificação do conjunto maior a que pertence (se for o caso) e tempo desde a última inspeção geral, se conhecido;		prazo expirado
(6) causa aparente da falha, mau funcionamento ou defeito (por exemplo: desgaste, rachadura, deficiência de projeto ou erro da manutenção); e		prazo expirado
(7) outras informações pertinentes necessárias para melhor identificação e determinação da gravidade ou ação corretiva.		prazo expirado
(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 pelo RBHA 21.		prazo expirado
(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 pelo RBHA 21.		prazo expirado
(h) Sempre que um detentor de certificado obtiver novas informações, inclusive informações provenientes dos fabricantes ou outras agências, pertinentes a um relatório requerido por esta seção, ele deve enviá-las como um suplemento ao relatório original e usar o único número de controle do relatório original, referenciando a data e local de apresentação do mesmo.		prazo expirado
[(i) Esta seção perde a validade em 31 de janeiro de 2006, sendo substituída pelas seções 135.415 (nova) e 135.416.]		prazo expirado

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<b>135.415 - RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (OPERACIONAIS)</b>	<b>135.415 - RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (OPERACIONAIS)</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a)(1), (a)(2) e (a)(3). (...).		<b>adequação de texto</b>
(1) qualquer incêndio e, quando monitorado por um sistema de alarme de fogo a ele relacionado, se tal sistema funcionou apropriadamente;	(a)(1) qualquer incêndio e, quando monitorado por um sistema de alarme de fogo a ele relacionado, se tal sistema funcionou apropriadamente;	<b>adequação de numeração</b>
(2) qualquer alarme falso de fogo ou fumaça;	(2) qualquer alarme falso de fogo ou fumaça;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(6) um sistema de embafeiramento de hélice ou capacidade do mesmo em controlar sobrevelocidade;	(6) um sistema de embafeiramento de hélice ou capacidade do mesmo em controlar sobrevelocidade;	<b>mantido texto atual</b>
	(7) o desligamento do motor durante o vôo quando ocorre danos externos ao motor ou estrutura da aeronave;	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.415)</b>
	(8) desligamento do motor durante o voo, devido à ingestão de objeto estranho ou formação de gelo;	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.415)</b>
	(9) desligamento de mais de um motor durante o voo;	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.415)</b>
	(10) o sistema de embafeiramento de hélice ou capacidade do sistema para controlar o excesso de velocidade durante o vôo;	<b>harmonização com o regulamento americano - (FAR 135.415)</b>
(7) um sistema de combustível ou de alijamento de combustível que afete o fluxo do combustível ou cause vazamento perigoso;	(11) um sistema de combustível ou de alijamento de combustível que afete o fluxo do combustível ou cause vazamento perigoso;	<b>adequação de numeração</b>
(8) extensão ou retração do trem de pouso ou abertura ou fechamento das portas do trem, não comandados, em voo;	(12) extensão ou retração do trem de pouso ou abertura ou fechamento das portas do trem, não comandados, em voo;	<b>adequação de numeração</b>
(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;	(13) 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;	<b>adequação de numeração</b>
(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 Piloto;	(14) 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 Piloto;	<b>adequação de numeração</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(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;	(15) 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;	<b>adequação de numeração</b>
(12) manetes automáticas (autothrottle), voo automático (autoflight), sistemas de controle de voo ou componentes desses sistemas;	(16) manetes automáticas (autothrottle), voo automático (autoflight), sistemas de controle de voo ou componentes desses sistemas;	<b>adequação de numeração</b>
(13) reservado;	(17) reservado;	<b>adequação de numeração</b>
(14) estrutura da aeronave que requeira grande reparo;	(18) estrutura da aeronave que requeira grande reparo;	<b>adequação de numeração</b>
(15) rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante; e	(19) rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante; e	<b>adequação de numeração</b>
(16) componentes ou sistemas da aeronave que resultem na necessidade de uma ação de emergência em voo, que não ação de corte do motor.	(20) componentes ou sistemas da aeronave que resultem na necessidade de uma ação de emergência em voo, que não ação de corte do motor.	<b>adequação de numeração</b>
(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.	(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.	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(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 <b>pelo DAC</b> . Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado <b>ao DAC</b> 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 <b>do DAC</b> , 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 <b>pela ANAC</b> . Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado <b>à ANAC</b> 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 <b>da ANAC</b> , por um período mínimo de 30 dias.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(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:	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(2) a matrícula da aeronave;	(2) a matrícula da aeronave;	<b>mantido texto atual</b>
(3) o nome do operador;	(3) o nome do operador;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(5) o estágio da operação no solo ou em voo 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;	<b>mantido texto atual</b>
(6) a natureza da falha, mau funcionamento ou defeito;	(6) a natureza da falha, mau funcionamento ou defeito;	<b>mantido texto atual</b>
(7) o código aplicável do "Joint Aircraft System/Component".	(7) o código aplicável do "Joint Aircraft System/Component".	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(10) o fabricante, o número de parte do fabricante, o nome da 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 da parte, o número de série e o local da peça que falhou, funcionou mal ou apresentou defeito, se aplicável;	<b>mantido texto atual</b>
(11) as precauções ou ações de emergência tomadas;	(11) as precauções ou ações de emergência tomadas;	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(13) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pelo <b>DAC</b> .	(13) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pela <b>ANAC</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(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 <b>RBHA 21</b> .	(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 <b>RBAC 21</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(g) 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.	(g) 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.	<b>mantido texto atual</b>
(h) Ninguém 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.	<b>mantido texto atual</b>
(i) 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.	(i) 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.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.416 - RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (ESTRUTURAIS)</b>	<b>135.416 - RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (ESTRUTURAIS)</b>	<b>mantido texto atual</b>
(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:]	<b>adequação de texto para melhor compreensão, retirado prazos expirados</b>
(1) corrosão, rachaduras ou descolamentos que requeiram substituição da peça afetada;	(1) corrosão, rachaduras ou descolamentos que requeiram substituição da peça afetada;	<b>mantido texto atual</b>
(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 a corrosão, rachadura ou descolagens que excedem os limites de danos permissíveis estabelecidos pelos fabricantes;	<b>mantido texto atual</b>
(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	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(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 <b>DAC</b> . Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado ao <b>DAC</b> 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 <b>pela ANAC</b> . Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado à <b>ANAC</b> 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.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(d) O detentor de certificado deve enviar os relatórios requeridos em um formulário apropriado ou em outro formato aceito pelo <b>DAC</b> . 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 <b>ANAC</b> . Cada relatório deve incluir o seguinte:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(2) o nome do operador;	(2) o nome do operador;	<b>mantido texto atual</b>
(3) a data em que a falha ou defeito foi descoberto;	(3) a data em que a falha ou defeito foi descoberto;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(6) o código aplicável do "Joint Aircraft System/Component".	(6) o código aplicável do "Joint Aircraft System/Component".	<b>mantido texto atual</b>
(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;	<b>mantido texto atual</b>
(8) outras informações necessárias para análise mais completa da causa da falha ou defeito, in-cluindo 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; e	(8) outras informações necessárias para análise mais completa da causa da falha ou defeito, in-cluindo 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; e	<b>mantido texto atual</b>
(9) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pelo <b>DAC</b> .	(9) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pela <b>ANAC</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(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 <b>RBHA 21</b> .	(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 <b>RBAC 21</b> .	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(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 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.	<b>mantido texto atual</b>
(g) Ninguém 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.	<b>mantido texto atual</b>
(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.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.417 - RELATÓRIO SUMÁRIO DE INTERRUPÇÃO (VER NOVA SEÇÃO 135.417 À FRENTE)</b>		<b>prazo expirado</b>
[Até 30 de janeiro de 2006 cada detentor de certificado deve enviar pelo correio ou entregar pessoalmente ao DAC, dentro dos 10 primeiros dias úteis de cada mês, um relatório sumário das ocorrências descritas a seguir que tenham ocorrido em suas aeronaves multimotoras no mês anterior:]		<b>prazo expirado</b>
(a) Cada interrupção de voo, mudança não prevista de aeronave em rota, pouso não previsto ou desvio de rota causado por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas e que não requerem relatórios segundo 135.415.		<b>prazo expirado</b>
(b) O número de embandeiramentos de hélice em voo, listado por tipo de hélice e motores em que se achavam instaladas. Embandeiramentos para treinamento, demonstração e exames não devem ser considerados.		<b>prazo expirado</b>
(c) [Esta seção perde validade em 31 de janeiro de 2006, quando entra em vigor a nova seção 135.417.]		<b>prazo expirado</b>
<b>135.417 - RELATÓRIO SUMÁRIO DE INTERRUPÇÃO</b>	<b>135.417 - RELATÓRIO SUMÁRIO DE INTERRUPÇÃO</b>	<b>mantido texto atual</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
[A partir de 31 de janeiro de 2006 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 135.415 ou 135.416 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 135.415 ou 135.416 deste regulamento.]	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
<b>135.419 - PROGRAMA APROVADO DE INSPEÇÕES NAS AERONAVES</b>	<b>135.419 - PROGRAMA APROVADO DE INSPEÇÕES NAS AERONAVES</b>	mantido texto atual
(a) Sempre que o DAC considerar que as inspeções de aeronaves requeridas ou permitidas pelo RBHA 91 não são adequadas para os fins deste regulamento, ele poderá modificar as especificações operativas do detentor de certificado, de acordo com 135.17, requerendo ou permitindo o estabelecimento de um programa de inspeções para qualquer tipo e modelo de aeronave da qual o detentor de certificado tenha uso exclusivo de pelo menos uma aeronave, como definido em 135.25(b).	(a) Sempre que a ANAC considerar que as inspeções de aeronaves requeridas ou permitidas pelo RBAC 91 não são adequadas para os fins deste regulamento, ele poderá modificar as especificações operativas do detentor de certificado, de acordo com 135.17, requerendo ou permitindo o estabelecimento de um programa de inspeções para qualquer tipo e modelo de aeronave da qual o detentor de certificado tenha uso exclusivo de pelo menos uma aeronave, como definido em 135.25(b).	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
(b) Um detentor de certificado que solicitar modificação de suas especificações operativas, para incluir um programa aprovado de inspeções para suas aeronaves, deve anexar tal programa ao requerimento submetido à aprovação do DAC.	(b) Um detentor de certificado que solicitar modificação de suas especificações operativas, para incluir um programa aprovado de inspeções para suas aeronaves, deve anexar tal programa ao requerimento submetido à aprovação da ANAC.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(c) Cada detentor de certificado cujas especificações operativas requerem programas aprovados de inspeções de aeronaves deve submeter tais programas à aprovação do DAC, dentro de 30 dias após ser informada a respeito, a menos que as próprias especificações operativas determinem outro prazo.	(c) Cada detentor de certificado cujas especificações operativas requerem programas aprovados de inspeções de aeronaves deve submeter tais programas à aprovação da ANAC, dentro de 30 dias após ser informada a respeito, a menos que as próprias especificações operativas determinem outro prazo.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(d) O programa de inspeções de aeronaves submetido à aprovação do DAC deve conter o seguinte:	(d) O programa de inspeções de aeronaves submetido à aprovação da ANAC deve conter o seguinte:	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(1) instruções e procedimentos para conduzir as inspeções nas aeronaves (que devem incluir os testes e verificações necessárias), definindo em detalhe as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos normais e de emergência que devem ser inspecionadas;	(1) instruções e procedimentos para conduzir as inspeções nas aeronaves (que devem incluir os testes e verificações necessárias), definindo em detalhe as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos normais e de emergência que devem ser inspecionadas;	mantido texto atual
(2) um programa para a execução das inspeções requeridas pelo parágrafo (d)(1) desta seção, expresso em termos de tempo de funcionamento, tempo calendárico, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos itens; e	(2) um programa para a execução das inspeções requeridas pelo parágrafo (d)(1) desta seção, expresso em termos de tempo de funcionamento, tempo calendárico, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos itens; e	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) instruções e procedimentos para registro de discrepâncias encontradas durante as inspeções e de ações corretivas ou prorrogação da correção de tais discrepâncias, incluindo a forma e a distribuição desses registros.	(3) instruções e procedimentos para registro de discrepâncias encontradas durante as inspeções e de ações corretivas ou prorrogação da correção de tais discrepâncias, incluindo a forma e a distribuição desses registros.	mantido texto atual
(e) Após aprovação, o detentor de certificado deve incluir os programas de inspeções aprovados no manual requerido por 135.21.	(e) Após aprovação, o detentor de certificado deve incluir os programas de inspeções aprovados no manual requerido por 135.21.	mantido texto atual
