



Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

A Audiência Pública foi realizada no período de 2 de março a 1º de abril de 2011, durante o qual foram recebidas **61 contribuições**.

Processo nº 60800.124457/2011-86

Janeiro/2020

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 1	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Comentário Geral: COA – Certificado de Operador Aéreo	COAP – Certificado de Operador Aéreo Privado
JUSTIFICATIVA	
Harmonizar com o RBAC 119 Emenda 01 quanto ao tipo de certificado referenciado.	
COA (Certificado de Operador Aéreo) refere-se a qualquer Certificado de Operador Aéreo aonde este compreende o Certificado ETA (Certificado de Empresa de Transporte Aéreo) conforme RBAC 121 e 135e o COAP (Certificado de Operador Aéreo Privado) conforme RBAC 125.	

Contribuição nº 2	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Comentário Geral: O texto possui uma quantidade significativa de datas de efetividade anterior à efetividade deste regulamento.	-
JUSTIFICATIVA	
Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.	

Contribuição nº 3	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.1 – Aplicabilidade (b) As regras deste regulamento não são aplicáveis às operações dos aviões especificados no parágrafo (a) desta seção quando: (2) tenham recebido um Certificado de Aeronavegabilidade categoria restrita (ver seção 21.184 do RBAC 21) , uma autorização especial de voo (ver seção 21.197 do RBAC 21), um Certificado de Autorização de Voo Experimental (ver seção 21.191 do RBAC 21) ou um Certificado de Autorização de Voo (ver seção 21.192 do RBAC 21) ;	125.1 – Aplicabilidade (b) As regras deste regulamento não são aplicáveis às operações dos aviões especificados no parágrafo (a) desta seção quando: (2) tenham recebido um Certificado de Aeronavegabilidade categoria restrita (ver seção 21.185 do RBAC 21) , uma autorização especial de voo (ver seção 21.197 do RBAC 21), um Certificado de Autorização de Voo Experimental (ver seção 21.191 do RBAC 21) ou um Certificado de Autorização para Aeronave Recém-fabricada (ver seção 21.190-I do RBAC 21) ;
JUSTIFICATIVA	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Correção da referência ao CA categoria restrita no RBAC 21.
Remover a referência ao CAV pois este não é mais contemplado pelo RBAC 21.
Contemplar a utilização do CAARF neste regulamento.

Contribuição nº 4	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.5 – Certificado de Operador Aéreo (COA) e Especificações Operativas (EO) (a) Após 1º de dezembro de 2011 , ninguém pode se engajar em operações regidas por este regulamento a menos que essa pessoa seja detentora de um COA e Especificações Operativas apropriadas ou uma isenção de cumprimento de regra.	125.5 – Certificado de Operador Aéreo (COA) e Especificações Operativas (EO) (a) Após 18 meses da publicação deste regulamento , ninguém pode se engajar em operações regidas por este regulamento a menos que essa pessoa seja detentora de um COA e Especificações Operativas apropriadas ou uma isenção de cumprimento de regra.
JUSTIFICATIVA	
Estender a efetividade da regra para 18 meses após a publicação da regra, visto que o prazo mínimo requerido para emissão do COAP a partir do início do processo de certificação para o início das operações é de 180 dias conforme IS 119-001 Rev. A e o operador necessitar de prazo para preparar os documentos para obtenção deste Certificado. No 125.227 (g), solicita existir um gravador de dados de voz, o que pode requerer modificação da aeronave, sendo assim necessário mais tempo para cumprimento desta. Além deste, no 125.227(h), é exigida a comunicação “datalink”, que também pode requerer modificação. Também, é possível que sejam necessárias modificações nas aeronaves para cumprir com as Subpartes E e F e Apêndice A.	

Contribuição nº 5	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.7 – Exposição do Certificado de Operador Aéreo (b) Cada detentor de COA que seja também detentor de uma isenção de cumprimento de regra emitida segundo este regulamento deve transportar uma cópia autenticada desse documento em cada uma das suas aeronaves.	125.7 – Exposição do Certificado de Operador Aéreo (b) Cada detentor de COA que seja também detentor de uma isenção de cumprimento de regra emitida segundo este regulamento deve transportar uma cópia autenticada uma cópia autenticada do documento que atesta esta isenção em cada uma das suas aeronaves.
JUSTIFICATIVA	
Melhoria de texto.	

Contribuição nº 6	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.9 – Definições (b) <i>Equipamento justificável da aeronave</i> significa qualquer equipamento necessário para a operação da aeronave. Não são considerados como tais o equipamento ou lastro instalado	125.9 – Definições (b) <i>Equipamento justificável da aeronave</i> significa qualquer equipamento necessário para a operação da aeronave. Não são considerados como tais o equipamento ou lastro instalado

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

permanente ou aqueles que possam ser retirados com o propósito de alterar o peso vazio de uma aeronave aumentando sua capacidade máxima de carga.	permanente ou aqueles que possam ser retirados com o propósito de alterar o peso vazio de uma aeronave com o propósito de alterar o peso vazio de uma aeronave para cumprir com o requisito de capacidade máxima de carga.
JUSTIFICATIVA	
Esclarecimento de requisito, pois lastro não pode ser usado para modificar o peso máximo de carga.	