(f) Sempre que o <b>DAC</b> julgar que são necessárias revisões em um programa de inspeções aprovado, visando adequá-lo a novas circunstâncias, o detentor do certificado será notificado por escrito, devendo efetuar as modificações determinadas. Entretanto, o detentor do certificado tem o direito de requerer reconsideração ao DAC, tendo 30 dias, após receber a notificação de revisão, para fazê-lo. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança, a apresentação de requerimento de reconsideração suspende a efetividade da notificação de revisão até a decisão final do <b>DAC</b> .	(f) Sempre que a <b>ANAC</b> julgar que são necessárias revisões em um programa de inspeções aprovado, visando adequá-lo a novas circunstâncias, o detentor do certificado será notificado por escrito, devendo efetuar as modificações determinadas. Entretanto, o detentor do certificado tem o direito de requerer reconsideração à <b>ANAC</b> , tendo 30 dias, após receber a notificação de revisão, para fazê-lo. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança, a apresentação de requerimento de reconsideração suspende a efetividade da notificação de revisão até a decisão final da <b>ANAC</b> .	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(g) Cada detentor de certificado, que possua um programa aprovado de inspeções de aeronaves, deve manter cada aeronave sujeita ao programa inspecionada segundo o mesmo.	(g) Cada detentor de certificado, que possua um programa aprovado de inspeções de aeronaves, deve manter cada aeronave sujeita ao programa inspecionada segundo o mesmo.	mantido texto atual
(h) A matrícula de cada aeronave sujeita a um programa aprovado de inspeções deve ser incluída na especificação operativa do detentor de certificado.	(h) A matrícula de cada aeronave sujeita a um programa aprovado de inspeções deve ser incluída na especificação operativa do detentor de certificado.	mantido texto atual
<b>135.421 - REQUISITOS ADICIONAIS DE MANUTENÇÃO</b>	<b>135.421 - REQUISITOS ADICIONAIS DE MANUTENÇÃO</b>	mantido texto atual
(a) Cada detentor de certificado que opera um tipo de aeronave de tipo homologado com uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, ou com um programa aprovado pelo <b>DAC</b> para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido por este regulamento.	(a) Cada detentor de certificado que opera um tipo de aeronave de tipo homologado com uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, ou com um programa aprovado pela <b>ANAC</b> para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido por este regulamento.	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(b) Para o propósito desta seção, um programa de manutenção do fabricante é aquele contido no manual de manutenção ou nas instruções de manutenção especificadas pelo fabricante, como requerido pelos <b>RBHA</b> , para a aeronave, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência.	(b) Para o propósito desta seção, um programa de manutenção do fabricante é aquele contido no manual de manutenção ou nas instruções de manutenção especificadas pelo fabricante, como requerido pelos <b>RBAC</b> , para a aeronave, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência.	mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC
[(c) Para cada avião monomotor para ser usado em operações IFR de transporte de passageiros, cada detentor de certificado precisa incorporar no seu programa de manutenção o seguinte:	[(c) Para cada avião monomotor para ser usado em operações IFR de transporte de passageiros, cada detentor de certificado precisa incorporar no seu programa de manutenção o seguinte:	mantido texto atual

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(1) o programa de monitoração de tendências do motor recomendado pelo fabricante, que inclui uma análise do óleo, se apropriado, ou	(1) o programa de monitoração de tendências do motor recomendado pelo fabricante, que inclui uma análise do óleo, se apropriado, ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) um programa de monitoração de tendências do motor aprovado pelo <b>DAC</b> que inclui uma análise de óleo a cada intervalo de 100 horas ou de acordo com intervalos sugerido pelo fabricante ou qualquer que seja o mais freqüente.	(2) um programa de monitoração de tendências do motor aprovado pela <b>ANAC</b> que inclui uma análise de óleo a cada intervalo de 100 horas ou de acordo com intervalos sugerido pelo fabricante ou qualquer que seja o mais freqüente.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura do RBAC</b>
(d) Para avião monomotor usado em operações IFR transportando passageiros, são requeridas instruções de manutenção escritas contendo os métodos, técnicas e práticas necessárias para manter os equipamentos especificados nas seções 135.105 e 135.163 (f) e (h).	(d) Para avião monomotor usado em operações IFR transportando passageiros, são requeridas instruções de manutenção escritas contendo os métodos, técnicas e práticas necessárias para manter os equipamentos especificados nas seções 135.105 e 135.163 (f) e (h).	<b>mantido texto atual</b>
(e) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião monomotor em condições IFR transportando passageiro, a menos que o detentor de certificado registre e mantenha nos registros de manutenção dos motores o resultado de cada teste, observação e inspeções requeridas pelo programa de monitoramento das tendências do motor aplicável especificado em (c)(1) e (c)(2) desta seção. ]	(e) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião monomotor em condições IFR transportando passageiro, a menos que o detentor de certificado registre e mantenha nos registros de manutenção dos motores o resultado de cada teste, observação e inspeções requeridas pelo programa de monitoramento das tendências do motor aplicável especificado em (c)(1) e (c)(2) desta seção. ]	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.423 - ORGANIZAÇÃO DA MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	<b>135.423 - ORGANIZAÇÃO DA MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada detentor de certificado que execute qualquer manutenção (exceto inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.	(a) Cada detentor de certificado que execute qualquer manutenção (exceto inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Cada detentor de certificado, que execute qualquer inspeção requerida por seu manual segundo 135.427(b)(2) ou (3) (nesta subparte chamada de "inspeções obrigatórias") e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos, deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.	(b) Cada detentor de certificado, que execute qualquer inspeção requerida por seu manual segundo 135.427(b)(2) ou (3) (nesta subparte chamada de "inspeções obrigatórias") e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos, deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Cada pessoa, executando inspeções além de outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, deve organizar a execução dessas tarefas de modo a separar as atividades de inspeções obrigatórias das demais atividades. A separação deve ser feita imediatamente abaixo do nível de controle administrativo com responsabilidade geral pelas atividades de inspeção e manutenção.	(c) Cada pessoa, executando inspeções além de outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, deve organizar a execução dessas tarefas de modo a separar as atividades de inspeções obrigatórias das demais atividades. A separação deve ser feita imediatamente abaixo do nível de controle administrativo com responsabilidade geral pelas atividades de inspeção e manutenção.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<b>135.425 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	<b>135.425 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	<b>TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO No 90</b>
Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aprovação da ANAC um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade disponibilizadas pela ANAC, pela organização detentora do projeto de tipo, pelos países de tais organizações e na experiência do operador. Estes programas são estabelecidos para assegurar que:	Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aprovação da ANAC um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade disponibilizadas pela ANAC, pela organização detentora do projeto de tipo, pelos países de tais organizações e na experiência do operador. Estes programas são estabelecidos para assegurar que:	<b>mantido texto atual</b>
(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos realizadas por ela, ou por outros, são executadas de acordo com o manual do detentor de certificado;	(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos realizadas por ela, ou por outros, são executadas de acordo com o manual do detentor de certificado;	<b>mantido texto atual</b>
(b) existem profissionais competentes e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos; e	(b) existem profissionais competentes e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos; e	<b>mantido texto atual</b>
(c) cada aeronave liberada para voo está aeronavegável e foi adequadamente mantida para operar segundo este regulamento.	(c) cada aeronave liberada para voo está aeronavegável e foi adequadamente mantida para operar segundo este regulamento.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.427 - REQUISITOS DO MANUAL</b>	<b>135.427 - REQUISITOS DO MANUAL</b>	<b>TEXTO DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO No 90</b>
(a) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual o organograma ou a descrição da sua organização conforme requerido por 135.423 e a lista de pessoas com quem ele possua contrato para executar qualquer de suas inspeções obrigatórias e outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos, incluindo uma descrição geral desses serviços.	(a) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual o organograma ou a descrição da sua organização conforme requerido por 135.423 e a lista de pessoas com quem ele possua contrato para executar qualquer de suas inspeções obrigatórias e outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos, incluindo uma descrição geral desses serviços.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual os programas requeridos por RBHA 135.425, os quais devem ser seguidos na execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos das aeronaves do detentor de certificado, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência. Tais programas devem incluir, pelo menos, o seguinte:	(b) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual os programas requeridos por RBHA 135.425, os quais devem ser seguidos na execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos das aeronaves do detentor de certificado, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência. Tais programas devem incluir, pelo menos, o seguinte:	<b>mantido texto atual</b>
(1) os métodos de executar manutenção, manutenção preventiva e modificações de rotina ou não (exceto inspeções obrigatórias);	(1) os métodos de executar manutenção, manutenção preventiva e modificações de rotina ou não (exceto inspeções obrigatórias);	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(2) a designação dos itens de manutenção e de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo pelo menos aqueles que podem resultar em falha, mau funcionamento ou defeito, afetando a operação segura da aeronave caso não sejam executados apropriadamente ou se peças ou materiais adequados não forem usados;	(2) a designação dos itens de manutenção e de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo pelo menos aqueles que podem resultar em falha, mau funcionamento ou defeito, afetando a operação segura da aeronave caso não sejam executados apropriadamente ou se peças ou materiais adequados não forem usados;	<b>mantido texto atual</b>
(3) os métodos de executar inspeções obrigatórias e a designação, pelo título ocupacional, do pessoal autorizado a executar cada inspeção obrigatória;	(3) os métodos de executar inspeções obrigatórias e a designação, pelo título ocupacional, do pessoal autorizado a executar cada inspeção obrigatória;	<b>mantido texto atual</b>
(4) procedimentos para a reinspeção do trabalho executado em função de defeitos constatados em inspeções obrigatórias anteriores;	(4) procedimentos para a reinspeção do trabalho executado em função de defeitos constatados em inspeções obrigatórias anteriores;	<b>mantido texto atual</b>
(5) procedimentos, padrões e limites necessários para inspeções obrigatórias e para a aceitação ou rejeição de itens que requeiram inspeção, assim como para as inspeções periódicas e calibração de ferramentas de precisão, dispositivos de medição e equipamentos de teste;	(5) procedimentos, padrões e limites necessários para inspeções obrigatórias e para a aceitação ou rejeição de itens que requeiram inspeção, assim como para as inspeções periódicas e calibração de ferramentas de precisão, dispositivos de medição e equipamentos de teste;	<b>mantido texto atual</b>
(6) procedimentos que assegurem que todas as inspeções obrigatórias foram executadas;	(6) procedimentos que assegurem que todas as inspeções obrigatórias foram executadas;	<b>mantido texto atual</b>
(7) instruções para evitar que uma pessoa, que tenha executado um determinado trabalho, execute uma inspeção obrigatória requerida pelo referido trabalho;	(7) instruções para evitar que uma pessoa, que tenha executado um determinado trabalho, execute uma inspeção obrigatória requerida pelo referido trabalho;	<b>mantido texto atual</b>
(8) instruções e procedimentos para evitar que a decisão de um inspetor, com respeito a determinada inspeção obrigatória, possa ser modificada por pessoas outras que não o seu supervisor direto ou uma pessoa do nível de controle administrativo responsável pelo gerenciamento geral não só da manutenção como das inspeções;	(8) instruções e procedimentos para evitar que a decisão de um inspetor, com respeito a determinada inspeção obrigatória, possa ser modificada por pessoas outras que não o seu supervisor direto ou uma pessoa do nível de controle administrativo responsável pelo gerenciamento geral não só da manutenção como das inspeções;	<b>mantido texto atual</b>
(9) procedimentos para assegurar que serviços de inspeção e de manutenção em geral, que não tenham sido completados sejam finalizados;	(9) procedimentos para assegurar que serviços de inspeção e de manutenção em geral, que não tenham sido completados sejam finalizados;	<b>mantido texto atual</b>
(10) as tarefas de manutenção e os respectivos intervalos em que serão executadas, considerando-se antecipadamente a utilização da aeronave;	(10) as tarefas de manutenção e os respectivos intervalos em que serão executadas, considerando-se antecipadamente a utilização da aeronave;	<b>mantido texto atual</b>
(11) quando aplicável, o programa de manutenção do operador deve incluir o programa de integridade estrutural continuada da aeronave;	(11) quando aplicável, o programa de manutenção do operador deve incluir o programa de integridade estrutural continuada da aeronave;	<b>mantido texto atual</b>
(12) quando aplicável, as descrições do programa de confiabilidade e monitoramento de condição para os sistemas da aeronave, componentes e grupo motopropulsor;	(12) quando aplicável, as descrições do programa de confiabilidade e monitoramento de condição para os sistemas da aeronave, componentes e grupo motopropulsor;	<b>mantido texto atual</b>

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
(13) identificação das tarefas de manutenção mandatórias especificadas no projeto de tipo da aeronave; e	(13) identificação das tarefas de manutenção mandatórias especificadas no projeto de tipo da aeronave; e	<b>mantido texto atual</b>
(14) o projeto e a aplicação do programa de manutenção deve incorporar os princípios de fatores humanos.	(14) o projeto e a aplicação do programa de manutenção deve incorporar os princípios de fatores humanos.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual um sistema conveniente (que pode incluir codificação) que garanta a recuperação das seguintes informações:	(c) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual um sistema conveniente (que pode incluir codificação) que garanta a recuperação das seguintes informações:	<b>mantido texto atual</b>
(1) descrição (ou referência a dados aceitáveis pelo <b>DAC</b> ) de cada trabalho executado;	(1) descrição (ou referência a dados aceitáveis pela <b>ANAC</b> ) de cada trabalho executado;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(2) o nome da pessoa que executou o trabalho, se esse trabalho tiver sido executado por pessoa não pertencente à organização do detentor; e	(2) o nome da pessoa que executou o trabalho, se esse trabalho tiver sido executado por pessoa não pertencente à organização do detentor; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) o nome ou outra identificação da pessoa que aprovou o trabalho.	(3) o nome ou outra identificação da pessoa que aprovou o trabalho.	<b>mantido texto atual</b>
[(d) Para os propósitos deste RBHA, o detentor de certificado deverá preparar esta parte do seu manual contendo informações e instruções de manutenção, no todo ou em parte, em forma impressa ou em outras formas aceitáveis pelo DAC, que sejam recuperáveis em língua portuguesa ou inglesa. Neste último caso, ele deve demonstrar que seu pessoal de manutenção é capaz de ler e compreender tal língua.]	[(d) Para os propósitos deste <b>RBAC</b> , o detentor de certificado deverá preparar esta parte do seu manual contendo informações e instruções de manutenção, no todo ou em parte, em forma impressa ou em outras formas aceitáveis pela <b>ANAC</b> , que sejam recuperáveis em língua portuguesa ou inglesa. Neste último caso, ele deve demonstrar que seu pessoal de manutenção é capaz de ler e compreender tal língua.]	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
<b>135.429 - REQUISITOS PARA PESSOAL DE INSPEÇÃO</b>	<b>135.429 - REQUISITOS PARA PESSOAL DE INSPEÇÃO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Ninguém pode utilizar qualquer pessoa para executar inspeções obrigatórias, a menos que essa pessoa seja apropriadamente treinada, qualificada e autorizada para tanto.	(a) Ninguém pode utilizar qualquer pessoa para executar inspeções obrigatórias, a menos que essa pessoa seja apropriadamente treinada, qualificada e autorizada para tanto.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Ninguém pode autorizar qualquer pessoa a executar inspeções obrigatórias, a menos que essa pessoa execute a inspeção sob a supervisão e o controle de um inspetor-chefe.	(b) Ninguém pode autorizar qualquer pessoa a executar inspeções obrigatórias, a menos que essa pessoa execute a inspeção sob a supervisão e o controle de um inspetor-chefe.	<b>mantido texto atual</b>
(c) Nenhuma pessoa pode executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa executou qualquer item do trabalho a ser inspecionado.	(c) Ninguém pode executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa executou qualquer item do trabalho a ser inspecionado.	<b>mantido texto atual</b>
[(d) No caso de helicóptero que opera em áreas ou locais remotos, o <b>DAC</b> pode aprovar procedimentos para a execução de itens de inspeção requerida por um piloto quando nenhuma outra pessoa qualificada está disponível, desde que:	[(d) No caso de helicóptero que opera em áreas ou locais remotos, a <b>ANAC</b> pode aprovar procedimentos para a execução de itens de inspeção requerida por um piloto quando nenhuma outra pessoa qualificada está disponível, desde que:	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>
(1) o piloto seja empregado do detentor do certificado;	(1) o piloto seja empregado do detentor do certificado;	<b>mantido texto atual</b>
(2) possa ser demonstrado de modo a satisfazer ao <b>DAC</b> que cada piloto autorizado para executar a inspeção requerida está devidamente treinado e qualificado;	(2) possa ser demonstrado de modo a satisfazer à <b>ANAC</b> que cada piloto autorizado para executar a inspeção requerida está devidamente treinado e qualificado;	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(3) a inspeção requerida seja resultado de uma falha mecânica e não parte do programa de aeronavegabilidade continuada do detentor de certificado;	(3) a inspeção requerida seja resultado de uma falha mecânica e não parte do programa de aeronavegabilidade continuada do detentor de certificado;	<b>mantido texto atual</b>
(4) cada item seja inspecionado após cada voo até que ele tenha sido inspecionado apropriadamente por um mecânico qualificado, outro que não aquele que originalmente realizou o item do trabalho; e	(4) cada item seja inspecionado após cada voo até que ele tenha sido inspecionado apropriadamente por um mecânico qualificado, outro que não aquele que originalmente realizou o item do trabalho; e	<b>mantido texto atual</b>
(5) cada item de trabalho que seja um item de inspeção requerida de parte do sistema de controle de voo deve ser testado em voo e reinspecionado antes do <b>avião</b> ser aprovado para retorno ao serviço.]	(5) cada item de trabalho que seja um item de inspeção requerida de parte do sistema de controle de voo deve ser testado em voo e reinspecionado antes do <b>aeronave</b> ser aprovado para retorno ao serviço.]	<b>adequação de texto para melhor compreensão</b>
[(e)] Cada detentor de certificado deve manter e deve determinar que cada detentor de certificado com o qual ele possua contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas que tenham sido treinadas, qualificadas e autorizadas a conduzir inspeções obrigatórias. As pessoas devem ser identificadas pelo nome, título ocupacional e pelas inspeções que estão autorizadas a executar. O detentor de certificado (ou o detentor de certificado por ele contratado para fazer inspeções obrigatórias) deve prover informações escritas a cada pessoa assim autorizada, descrevendo a extensão das suas responsabilidades, da sua autoridade e de suas limitações como inspetor. Essa lista deve ser colocada à disposição dos Inspectores de Aviação Civil, se requerido.	[(e)] Cada detentor de certificado deve manter e deve determinar que cada detentor de certificado com o qual ele possua contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas que tenham sido treinadas, qualificadas e autorizadas a conduzir inspeções obrigatórias. As pessoas devem ser identificadas pelo nome, título ocupacional e pelas inspeções que estão autorizadas a executar. O detentor de certificado (ou o detentor de certificado por ele contratado para fazer inspeções obrigatórias) deve prover informações escritas a cada pessoa assim autorizada, descrevendo a extensão das suas responsabilidades, da sua autoridade e de suas limitações como inspetor. Essa lista deve ser colocada à disposição dos Inspectores de Aviação Civil, se requerido.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.431 - ANÁLISE E SUPERVISÃO CONTINUADA</b>	<b>135.431 - ANÁLISE E SUPERVISÃO CONTINUADA</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema continuado de análise e supervisão da execução e da eficiência de seu programa de inspeções e de seus programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, objetivando corrigir eventuais deficiências desses programas, mesmo que eles sejam realizados por terceiros.	(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema continuado de análise e supervisão da execução e da eficiência de seu programa de inspeções e de seus programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, objetivando corrigir eventuais deficiências desses programas, mesmo que eles sejam realizados por terceiros.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Sempre que o <b>DAC</b> julgar que os programas descritos no parágrafo (a) desta seção não contêm adequados procedimentos e padrões para atender a este regulamento, ele notificará o detentor do certificado, determinando as modificações necessárias.	(b) Sempre que a <b>ANAC</b> julgar que os programas descritos no parágrafo (a) desta seção não contêm adequados procedimentos e padrões para atender a este regulamento, ele notificará o detentor do certificado, determinando as modificações necessárias.	<b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<p>(c) O detentor do certificado pode requerer ao <b>DAC</b> reconsideração da notificação determinando mudança de um programa. O requerimento deve ser submetido ao <b>SERAC</b> da área de operações do detentor de certificado (ou ao <b>DAC</b>, no caso de detentores de certificados homologados para operações complementares), no máximo 30 dias após o recebimento da notificação. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata, no interesse da segurança, a submissão de um requerimento de reconsideração suspende a entrada em vigor da modificação, até a decisão final do <b>DAC</b>.</p>	<p>(c) O detentor do certificado pode requerer à <b>ANAC</b> reconsideração da notificação determinando mudança de um programa. O requerimento deve ser submetido à <b>Unidade Regional</b> da área de operações do detentor de certificado (ou à <b>ANAC</b>, no caso de detentores de certificados homologados para operações complementares), no máximo 30 dias após o recebimento da notificação. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata, no interesse da segurança, a submissão de um requerimento de reconsideração suspende a entrada em vigor da modificação, até a decisão final da <b>ANAC</b>.</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b></p>
<p><b>135.433 - PROGRAMAS DE TREINAMENTO DE MANUTENÇÃO E DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA</b></p>	<p><b>135.433 - PROGRAMAS DE TREINAMENTO DE MANUTENÇÃO E DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA</b></p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>Cada detentor de certificado, ou detentor de certificado contratado por ele para executar manutenção ou manutenção preventiva, deve possuir um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluindo pessoal de inspeção) que determina a adequabilidade de um trabalho executado, esteja totalmente informada sobre técnicas, procedimentos e novos equipamentos em uso e seja habilitada e competente para executar suas obrigações.</p>	<p>Cada detentor de certificado, ou detentor de certificado contratado por ele para executar manutenção ou manutenção preventiva, deve possuir um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluindo pessoal de inspeção) que determina a adequabilidade de um trabalho executado, esteja totalmente informada sobre técnicas, procedimentos e novos equipamentos em uso e seja habilitada e competente para executar suas obrigações.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p><b>135.435 - QUALIFICAÇÕES REQUERIDAS</b></p>	<p><b>135.435 - QUALIFICAÇÕES REQUERIDAS</b></p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>
<p>(a) Exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por uma oficina homologada localizada fora do Brasil, cada pessoa diretamente encarregada de executar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, e cada pessoa encarregada de realizar inspeções obrigatórias deve possuir uma apropriada licença de mecânico, emitida pelo <b>DAC</b>, com as adequadas qualificações para o trabalho que executa.</p>	<p>(a) Exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por uma oficina homologada localizada fora do Brasil, cada pessoa diretamente encarregada de executar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, e cada pessoa encarregada de realizar inspeções obrigatórias deve possuir uma apropriada licença de mecânico, emitida pela <b>ANAC</b>, com as adequadas qualificações para o trabalho que executa.</p>	<p><b>mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC</b></p>
<p>(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa "diretamente encarregada" é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho de uma seção, oficina ou base que executa manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos ou outras funções afetando a aeronavegabilidade de aeronaves. Uma pessoa que seja "diretamente encarregada" não precisa fisicamente dirigir e observar cada executante, permanentemente, mas precisa estar disponível para consultas e decisões em assuntos requerendo instruções ou decisões de nível mais alto do que o da pessoa executando o trabalho.</p>	<p>(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa "diretamente encarregada" é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho de uma seção, oficina ou base que executa manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos ou outras funções afetando a aeronavegabilidade de aeronaves. Uma pessoa que seja "diretamente encarregada" não precisa fisicamente dirigir e observar cada executante, permanentemente, mas precisa estar disponível para consultas e decisões em assuntos requerendo instruções ou decisões de nível mais alto do que o da pessoa executando o trabalho.</p>	<p><b>mantido texto atual</b></p>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
<b>135.437 - AUTORIDADE PARA EXECUTAR E APROVAR MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	<b>135.437 - AUTORIDADE PARA EXECUTAR E APROVAR MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada detentor de certificado pode executar (ou contratar terceiros para tal) manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, conforme estabelecido em seu manual de manutenção. Adicionalmente, cada detentor de certificado que executar tais trabalhos para outro detentor de certificado deve seguir as normas do manual de manutenção desse detentor de certificado.	(a) Cada detentor de certificado pode executar (ou contratar terceiros para tal) manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, conforme estabelecido em seu manual de manutenção. Adicionalmente, cada detentor de certificado que executar tais trabalhos para outro detentor de certificado deve seguir as normas do manual de manutenção desse detentor de certificado.	<b>mantido texto atual</b>
(b) Um detentor de certificado pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamentos, após sofrer manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos executados de acordo com o parágrafo (a) desta seção. Entretanto, no caso de grandes reparos ou grandes modificações não constante na documentação técnica aprovada da aeronave, o trabalho deve ser realizado de acordo com dados técnicos de projeto aprovados.	(b) Um detentor de certificado pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamentos, após sofrer manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos executados de acordo com o parágrafo (a) desta seção. Entretanto, no caso de grandes reparos ou grandes modificações não constante na documentação técnica aprovada da aeronave, o trabalho deve ser realizado de acordo com dados técnicos de projeto aprovados.	<b>mantido texto atual</b>
<b>135.439 - REQUISITOS DE REGISTROS DE MANUTENÇÃO</b>	<b>135.439 - REQUISITOS DE REGISTROS DE MANUTENÇÃO</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Cada detentor de certificado deve conservar (usando o sistema especificado no manual requerido por 135.427) os seguintes registros de manutenção, pelos períodos de tempo especificados no parágrafo (b) desta seção:	(a) Cada detentor de certificado deve conservar (usando o sistema especificado no manual requerido por 135.427) os seguintes registros de manutenção, pelos períodos de tempo especificados no parágrafo (b) desta seção:	<b>mantido texto atual</b>
(1) todos os registros necessários para demonstrar que todos os requisitos para emissão de uma liberação de aeronavegabilidade conforme requerido em 135.443 foram atendidos;	(1) todos os registros necessários para demonstrar que todos os requisitos para emissão de uma liberação de aeronavegabilidade conforme requerido em 135.443 foram atendidos;	<b>mantido texto atual</b>
(2) registros contendo as seguintes informações:	(2) registros contendo as seguintes informações:	<b>mantido texto atual</b>
(i) o tempo total de serviço de cada célula, motor, hélice e rotor;	(i) o tempo total de serviço de cada célula, motor, hélice e rotor;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) a situação corrente de partes com tempo de vida limitado, de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos;	(ii) a situação corrente de partes com tempo de vida limitado, de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) o tempo desde a última revisão geral ("overhaul") de cada item instalado em cada aeronave, que requeira revisão geral com base em tempo de utilização definido;	(iii) o tempo desde a última revisão geral ("overhaul") de cada item instalado em cada aeronave, que requeira revisão geral com base em tempo de utilização definido;	<b>mantido texto atual</b>
(iv) a identificação da presente situação de inspeções nas aeronaves, incluindo o tempo desde a última inspeção requerida pelo programa de inspeções sob o qual as aeronaves e seus equipamentos são mantidos;	(iv) a identificação da presente situação de inspeções nas aeronaves, incluindo o tempo desde a última inspeção requerida pelo programa de inspeções sob o qual as aeronaves e seus equipamentos são mantidos;	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
(v) a situação corrente das aplicáveis diretrizes de aeronavegabilidade (DA), incluindo data e métodos de conformidade, e, se a diretriz de aeronavegabilidade envolver ações periódicas, o tempo e data da próxima ação requerida; e	(v) a situação corrente das aplicáveis diretrizes de aeronavegabilidade (DA), incluindo data e métodos de conformidade, e, se a diretriz de aeronavegabilidade envolver ações periódicas, o tempo e data da próxima ação requerida; e	mantido texto atual
(vi) uma lista atualizada de grandes modificações e grandes reparos de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento.	(vi) uma lista atualizada de grandes modificações e grandes reparos de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento.	mantido texto atual
(b) Cada detentor de certificado deve conservar os registros requeridos por esta seção durante os seguintes períodos de tempo:	(b) Cada detentor de certificado deve conservar os registros requeridos por esta seção durante os seguintes períodos de tempo:	mantido texto atual
(1) exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento, os registros especificados no parágrafo (a)(1) desta seção devem ser conservados até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro, ou por 1 ano após o término do trabalho, o que for maior;	(1) exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento, os registros especificados no parágrafo (a)(1) desta seção devem ser conservados até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro, ou por 1 ano após o término do trabalho, o que for maior;	mantido texto atual
(2) os registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento devem ser conservados até que tal trabalho seja suplantado por trabalho com equivalente objetivo e detalhe, ou por 1 ano, o que for maior; e	(2) os registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento devem ser conservados até que tal trabalho seja suplantado por trabalho com equivalente objetivo e detalhe, ou por 1 ano, o que for maior; e	mantido texto atual
(3) os registros especificados no parágrafo (a) (2) desta seção devem ser conservados permanentemente e transferidos com a aeronave, se a mesma for vendida para outra pessoa.	(3) os registros especificados no parágrafo (a) (2) desta seção devem ser conservados permanentemente e transferidos com a aeronave, se a mesma for vendida para outra pessoa.	mantido texto atual
(c) O detentor de certificado deve colocar à disposição dos Inspectores de Aviação Civil, sempre que requerido, todos os registros de manutenção estabelecidos por esta seção.	(c) O detentor de certificado deve colocar à disposição dos Inspectores de Aviação Civil, sempre que requerido, todos os registros de manutenção estabelecidos por esta seção.	mantido texto atual
<b>135.441 - TRANSFERÊNCIA DE REGISTROS DE MANUTENÇÃO</b>	<b>135.441 - TRANSFERÊNCIA DE REGISTROS DE MANUTENÇÃO</b>	mantido texto atual
Cada detentor de certificado que venda uma aeronave registrada no Brasil deve transferir ao <b>com-prador</b> , no momento da venda, os seguintes registros da aeronave, em linguagem clara ou em forma codificada que permita a conservação e a recuperação das informações de maneira aceitável pelo <b>DAC</b> :	Cada detentor de certificado que venda uma aeronave registrada no Brasil deve transferir ao <b>comprador</b> , no momento da venda, os seguintes registros da aeronave, em linguagem clara ou em forma codificada que permita a conservação e a recuperação das informações de maneira aceitável pela <b>ANAC</b> :	mantido porém adotada a nova nomenclatura da ANAC
(a) Os registros especificados em 135.439(a)(2).	(a) Os registros especificados em 135.439(a)(2).	mantido texto atual
(b) Os registros especificados em 135.439(a)(1) que não estejam incluídos no parágrafo (a) desta seção, exceto que o comprador pode permitir que o vendedor conserve a custódia física de tais registros. Entretanto, a custódia dos registros pelo vendedor não exime o comprador de sua responsabilidade, prevista no parágrafo 135.4399(c), de colocar tais registros à disposição do DAC, para inspeções e verificações.	(b) Os registros especificados em 135.439(a)(1) que não estejam incluídos no parágrafo (a) desta seção, exceto que o comprador pode permitir que o vendedor conserve a custódia física de tais registros. Entretanto, a custódia dos registros pelo vendedor não exime o comprador de sua responsabilidade, prevista no parágrafo 135.4399(c), de colocar tais registros à disposição do DAC, para inspeções e verificações.	mantido texto atual

<b>RBHA 135</b>	<b>RBAC 135</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
<b>135.443 - DOCUMENTAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE E ANOTAÇÕES NOS REGISTROS DE MANUTENÇÃO DA AERONAVE</b>	<b>135.443 - DOCUMENTAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE E ANOTAÇÕES NOS REGISTROS DE MANUTENÇÃO DA AERONAVE</b>	<b>mantido texto atual</b>
(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha sido submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos, a menos que prepare, ou faça que o detentor de certificado com quem tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos prepare:	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha sido submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos, a menos que prepare, ou faça que o detentor de certificado com quem tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos prepare:	<b>mantido texto atual</b>
(1) uma liberação de aeronavegabilidade; ou	(1) uma liberação de aeronavegabilidade; ou	<b>mantido texto atual</b>
(2) uma apropriada anotação nos registros de manutenção da aeronave.	(2) uma apropriada anotação nos registros de manutenção da aeronave.	<b>mantido texto atual</b>
(b) A liberação de aeronavegabilidade ou a anotação requerida pelo parágrafo (a) desta seção deve:	(b) A liberação de aeronavegabilidade ou a anotação requerida pelo parágrafo (a) desta seção deve:	<b>mantido texto atual</b>
(1) ser preparada conforme o procedimento previsto no manual do detentor de certificado;	(1) ser preparada conforme o procedimento previsto no manual do detentor de certificado;	<b>mantido texto atual</b>
(2) incluir um atestado de que:	(2) incluir um atestado de que:	<b>mantido texto atual</b>
(i) o trabalho foi realizado em conformidade com os requisitos do manual do detentor de certificado;	(i) o trabalho foi realizado em conformidade com os requisitos do manual do detentor de certificado;	<b>mantido texto atual</b>
(ii) todos os itens requerendo inspeções foram inspecionados por uma pessoa habilitada e autorizada, que certificou que o trabalho foi satisfatoriamente completado;	(ii) todos os itens requerendo inspeções foram inspecionados por uma pessoa habilitada e autorizada, que certificou que o trabalho foi satisfatoriamente completado;	<b>mantido texto atual</b>
(iii) não existem condições conhecidas que impeçam a aeronavegabilidade da aeronave;	(iii) não existem condições conhecidas que impeçam a aeronavegabilidade da aeronave;	<b>mantido texto atual</b>
(iv) no que diz respeito ao trabalho realizado, a aeronave está em condições de operar com segurança; e	(iv) no que diz respeito ao trabalho realizado, a aeronave está em condições de operar com segurança; e	<b>mantido texto atual</b>
(3) ser assinada por um mecânico habilitado e autorizado para tal. Cada mecânico só pode assinar um documento ou anotação sobre um trabalho por ele executado se possuir autorização para tal e tiver sido contratado para fazê-lo.	(3) ser assinada por um mecânico habilitado e autorizado para tal. Cada mecânico só pode assinar um documento ou anotação sobre um trabalho por ele executado se possuir autorização para tal e tiver sido contratado para fazê-lo.	<b>mantido texto atual</b>
[(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 documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta 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 documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta oficina.]	<b>mantido texto atual</b>
[(d)] Em lugar de atestar cada uma das condições requeridas pelo parágrafo (b) desta seção, o detentor de certificado pode estabelecer em seu manual que a assinatura de um determinado mecânico, habilitado e autorizado, constitui tal certificado.	[(d)] Em lugar de atestar cada uma das condições requeridas pelo parágrafo (b) desta seção, o detentor de certificado pode estabelecer em seu manual que a assinatura de um determinado mecânico, habilitado e autorizado, constitui tal certificado.	<b>mantido texto atual</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	<b>SUBPARTE K—PROGRAMA DE TREINAMENTO EM ARTIGOS PERIGOSOS</b>	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	<b>135.501 – APLICABILIDADE E DEFINIÇÕES.</b>	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(a) Esta subparte estabelece regras para cada detentor de certificado treinar cada tripulante e pessoa executando ou supervisionando diretamente qualquer das seguintes funções de trabalho envolvendo qualquer item a ser transportado em uma aeronave:	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(1) Aceitação;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(2) Rejeição;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(3) Manuseio;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(4) Armazenagem suplementar;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(5) Embalagem de material da empresa; ou	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(6) Carregamento.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(b) Definições. Para o propósito desta subparte, são aplicadas as seguintes definições:	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(1) Material da Empresa (COMAT) – Material de propriedade ou utilizado pelo detentor do certificado.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(2) Treinamento inicial em artigos perigosos – O treinamento inicial requerido para cada nova contratação ou cada pessoa que assumiu uma função de trabalho, a qual executa ou supervisiona diretamente qualquer uma das funções de trabalho relacionadas no parágrafo (a) desta seção.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	(3) Treinamento de reciclagem em artigos perigosos — O treinamento requerido a cada 12 meses para que cada pessoa detentora de certificado que concluiu o treinamento inicial em artigos perigosos aprovado e que executa ou supervisiona diretamente qualquer função do trabalho especificado no parágrafo (a) desta seção.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano (FAR 135.501 e LAR 135.605 e 610)
	<b>135.503 TREINAMENTO EM ARTIGOS PERIGOSOS: GERAL.</b>	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.503 e LAR 135.1615)
	(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e implementar um programa de treinamento em artigos perigosos que:	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.503 e LAR 135.1615)
	(1) Satisfaça os requisitos do Apêndice O do RBAC 121;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.503 e LAR 135.1615)
	(2) Assegure que cada pessoa que executa ou supervisiona diretamente uma das funções especificadas no parágrafo 135.501 (a) esteja treinada para cumprir com todas as partes aplicáveis e os requisitos desta subparte; e	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.503 e LAR 135.1615)
	(3) Capacite a pessoa treinada a reconhecer itens que contenham ou possam conter artigos perigosos regulamentados.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.503 e LAR 135.1615)
	(b) Cada detentor de certificado deve fornecer treinamento inicial e de reciclagem em artigos perigosos para cada tripulante e pessoa executando ou supervisionando qualquer função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a).	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.503 e LAR 135.1615)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(c) Cada programa de treinamento em artigo perigoso desenvolvido por detentores de certificado deve ser aprovado pela ANAC antes de sua implementação.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.503 e LAR 135.1615)</b>
	<b>135.505 TREINAMENTO EM ARTIGOS PERIGOSOS REQUERIDO.</b>	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>
	(a) Requisitos para Treinamento. Com exceção dos casos dos parágrafos (b), (c) e (f) desta seção, nenhum detentor de certificado pode utilizar qualquer tripulante ou pessoa para executar alguma das funções de trabalho ou designar a responsabilidade de supervisão especificadas no parágrafo 135.501(a) a menos que esta pessoa tenha concluído satisfatoriamente o programa de treinamento inicial ou de reciclagem em artigos perigosos aprovado pela ANAC nos últimos 12 meses.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>
	(b) Nova contratação ou nova função de trabalho. Uma pessoa recém contratada que ainda não realizou o treinamento inicial em artigos perigosos ou uma pessoa em uma nova função que ainda não recebeu tal treinamento para a atividade complementar de armazenamento, transporte de carga ou carregamento de itens para transporte em uma aeronave pode realizar tal função por até 30 dias da data de contratação ou início da nova função desde que a mesma esteja sob supervisão direta de uma pessoa autorizada pelo detentor de certificado a supervisionar tal pessoa e que tenha concluído satisfatoriamente o programa de treinamento inicial ou de reciclagem aprovado pela ANAC nos últimos 12 meses.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>
	(c) Pessoas que trabalham para mais de um detentor de certificado (serviço terceirizado / ESATA). Um detentor de certificado que utiliza ou designa uma outra pessoa para realizar ou supervisionar diretamente uma função especificada conforme o parágrafo 135.501(a) necessita somente dar treinamento a essa pessoa sobre as diretrizes e procedimentos das atividades da função quando esta também executar ou supervisionar diretamente a mesma atividade para outro detentor de certificado. Para tal, as situações abaixo devem ser cumpridas:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(1) O detentor de certificado que se insere em tal exceção deve receber uma confirmação por escrito da pessoa designada por outro detentor de certificado a manter os registros de treinamento afirmando que a pessoa concluiu satisfatoriamente o treinamento de artigos perigosos para a função específica, conforme o Apêndice O do RBAC 121 do programa de treinamento de artigos perigosos aprovado para o detentor de certificado da ANAC; e	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>
	(2) O detentor de certificado responsável pelo treinamento da pessoa possua as mesmas especificações operativas (EO) sobre aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos que o detentor de certificado inserido nesta exceção.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>
	(d) Treinamento de Reciclagem de Artigos Perigosos — Data de Conclusão. Considera-se que uma pessoa que conclui satisfatoriamente o treinamento de reciclagem em artigos perigosos no mês calendário anterior ou posterior ao programado para ocorrer o treinamento, concluiu tal treinamento no mês programado. Caso a mesma tenha concluído o treinamento antes do mês anterior ao do treinamento, considera-se o mês da data de conclusão seja a do início do treinamento.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>
	(e) Oficina de Manutenção. Um detentor de certificado deve assegurar que cada oficina de manutenção operante seja notificada por escrito sobre as diretrizes do detentor de certificado e a autorização de especificações operativas permitindo ou proibindo a aceitação, rejeição, manuseio, armazenagem suplementar para transporte e transporte de artigos perigosos, inclusive material da empresa (COMAT). Este requisito de notificação se aplica somente a oficinas regidas pelo RBAC 145.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>
	(f) Detentores de certificado operando no exterior. Esta exceção se aplica caso o detentor de certificado operando em um país estrangeiro requeira que o detentor de certificado empregue pessoas naquele país para fazer o carregamento de aeronaves. Em tal situação, o detentor de certificado pode utilizar tais pessoas mesmo sem treinamento de artigos perigosos aprovado pela ANAC. Estas pessoas, no entanto, devem estar sob supervisão direta de algum detentor de certificado que tenha concluído satisfatoriamente o treinamento inicial ou de reciclagem de artigos perigosos, conforme esta seção. Esta exceção se aplica apenas às pessoas que fazem o carregamento de aeronaves.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.505 e LAR 135.1620)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	<b>135.507 REGISTROS DE TREINAMENTO EM ARTIGOS PERIGOSOS.</b>	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)</b>
	(a) Requisitos Gerais. Cada detentor de certificado, conforme requerido por esta parte, deve manter um registro de todo o treinamento recebido dentro de três anos precedentes para cada pessoa ao início da execução ou supervisão direta de uma função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Os registros devem ser mantidos durante o período em que a pessoa desempenhar ou supervisionar diretamente qualquer uma das funções de trabalho e pelos 90 dias subsequentes. Estes registros de treinamento devem ser mantidos pelos empregados diretos dos detentores do certificado, contratantes independentes, subcontratantes e qualquer outra pessoa que execute ou supervisione diretamente estas funções de trabalho para ou em favor do detentor do certificado.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)</b>
	(b) Local de registros. O detentor de certificado deve reter os registros de treinamento, requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, para todo o treinamento inicial e de reciclagem recebido dentro dos três anos precedentes para todas as pessoas executando diretamente ou supervisionando as funções de trabalho listadas no Apêndice O do RBAC 121, no local designado. Os registros devem estar disponíveis quando solicitado no local onde a pessoa treinada executa diretamente ou supervisiona a função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Registros podem ser mantidos e fornecidos no local por meio eletrônico, aprovado pela ANAC. Quando há interrupção da execução direta ou supervisão de uma função de trabalho com artigos perigosos, o detentor do certificado deve reter o registro de treinamento de artigos perigosos por um tempo adicional de 90 dias e disponibilizá-los na solicitação do último local de trabalho da pessoa.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)</b>
	(c) Conteúdo dos registros. Cada registro deve conter o seguinte:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)</b>
	(1) O nome da pessoa;	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(2) A data da conclusão do treinamento mais recente;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
	(3) Uma descrição, cópia ou referência aos materiais de treinamento, usados para atender aos requisitos;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
	(4) O nome e o endereço da organização que ofereceu o treinamento; e	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
	(5) Uma cópia do certificado emitido quando a pessoa foi treinada que mostre que a avaliação foi satisfatória.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
	(d) Nova contratação ou nova função de trabalho. Cada detentor de certificado que emprega uma pessoa conforme a exceção no parágrafo 135.505(b) deve manter um registro desta pessoa. Os registros devem estar disponíveis para solicitação no local onde a pessoa treinada executa diretamente ou supervisiona a função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Registros devem ser mantidos e fornecidos no local por meio eletrônico, aprovado pela ANAC. Estes devem incluir o seguinte:	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
	(1) Uma declaração assinada pelo representante autorizado do detentor de certificado autorizando o emprego de uma pessoa, de acordo com a exceção;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
	(2) A data de contratação ou mudança de função de trabalho;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
	(3) O nome da pessoa e da função de trabalho designada;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
	(4) O nome do supervisor da função de trabalho; e	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(5) A data que a pessoa deve completar a formação de carga perigosa em conformidade com o Apêndice O do RBAC 121.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6, PI, 3.3, PIII, 1.2 e harmonização com o regulamento americano e proposta de regulamento latino-americano - (FAR 135.507 e LAR 135.1625)
APÊNDICE A REQUISITOS ADICIONAIS DE AERONAVEGABILIDADE PARA AVIÕES COM 10 OU MAIS ASSENTOS PARA PASSAGEIROS	APÊNDICE A REQUISITOS ADICIONAIS DE AERONAVEGABILIDADE PARA AVIÕES COM 10 OU MAIS ASSENTOS PARA PASSAGEIROS	mantido texto atual
APÊNDICE B - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA AVIÕES	APÊNDICE B - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA AVIÕES	mantido texto atual
APÊNDICE C - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA HELICÓPTEROS	APÊNDICE C - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA HELICÓPTEROS	mantido texto atual
APÊNDICE D - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA AVIÕES	APÊNDICE D - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA AVIÕES	mantido texto atual
APÊNDICE E - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA HELICÓPTEROS	APÊNDICE E - ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA HELICÓPTEROS	mantido texto atual
APÊNDICE F - ESPECIFICAÇÕES DE GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA AVIÕES	APÊNDICE F - ESPECIFICAÇÕES DE GRAVADORES DE DADOS DE VÔO PARA AVIÕES	mantido texto atual
	<b>APÊNDICE G – VOOS A GRANDES DISTANCIAS DE AVIÕES COM DOIS MOTORES A TURBINA (ETOPS)</b>	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	135.1.1 aeroporto adequado, um aeroporto que um detentor de certificado pode operar com a aprovação da ANAC, porque o aeroporto atende aos limites de desembarque do 135.385 ou é um aeroporto militar que está ativo e operacional.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	135.1.2 aeroporto alternativo ETOPS, um aeroporto adequado que é designado em um despacho ou liberação de voo para uso em caso de desvio durante ETOPS. Esta definição se aplica ao planejamento de voo e não limita a autoridade do piloto em comando durante o voo.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	135.1.3 ETOPS ponto de entrada, o primeiro ponto da rota de um voo ETOPS, determinado usando um motor com velocidade de cruzeiro em condições normais, sem vento, que seja mais do que 180 minutos de um aeroporto adequado.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	135.1.4 ETOPS qualificação de pessoal, a pessoa realizando a manutenção para o detentor do certificado, que tenha completado satisfatoriamente o programa de formação ETOPS.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	135.2 Requisitos	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	135.2.1 Geral. Depois de 13 de agosto de <b>2008</b> , nenhum detentor de certificado pode operar um avião, que não seja um avião com configuração exclusivamente cargueira com mais de dois motores, fora dos país mais de 180 minutos de voo (no motor numa velocidade de cruzeiro padrão avariado, com condições sem vento) de um aeroporto descrito no 135.364 salvo:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(a) O detentor do certificado ETOPS recebe aprovação da ANAC;	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(b) A operação é realizada em um avião multimotor a turbina na categoria de transporte;	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(c) A operação está prevista para não ser superior a 240 minutos de tempo de voo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante em condições normais, sem vento) de um aeroporto descrito no 135.364 e	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(d) O detentor do certificado atende aos requisitos deste apêndice.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	135.2.2 experiência detentor do certificado exigido antes da realização de ETOPS.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	Antes de solicitar a aprovação ETOPS, o detentor do certificado deve ter, pelo menos, 12 meses de experiência na condução de operações internacionais com multimotor a turbina categoria transporte. O detentor do certificado pode considerar a seguinte experiência como operações internacionais:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(c) Experiência ETOPS com outros tipos de aeronaves, na categoria autorizada pela ANAC.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	135.2.3 requisitos da aeronave. Nenhum detentor de certificado pode conduzir ETOPS em um avião que foi fabricado depois de 17 de fevereiro de <b>2015</b> a menos que o avião atenda as normas do FAR 25.1535.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	135.2.4 requisitos de informações da tripulação. O detentor do certificado deve assegurar que os tripulantes têm acesso em voo a tempo atual e informações operacionais necessárias ao cumprimento 135.83, 135.225 e 135.229. Isso inclui informações sobre todas as alternativas ETOPS Aeroportos, todos os suplentes de destino e, no aeroporto de destino proposto para cada voo ETOPS.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	135.2.5 requisitos operacionais	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(a) Nenhuma pessoa pode permitir que um voo para continuar além do seu ETOPS ponto de entrada a menos que:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(1) As condições meteorológicas em cada aeroporto alternativo ETOPS estão previstas para estar dentro ou acima dos mínimos de operação nas especificações do detentor do certificado de operações para o aeroporto quando ela poderia ser usada (desde os primeiros para o tempo mais recente possível desembarque), e	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(3) Todos os aeroportos alternativos ETOPS autorizados dentro do tempo máximo de desvio são revisados por quaisquer alterações nas condições que ocorreram desde o envio.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(b) No caso em que um operador não pode cumprir 135.2.5(a) (1) deste apêndice para um aeroporto específico, outro ETOPS aeroporto alternativo deve ser substituído no prazo máximo de desvio ETOPS que poderiam ser autorizados para o voo com condições de tempo igual ou superior aos mínimos de operação.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(c) Os pilotos devem planejar e conduzir ETOPS de acordo com as regras de voo por instrumentos.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(d) Sistema de tempo limitado	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(1) Ressalvado o disposto no 135.2.5(d)(3) deste apêndice, o tempo necessário para fazer a distância a cada suplente ETOPS aeroporto (em todos os motores à velocidade de cruzeiro de exploração, corrigido para vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo para a maioria do avião limitar tempo sistema de supressão de incêndio exigidos pela regulamentação para qualquer carga ou compartimentos para bagagem (se instalado), menos de 15 minutos.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	2) Salvo o disposto no 135.2.5 (d) (3) deste apêndice, o tempo necessário para fazer a distância a cada suplente ETOPS Airport (no aprovado um motor de velocidade de cruzeiro inoperante, corrigido para vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo para a maioria do avião na hora do sistema de tempo limitado (com exceção do que a maioria do avião limitar tempo sistema de supressão de incêndio exigidos pela regulamentação para qualquer carga ou compartimentos para bagagem), menos de 15 minutos.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(3) Um detentor de certificado operando um avião sem as informações do Manual necessárias para cumprir com os parágrafos 135.2.5 (d) (1) e (d)(2) deste apêndice, podem continuar ETOPS com esse avião, até 17 de fevereiro 2015.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	135.2.6 Requisitos de Comunicações	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(a) Nenhuma pessoa pode efetuar um voo ETOPS a menos que o equipamento de comunicação adequado para a rota a ser voada esteja instalado e operacional como se segue:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(1) Dois transmissores de comunicação independentes, pelo menos, um dos quais permita a comunicação de voz.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	2) Dois receptores de comunicação independentes, pelo menos, um dos quais permita a comunicação de voz.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(3) dois fones ou um fone de ouvido e um alto-falante	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(b) Em áreas onde as facilidades de comunicação de voz não estão disponíveis ou são de má qualidade tal que a comunicação de voz não for possível, a comunicação usando um sistema alternativo deve ser substituído.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	135.2.7 requisitos de combustível. Nenhuma pessoa pode enviar ou liberar para o voo um voo ETOPS, salvo se, considerando o vento e outras condições meteorológicas esperadas, ele tenha o combustível exigido por esta seção e combustível suficiente para satisfazer cada um dos seguintes requisitos:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(a) Combustível para voar para um ETOPS aeroporto alternativo (1) combustível para dar conta de descompressão rápida e falha do motor. O avião deve levar o maior dos seguintes montantes de combustível:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(i) Combustível suficiente para voar para um aeroporto alternativo ETOPS assumindo uma descompressão rápida no ponto mais crítico seguido de descida para uma altitude segura, em conformidade com os requisitos de fornecimento de oxigênio do 135.157:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(ii) combustível suficiente para voar para um aeroporto alternativo ETOPS (no motor de uma velocidade de cruzeiro com condições normais, sem vento), assumindo uma descompressão rápida e uma falha de motor em simultâneo no ponto mais crítico seguido de descida para uma altitude segura em conformidade com os requisitos do 135.157 oxigênio, ou	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(iii) combustível suficiente para voar para um ETOPS aeroporto alternativo (no motor de uma velocidade de cruzeiro com condições normais, sem vento), assumindo uma falha de motor no ponto mais crítico seguido de descida para a altitude de cruzeiro com um motor inoperante.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(2) Combustível para a conta de erros na previsão de vento. No cálculo da quantidade de combustível exigida pelo 135.2.7(a) (1) do presente apêndice, o titular do certificado deve aumentar a velocidade do vento previsto em de 5% (resultando em aumento no vento de proa ou redução no vento de cauda) para compensar qualquer possível erro na previsão de vento. Se o detentor do certificado não está usando a previsão atual de vento baseado em um modelo do vento aceito pela ANAC, o avião deve levar combustível adicional equivalente a 5% do combustível exigido pelo parágrafo 135.2.7 (a) deste apêndice, como combustível de reserva para eventuais erros nos dados de vento.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(3) combustível para dar conta de gelo. No cálculo da quantidade de combustível exigida pelo 135.2.7(a) (1) deste apêndice, (após ter terminado o cálculo do vento em 135.2.7 (a) (2) deste apêndice), o titular deve assegurar que o avião transporta o maior dos seguintes montantes de combustível em antecipação de possível formação de gelo durante o desvio:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(i) Sistema de combustível que seria queimado como um resultado de estruturas de gelo durante 10% da previsão do tempo de gelo (incluindo o combustível utilizado pelo motor e a asa anti-gelo durante este período).	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(ii) combustível que seria usado para motor anti-gelo e, se necessário asa anti-gelo, durante todo o tempo durante o qual a previsão é de gelo.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(4) Combustível para compensar a deterioração do motor. No cálculo da quantidade de combustível exigida pelo 135.2.7(a) (1) do presente apêndice (após concluir o cálculo do vento em 135.2.7 (a) (2) do presente apêndice), o titular deve certificar-se de que o avião também transporta combustível igual a 5% do combustível acima especificado, para compensar a deterioração no desempenho do consumo combustível de cruzeiro a menos que o detentor do certificado tem um programa para monitorar a deterioração de avião em serviço para a performance de consumo de combustível em regime de cruzeiro.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(b) Combustível para compensar esperas, aproximação e pouso. Além de o combustível exigido pelo parágrafo 135.2.7 (a) deste apêndice, o avião deve transportar combustível suficiente para manter a 1500 pés acima da elevação do solo por 15 minutos A partir do alcance do aeroporto ETOPS de alternativa e, em seguida, realizar uma aproximação por instrumentos	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(c) Combustível para atender APU em uso. Se um APU é uma fonte de energia necessária, o detentor do certificado deve contabilizar o seu consumo de combustível durante as fases apropriadas de vôo.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	135.2.8 Programa de Manutenção Requisitos. A fim de realizarem um voo ETOPS nos termos do 135.364, cada titular de certificado deve elaborar e cumprir o programa de manutenção ETOPS como autorizado nas especificações do detentor do certificado de operações em cada um avião de dois motores combinação de motores utilizados em ETOPS. Esta disposição não se aplica às operações que utilizam um avião com mais de dois motores. O detentor do certificado deve desenvolver este programa de manutenção ETOPS para complementar o programa de manutenção aprovado atualmente para o operador. Este programa de manutenção ETOPS deve incluir os seguintes elementos:	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(a) documento de manutenção ETOPS. O titular do certificado deve ter um documento de manutenção ETOPS para utilização por cada pessoa envolvida no ETOPS. O documento deve -	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(1) Lista de cada Systema ETOPS significativas	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(2) referem-se ou incluir todos os elementos de manutenção ETOPS nesta seção,	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(3) referem-se ou incluir todos os programas de apoio e procedimentos,	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(4) referem-se ou incluir todos os deveres e responsabilidades, e	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(5) É evidente o estado de onde o material referenciado situa-se no sistema do titular do documento.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(b) ETOPS serviço de verificação de pré-partida. O titular do certificado deve elaborar um pré-partida de seleção sob medida para o seu funcionamento específico.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(1) O detentor deve preencher um pré-atendimento de check de saída antes de cada voo ETOPS.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(2) No mínimo, essa verificação deve:	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(i) Verificar a condição de todos os Sistemas ETOPS significativos;	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(ii) Verificar o estado geral do avião, analisando registros de manutenção aplicáveis;	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(iii) incluir uma inspeção interior e exterior para incluir a determinação de níveis de óleo do motor e APU e as taxas de consumo.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(3) Uma pessoa de manutenção devidamente treinados, que é ETOPS qualificado deve realizar e certificar a assinatura ETOPS tarefas específicas. Antes de um voo ETOPS pode ter início, uma pré-seleção ETOPS partida serviço (PDSC) pessoa designada, que foi autorizado pelo detentor do certificado, deve atestar, por meio de assinatura, que a PDSC ETOPS foi concluída.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(4) Para efeitos do presente parágrafo (b) apenas, entende-se por:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(i) ETOPS pessoa qualificada : Um ETOPS pessoa qualificada quando a pessoa termina de maneira satisfatória o programa de treinamento do operador ETOPS e está autorizado pelo titular do certificado.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(ii) ETOPS PDSC signatário Pessoa: Uma pessoa é uma ETOPS PDSC signatário Pessoa quando essa pessoa é ETOPS qualificada e essa pessoa:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(A) Quando certificando a conclusão do PDSC ETOPS no país:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(1) trabalha para um operador autorizado a exercer o RBAC 135 ou 121 ou operação de obras para um centro de manutenção da 145, e	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(2) detentor de um Certificado de Manutenção com estrutura e classificação do grupo motopropulsor.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(B) Quando certificando a conclusão do PDSC ETOPS fora do país, possuir um certificado em conformidade com o 43.17 (c) (1) do presente regulamento;	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(C) Quando certificando a conclusão do PDSC ETOPS fora do país, detém os certificados necessários, ou tem a experiência necessária ou a formação de devolução das aeronaves ao serviço em nome de uma entidade de manutenção ETOPS.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(iii) a entidade de manutenção ETOPS: Uma entidade autorizada a executar a manutenção ETOPS e serviço completo de cheques de pré-partida e que a entidade é:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(A) certificado para exercer, em RBAC 135 ou 121 operações;	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(B) oficina homologada nos termos do RBAC 145 deste apêndice, ou	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(C) entidade autorizada nos termos do 43.17 (c) (2) deste capítulo.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(c) Limitações à manutenção dupla. (1) Excepto como especificado no 135.2.8 (c) (2) deste apêndice, o detentor do certificado não pode executar agendada ou manutenção não programada de dupla durante a visita de manutenção mesmo na mesma ou em um ETOPS substancialmente similar significativos constantes do Sistema ETOPS documento de manutenção, se a manutenção incorreta pode resultar na falha de um sistema de ETOPS significativas.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(2) Em caso de manutenção dupla tal como definido no 135.2.8 (c) (1) deste apêndice, não pode ser evitada, o detentor do certificado pode executar a manutenção, desde que:	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(i) A ação de manutenção em cada ETOPS afetados Sistema significativa é realizada por um técnico diferente, ou	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(ii) A ação de manutenção em cada ETOPS afetado sistema significativos é realizado pelo mesmo técnico, sob a supervisão direta de um segundo indivíduo qualificado e	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(iii) Para qualquer 135.2.8(c) (2) (i) ou (ii) deste apêndice, um indivíduo qualificado realiza um teste de verificação de terra e em qualquer teste de vôo de verificação exigida pelo programa desenvolvido nos termos do 135 .2.8 (d) deste apêndice.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(d) programa de verificação. O titular do certificado deve desenvolver um programa para a resolução de divergências que irá garantir a eficácia das ações de manutenção ETOPS tomadas em sistemas de significação. O programa de verificação deve identificar potenciais problemas e verificar ações corretivas satisfatórias. O programa de verificação deve incluir a verificação em solo e a política de controle de voo e procedimentos. O detentor do certificado deve estabelecer procedimentos para indicar claramente quem é que vai desencadear a ação de verificação e que ação é necessária. A ação de verificação pode ser executada em um voo ETOPS receita desde que a ação de verificação está documentada como satisfatório, ao atingir o ponto de entrada ETOPS.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(e) a identificação de tarefas. O detentor do certificado ETOPS deve identificar todas as tarefas específicas. Uma pessoa qualificada ETOPS deve realizar e certificar a assinatura que o ETOPS-tarefa específica tenha sido concluída.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(f) procedimentos de controle centralizado de manutenção. O detentor do certificado deve estabelecer procedimentos para o controle centralizado para manutenção ETOPS.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(g) ETOPS programa de controle de peças. O detentor do certificado ETOPS deve desenvolver um programa de controle de peças para garantir a correta identificação das peças usadas para manter a configuração das aeronaves utilizadas em ETOPS.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(h) Enhanced Continued Airworthiness and Surveillance System (E-CASS) do programa. CASS existentes titular de um certificado deve ser ampliado para incluir todos os elementos do programa de manutenção ETOPS. Além dos requisitos do 135.415 e 135.417, o programa inclui os procedimentos de notificação, na forma especificada no § 135.415 (E), para os seguintes eventos significativos prejudicial para ETOPS prazo de 96 horas da ocorrência ao escritório do distrito certificado de exploração (CHDO):	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(1) IFSDs, exceto IFSDs planejadas realizadas para treinamento de voo.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(2) desvios e turnbacks para falhas, avarias ou defeitos associados com qualquer avião ou o sistema motor.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(3) de não comandadas ou mudanças de impulso ou de surtos.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(4) Incapacidade de controlar o motor ou obter o poder desejado ou impulso.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(5) a perda inadvertida ou indisponibilidade de combustível, ou o desequilíbrio de combustível incorrigível em voo.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(6) Falhas, avarias ou defeitos associados com a certificação ETOPS sistemas de significação.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(7) Qualquer evento que poria em causa a segurança do voo e pouso do avião em um voo ETOPS.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(i) monitoramento do sistema de propulsão	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	O detentor do certificado, em coordenação com o CHDO, deve :	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(1) Estabelecer critérios para a ação a ser tomada quando as tendências adversas nas condições do sistema de propulsão são detectados, e	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(2) Investigar os efeitos causa comum ou erros sistemáticos e apresentar os resultados ao CHDO no prazo de 30 dias.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(j) acompanhamento do estado do motor	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(1) O detentor do certificado deve estabelecer um mecanismo de programa de monitoramento de condições de detectar a deterioração em uma fase inicial e para permitir a ação corretiva antes de uma operação segura é afetado.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(2) Esse programa deve descrever os parâmetros a serem monitorados, o método de coleta de dados, o método de análise de dados, eo processo de tomada de medidas correctivas.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(3) O programa deve garantir que as margens de limite do motor são mantidos de modo que um motor avariado, prolongou o desvio pode ser conduzida em níveis de potência e aprovado em todas as condições ambientais previsíveis, sem ultrapassar os limites do motor aprovado. Isto inclui limites aprovados para itens como velocidade do rotor e temperaturas do gás de escape.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(k) A monitorização do consumo. O detentor do certificado deve desenvolver um consumo de óleo do motor programa de monitoramento para garantir que há petróleo suficiente para completar cada voo ETOPS. APU consumo de petróleo deve ser incluído se uma APU é necessário para ETOPS. O limite de operador de consumo não poderá exceder a recomendação do fabricante. Óleo de acompanhamento deve ser contínuo e incluir acrescentado em cada ponto de partida ETOPS. O programa deve comparar a quantidade de óleo adicionado em cada ponto de partida ETOPS com o consumo médio correndo para identificar aumentos repentinos.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>
	(l) APU no programa de início do voo. Se um APU é necessário para ETOPS, mas não é obrigado a correr durante a parte do voo ETOPS, o titular do certificado deve ter um programa aceitável para a ANAC para o frio mergulhe em início de voo e confiabilidade de execução.	<b>Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)</b>

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(m) treinamento de manutenção. Para cada combinação avião-motor, o titular do certificado deve desenvolver um programa de treinamento de manutenção para garantir que seja dada formação adequada para apoiar ETOPS. Deve incluir ETOPS formação específica para todas as pessoas envolvidas na manutenção ETOPS que incide sobre a natureza especial da ETOPS. Esta formação deve ser, para além do operador do programa de formação em manutenção usado para qualificar os indivíduos específicos para aviões e motores.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(n) Configuração, manutenção e procedimentos (CMP documento). O titular do certificado deve usar um sistema para garantir o cumprimento dos requisitos mínimos estabelecidos na versão atual do documento CMP para cada combinação avião-motor que tem um CMP.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	(o) Reportes. O detentor do certificado deve apresentar relatórios trimestrais ao CHDO ea fabricante de motores de avião e para cada avião autorizado para ETOPS. O relatório deve conter uma hora de operação e ciclos para cada avião.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	135.2.9 data cumprimento atrasadas para todos os aviões. A titular do certificado não necessita de cumprir este apêndice para qualquer avião, até 13 de agosto de 2008.	Incluído em atendimento ao previsto no Anexo 6 Parte I - Apêndice 3 e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE I)
	<b>APÊNDICE H – ESTRUTURA DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL</b>	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(b) Definições e conceitos.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(3) Risco. A avaliação das consequências de um perigo, expresso em termos de probabilidade e severidade, tomando como referência a pior condição possível.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(8)Requisitos de segurança operacional. São meios necessários para atingir os objetivos de segurança operacional.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(c)Componentes de estrutura do SGSO de um detentor de certificado	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(1)Política e objetivos de segurança operacional:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) responsabilidade e compromisso da administração;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) responsabilidade da direção acerca da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iii) designação do pessoal chave de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iv) plano de implantação do SGSO	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(v) coordenação do plano de resposta a emergências; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(vi) documentação	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(2) Gestão dos riscos de segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(i) processos de identificação de perigos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) processos de avaliação e mitigação de riscos	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(3) Garantia da segurança operacional:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) gestão de mudança;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iii) melhora contínua do SGSO.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(4) Promoção da segurança operacional:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) treinamento e educação;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) comunicação acerca da segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(d) Políticas e objetivos da segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(1) responsabilidade e compromisso da administração	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(iii) A política de segurança operacional será revista periodicamente pelo detentor de certificado para assegurar que esta permaneça relevante e esteja apropriada à organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(v) O detentor de certificado estabelecerá objetivos de segurança operacional, relacionados com:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) os indicadores de desempenho de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) as metas de desempenho de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) os requisitos de segurança operacional do SGSO.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(vi) A política de segurança operacional, incluirá objetivos com respeito a:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) o estabelecimento e manutenção de um SGSO eficaz e eficiente;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) o compromisso de cumprir os padrões de segurança operacional e os requisitos regulamentares;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) o compromisso de manter os níveis mais altos de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) o compromisso de melhorar continuamente o nível de segurança operacional alcançado;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) o compromisso de identificar, gerenciar e mitigar os riscos de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) o estabelecimento de regras e informes claros e disponíveis que permitam a todo pessoal envolver-se nos assuntos de segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(H) o compromisso de que todos os níveis da administração estarão dedicados a segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(I) o compromisso de manter a comunicação aberta com todo o pessoal sobre a segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(J) o compromisso de que todo pessoal relevante participará no processo de tomada de decisões;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(K) o compromisso de prover treinamento necessário para criar e manter habilidades de liderança relacionadas com a segurança operacional; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(L) o compromisso de que a segurança operacional dos empregados, passageiros e terceiros será parte da estratégia do detentor de certificado.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(2) Responsabilidade da direção acerca da segurança operacional.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O detentor de certificado designará um gestor responsável, o qual, independente de outras funções, deve ter a responsabilidade final, em nome do detentor de certificado, para a implantação e manutenção do SGSO.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iii) o gestor responsável terá as seguintes responsabilidades:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) estabelecer, manter e promover um SGSO eficaz;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) assegurar que todo o pessoal cumpra com a política do SGSO baseado em ações corretivas e não punitivas;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) assegurar que a política de segurança operacional seja compreendida, implementada e mantida em todos os níveis da organização;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(E) ter um conhecimento apropriado a respeito do SGSO e dos regulamentos de operação;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) assegurar que os objetivos e as metas sejam mensuráveis e realizáveis; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) tenha a responsabilidade final sobre todos os aspectos da segurança operacional da organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(v) As responsabilidades e atribuições do pessoal de direção requerido a respeito da segurança operacional serão documentadas e comunicadas a toda organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(vi) O indicação do gestor responsável deve ser aceita pela ANAC.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(3) Designação do pessoal chave de segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iii) O diretor de segurança operacional terá as seguintes responsabilidades:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) Assegurar que os processos necessários para o funcionamento efetivo do SGSO estejam estabelecidos, implementados e que sejam mantidos pelo detentor de certificado;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) assegurar que a documentação de segurança operacional reflita com precisão a situação atual do explorador;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) proporcionar orientação e direção para o funcionamento efetivo do SGSO do detentor de certificado;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) controlar a eficácia das medidas corretivas;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(E) fomentar o SGSO através da organização;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) apresentar informes periódicos ao gestor responsável sobre a eficácia da segurança operacional e de qualquer oportunidade de melhora; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) prover assessoramento independente ao gestor responsável, aos outros membros requeridos da administração e outros membros da organização sobre questões relacionadas com a segurança operacional do detentor de certificado.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iv) Para cumprir com suas responsabilidades e funções, o diretor de segurança operacional deve ter as seguintes atribuições:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) acesso direto ao gestor responsável e ao pessoal de direção requerido;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) realizar auditorias de segurança operacional sobre qualquer aspecto das atividades do detentor de certificado;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) o gestor responsável, que a presidirá;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) o diretor de segurança operacional que atuará como secretário;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) os demais diretores ou gerentes da organização;e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) pessoal dos departamentos chaves da organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(vi) A comissão de segurança operacional terá as seguintes responsabilidades:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) assegurar que os objetivos e as ações especificadas no plano de segurança operacional sejam atingidos nos prazos previstos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(B) supervisionar o desempenho da segurança operacional em relação a política e objetivos planejados;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) monitorar a eficácia do plano de implantação do SGSO da organização;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) conhecer e assessorar o gestor responsável sobre questões de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) analisar o progresso da organização a respeito dos perigos identificados e das medidas adotadas em face de acidentes e incidentes;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) monitorar que as ações de correção necessárias sejam realizadas de maneira oportuna;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) formular recomendações para ações e mitigação dos perigos identificados de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(H) examinar os informes de auditorias internas de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(I) analisar e aprovar as respostas às auditorias e medidas adotadas;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(J) ajudar a identificar perigos e defesas;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(K) preparar e analisar informes sobre segurança operacional para o gestor responsável;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(L) assegurar que os recursos apropriados sejam disponibilizados para a execução das ações acordadas;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(M) monitorar a eficiência da vigilância operacional das operações subcontratadas pela organização; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(N) prover direção e orientação estratégica ao grupo de ação de segurança operacional.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(A) o restante do pessoal de direção requerido;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) supervisores; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) e pessoal de área funcional apropriada.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	Nota: o trabalho do grupo de ação de segurança operacional da organização, será apoiado mas não necessariamente dirigido pelo diretor de segurança operacional.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(viii) O grupo de ação de segurança operacional terá pelo menos as seguintes responsabilidades:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) supervisionar a segurança operacional dentro das áreas funcionais;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) assegurar que qualquer ação corretiva seja realizada de forma oportuna;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) dar soluções aos perigos identificados;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) levar a cabo 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;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) implantar os planos de ações corretivas;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) assegurar a eficácia das recomendações prévias de segurança;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) promover a participação de todo pessoal na segurança operacional; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(H) informar e aceitar a direção estratégica da comissão de segurança operacional da organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(4) Plano de implantação do SGSO	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá um plano de implantação do SGSO o qual definirá a abordagem para gerenciar a segurança operacional de modo a satisfazer as necessidades da organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iv) O plano de implantação incluirá o seguinte:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) política e objetivos de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) planejamento da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) descrição do sistema;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) análise do que falta ("gap");	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) componentes do SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) papéis e responsabilidades de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) política de reportes de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(H) meios de participação dos empregados;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(I) capacitação em segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(J) divulgação da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(K) medição do desempenho da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(L) revisão do desempenho da segurança operacional.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) as interações do SGSO com outros sistemas do sistema de aviação civil;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) as funções do sistema;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) as considerações de desempenho humano requeridas para a operação do sistema;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) os componentes “hardware” do sistema;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) os componentes “software” do sistema;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) os procedimentos que definem as diretrizes para a operação e a utilização do sistema;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) o meio ambiente operacional; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(H) os produtos e serviços contratados ou adquiridos.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(vi) O detentor de certificado deverá, como parte do desenvolvimento do plano de implantação do SGSO, elaborar uma análise do faltante (“gap”) para:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) identificar as correções e as estruturas de segurança operacional que podem existir na organização;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) determinar as medidas adicionais de segurança operacional requeridas para implantação e manutenção do SGSO da sua organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(5) Coordenação do plano de resposta a emergências	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O detentor de certificado desenvolverá, coordenará e manterá um plano de resposta a emergências que assegure:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) a transição ordenada e eficiente das operações normais às atividades de emergência;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) a designação da autoridade em emergências;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) as responsabilidades;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) a coordenação de esforços para fazer frente a emergência; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) o retorno das atividades de emergência às operações normais do detentor de certificado.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(6) Documentação	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá a documentação do SGSO, em papel ou meio eletrônico o seguinte:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) a política e objetivos de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) os requisitos de SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) os procedimentos e processos do SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) as responsabilidades e as pessoas que respondem pelos procedimentos e processos do SGSO; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) os resultados do SGSO	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(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:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) o alcance do SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) uma descrição dos procedimentos para identificar perigos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) uma descrição dos procedimentos de avaliação e mitigação dos riscos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) uma descrição dos procedimentos de supervisão do desempenho da segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) uma descrição dos procedimentos de melhoria contínua;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) o procedimento do gerenciamento da mudança da organização;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) uma descrição dos procedimentos de respostas a emergências e plano de contingências; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(H) uma descrição dos procedimentos de promoção da segurança operacional.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(e) Gestão dos riscos de segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(1) Processos de identificação de perigos	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) reativos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(B) preventivos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) preditivos.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) Os meios formais de aquisição de dados de segurança operacional incluirão os seguintes sistemas de reportes:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) obrigatórios;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) voluntários; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) confidenciais.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iii) O processo de identificação de perigos incluirá os seguintes passos:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) reporte de perigos, eventos ou preocupações de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) aquisição e armazenamento de dados de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) análise dos dados de segurança operacional; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) distribuição da informação de segurança operacional obtida dos dados de segurança operacional.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(2) Processos de avaliação e mitigação de riscos	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá um processo formal de gestão de riscos que assegure:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) a análise em termos de probabilidade e severidade de ocorrência	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(B) a avaliação em termos de tolerância; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) o controle em termos de mitigação dos riscos a um nível aceitável de segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iii) O detentor de certificado definirá os controles de segurança para cada risco determinado como tolerável.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(f) Garantia da segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(l) Monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá os meios e procedimentos necessários para:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) verificar o desempenho da segurança operacional da organização em comparação com as políticas e objetivos de segurança operacional; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) validar a eficácia dos controles de risco de segurança operacional implantados na organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) O sistema de supervisão e medição de desempenho da segurança operacional incluirá o seguinte:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) reportes de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) auditorias independentes de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) pesquisas de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) revisões de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(E) estudos de segurança operacional; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) investigações internas de segurança operacional, que incluam eventos que não requeiram ser reportados à ANAC.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iii) O detentor de certificado estabelecerá e manterá no MGSO:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) os procedimentos de reporte de segurança operacional relacionados com o desempenho da segurança operacional e monitoramento; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) monitorar o cumprimento dos requisitos regulamentares;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) determinar se os procedimentos de operação são adequados;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) assegurar números apropriados de recursos humanos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) assegurar o cumprimento dos procedimentos e treinamentos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) assegurar o nível de conhecimentos, treinamento e manutenção da competência do pessoal.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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 indeopendentes de segurança operacional requeridas pelo parágrafo (iv) desta seção.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(2) Gerenciamento da mudança	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá um processo formal para:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os processos e serviços estabelecidos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) descrever os ajustes necessários para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(3) Melhoria contínua do SGSO	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O detentor de certificado estabelecerá e manterá um processo formal de:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) identificação das causas do baixo desempenho;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) determinação das implicações que podem causar um baixo desempenho nas operações; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) eliminação das causas identificadas.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) O detentor de certificado estabelecerá um processo com procedimentos definidos no MGSO para a melhoria contínua das operações de voo que inclua:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) uma avaliação preventiva das instalações, equipamento, documentação e procedimentos através de pesquisas e auditorias;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) uma avaliação preventiva do desempenho individual do pessoal do detentor de certificado para verificar o cumprimento das responsabilidades de segurança	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(g) Promoção da segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	Treinamento e qualificação	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) O alcance da qualificação de segurança operacional será apropriada a participação da pessoa no SGSO da organização.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) princípios do SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) suas obrigações e responsabilidades;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) aspectos legais pertinentes ( exemplo: as respectivas responsabilidades perante a lei)	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O currículo de treinamento inicial de segurança operacional para todo o pessoal do detentor de certificado cobrirá, pelo menos, o seguinte:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) princípios básicos de gerenciamento da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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.);	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) a importância da observação da política de segurança operacional e os procedimentos que compõem o SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) a organização, funções e responsabilidades do pessoal em relação à segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(E) antecedentes da segurança operacional da organização, incluindo as debilidades sistemáticas;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) metas e objetivos de segurança operacional da organização;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) processos de identificação de perigos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(H) processos de avaliação e mitigação de riscos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(I) monitoramento e medição do desempenho de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(J) gerenciamento da mudança;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(K) melhoria contínua do gerenciamento da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(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)];	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(M) requisito de avaliação interna contínua do desempenho da segurança operacional na organização (exemplo: pesquisa com os empregados, auditorias e avaliações de segurança operacional);	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(N) notificação de acidentes, incidentes e perigos ;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(O) canais de comunicação para os fins da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(P) retorno da informação e métodos de comunicação para a difusão da informação de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(Q) auditorias de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(R) plano de resposta a emergências; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(S) promoção da segurança operacional e difusão da informação.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) Além do currículo de treinamento inicial, o detentor de certificado proverá instrução ao pessoal de operações nos seguintes temas:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) procedimentos para notificação de acidentes e incidentes;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) perigos específicos enfrentados pelo pessoal de operações;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) procedimentos para notificação de perigos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) iniciativas específicas de segurança operacional; tais como:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(1) programa de análise de dados de voo (FDA);	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(2) programa LOSA; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(3) programa NOSS.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) comissões de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) perigos para a segurança operacional por mudança das estações e procedimentos operacionais (operações de inverno, etc.); e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) procedimentos de emergências;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(iii) O detentor de certificado proverá treinamento ao gerente de segurança operacional, pelo menos, nos seguintes itens:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) familiarização com as diferentes aeronaves, tipos de operação, rotas, etc.;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(B) compreensão da função da atuação humana nas causas de acidentes e a prevenção dos mesmos;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) funcionamento do SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) investigação de acidentes e incidentes;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(E) gerenciamento de crise e planejamento da reposta à emergências;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) promoção da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(G) técnicas de comunicação;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(H) gerenciamento da base de dados da segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(I) treinamento ou familiarização especializada no gerenciamento de recursos de cabine (CRM), FDA, LOSA e NOSS.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(2) Difusão de informação acerca da segurança operacional	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(i) O detentor de certificado desenvolverá e manterá meios formais para a difusão e comunicação da segurança operacional, de forma que possa:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(A) assegurar que todo pessoal esteja informado do SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(B) transmitir informação crítica sobre segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(C) assegurar o desenvolvimento e manutenção de uma cultura positiva de segurança operacional na organização;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(D) explicar porque são tomadas ações específicas de segurança operacional;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)



RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(E) explicar porque são introduzidos ou modificados os procedimentos de segurança operacional; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(F) transmitir informação genérica de segurança operacional.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	(ii) Os meios formais de comunicação de segurança operacional podem incluir: boletins operacionais, circulares, publicações oficiais, páginas da web, etc.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE B)
	<b>APÊNDICE I – FASES DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL</b>	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(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.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(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:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(1) identificará o gestor responsável e as responsabilidades de segurança operacional dos outros membros da direção ( Apêndice H, parágrafos (d)(2) e (d)(3));	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(2) identificará dentro da organização, a pessoa ou grupo de planejamento que será responsável pela implantação o SGSO (Apêndice H, (d)(4)(i) e (ii))	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(3) descreverá seu SGSO;	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(4) realizará uma análise do faltante (“gap”) dos recursos existentes comparados com os requisitos estabelecidos no Apêndice Q deste regulamento para a implantação do SGSO (Apêndice H, (d)(4)(iv));	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(5) desenvolverá o plano de implantação do SGSO, uqe 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 H, (d)(4))	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(6) desenvolverá a documentação relativa a política e aos objetivos de segurança operacional (Apêndice H, (d)(6)(i)); e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(7) desenvolverá e estabelecerá os meios de comunicação e difusão da segurança operacional (Apêndice H, (g)(2))	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(c) Na Fase 2, até 1º de novembro de 2011, o detentor de certificado:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(1) colocará em prática os itens que compreendem o plano de implantação do SGSO (Apêndice H, (d)(4))	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(2) implantará os processos reativos do gerenciamento de riscos de segurança operacional (Apêndice H, (e)) relacionados com:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(i) a identificação de perigos; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(ii) a avaliação e mitigação dos riscos.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(3) proverá treinamento relativo ao plano de implantação do SGSO e aos processos reativos do gerenciamento dos riscos de segurança operacional; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(4) desenvolverá a documentação relacionada com o plano de implantação do SGSO e dos processos reativos do gerenciamento de riscos da segurança operacional (Apêndice H, (d)(6))	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(d) Na Fase 3, até 1º de novembro de 2012, o detentor de certificado:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(1) implantará os processos preventivos (pró-ativos) e preditivos do gerenciamento de riscos da segurança operacional (Apêndice H, (e)), relacionados com:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(i) a identificação de perigos; e	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(ii) a avaliação e mitigação de riscos.	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(2) proverá treinamento relativo aos processos preventivos e preditivos do gerenciamento dos riscos de segurança operacional (Apêndice H, (g)(1));	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(3) desenvolverá a documentação relacionada com os processos preventivos e preditivos do gerenciamento de riscos de segurança operacional (Apêndice H, (d)(6));	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)
	(e) Na Fase 4, até 1º de novembro de 2013, o detentor de certificado:	Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)

RBHA 135	RBAC 135	JUSTIFICATIVA
	(1) implantará a garantia da segurança operacional, desenvolvendo (Apêndice H, (f)):	<b>Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)</b>
	(i) os níveis aceitáveis de segurança operacional;	<b>Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)</b>
	(ii) os indicadores e metas de desempenho; e	<b>Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)</b>
	(iii) o processo de melhoria contínua do SGSO.	<b>Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)</b>
	(2) desenvolverá e implantará a garantia da segurança operacional, desenvolvendo (Apêndice H, (f));	<b>Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)</b>
	(3) proverá treinamento relacionado com a garantia da segurança operacional e o plano de respostas a emergências (Apêndice H, (g)(1)); e	<b>Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)</b>
	(4) desenvolverá a documentação relativa à garantia da segurança operacional e ao plano de resposta a emergências (Apêndice H, (d)(6)).	<b>Incluído em atendimento ao previsto a Emenda 33 no Anexo 6, Parte I e harmonização com a proposta de regulamento latino-americano - (LAR APENDICE C)</b>