Contribuição nº 7	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.9 – Definições (g) Certificado de Operador Aéreo (COA) é equivalente ao Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) emitido segundo o RBAC 119.	125.9 – Definições (g) Certificado de Operador Aéreo Privado (COAP) é equivalente ao Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) emitido segundo o RBAC 119.
JUSTIFICATIVA	
Harmonizar com o RBAC 119.	

Contribuição nº 8	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.75 – Manual de Voo do Avião (b) Cada detentor de COA deve transportar o AFM a bordo de cada avião por ele operado. Um detentor de COA pode optar por transportar uma combinação dos manuais requeridos por esta seção e por 125.71. Se ele optar por esta combinação, ele pode revisar as seções de procedimentos operacionais e modificar a apresentação dos dados de desempenho constantes do AFM aplicável, desde que tais revisões e modificações sejam aprovadas pela ANAC.	125.75 – Manual de Voo do Avião (b) Cada detentor de COA deve transportar o AFM, ou outro equivalente aprovado, a bordo de cada avião por ele operado. Um detentor de COA pode optar por transportar uma combinação dos manuais requeridos por esta seção e por 125.71. Se ele optar por esta combinação, ele pode revisar as seções de procedimentos operacionais e modificar a apresentação dos dados de desempenho constantes do AFM aplicável, desde que tais revisões e modificações sejam aprovadas pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	
Inserir texto, harmonizando com 14 CFR 125.75(b).	

Contribuição nº 9	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.111 – Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece requisitos especiais de aeronavegabilidade aplicáveis a detentores de COA como estabelecido nos parágrafos (b) até (d) desta seção.	Idêntico ao texto do 14 CFR 125.111
JUSTIFICATIVA	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

A aplicabilidade está confusa.
 Pela regra descrita, os parágrafos de 125.113 a 125.181 são aplicáveis somente a aeronaves certificadas segundo o “Aero Bulletin 7A” ou part 04 do “Civil Air Regulation”, ambos dos EUA, somente os requisitos de 125.183 a 125.189 devem ser cumpridos pelo detentor do COAP, no entanto, os requisitos de 125.113 a 125.181 não são solicitados em qualquer outra parte do regulamento.
 O regulamento correspondente da FAA tem aplicabilidade diferente do que consta no texto da proposta da ANAC.

Contribuição nº 10	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.113 – Interiores de cabine (b) Exceto na hipótese prevista no parágrafo (a) desta seção, cada cabine de tripulantes ou passageiros deve atender aos requisitos abaixo:	125.113 – Interiores de cabine (b) Exceto na hipótese prevista no parágrafo (a)(2) desta seção, cada cabine de tripulantes ou passageiros deve atender aos requisitos abaixo:
JUSTIFICATIVA	
Especificar referência do parágrafo da hipótese prevista.	

Contribuição nº 11	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.113 – Interiores de cabine (c) Materiais de isolamento térmico/acústico. Para aviões de categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958: (1) para aviões manufaturados antes de 2 de setembro de 2005 , quando isolantes térmicos/acústicos tiverem sido instalados em reparos de fuselagens após 2 de setembro de 2005 , os isolantes devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25, no caso de se tratar de:	125.113 – Interiores de cabine (c) Materiais de isolamento térmico/acústico. Para aviões de categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958: (1) para aviões manufaturados antes de 2 de setembro de 2006 , quando isolantes térmicos/acústicos tiverem sido instalados em reparos de fuselagens após 30 dias da data de entrada em vigor deste RBAC , os isolantes devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25, no caso de se tratar de:
JUSTIFICATIVA	
Harmonizar referência com RBAC 121.312 e não penalizar operadores com regra entrando em vigor exigindo modificação antes da data de efetividade do regulamento.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 12	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.113 – Interiores de cabine (c) Materiais de isolamento térmico/acústico. Para aviões de categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958: (2) Para aviões manufacturados após 2 de setembro de 2005, isolantes térmicos/acústicos devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25.</p>	<p>125.113 – Interiores de cabine (c) Materiais de isolamento térmico/acústico. Para aviões de categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958: (2) Para aviões manufacturados após 2 de setembro de 2006, isolantes térmicos/acústicos devem atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25.</p>
JUSTIFICATIVA	
Harmonizar referência com RBAC 121.312.	

Contribuição nº 13	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.119 – Precauções contra incêndio (e) [Reservado]</p>	<p>125.119 – Precauções contra incêndio (e) <i>Class D</i>. Cargo and baggage compartments are classified in the “D” category if they are so designed and constructed that a fire occurring therein will be completely confined without endangering the safety of the airplane or the occupants. Each Class D compartment must comply with the following: (1) It must have a means to exclude hazardous quantities of smoke, flames, or noxious gases from entering any compartment occupied by the crew or passengers. (2) Ventilation and drafts must be controlled within each compartment so that any fire likely to occur in the compartment will not progress beyond safe limits. (3) It must be completely lined with fire-resistant material. (4) Consideration must be given to the effect of heat within the compartment on adjacent critical parts of the airplane.</p>
JUSTIFICATIVA	
Inserir definição de “Classe D” para acomodar aeronaves projetadas com este princípio. Harmonizar com definição existente no 14 CFR 125.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 14	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.183 – Transporte de carga na cabine de passageiros (c) Pode ser transportada carga atrás de cavernas fechadas ou de divisórias da cabine de passageiros, desde que essa carga seja devidamente fixada para resistir aos fatores de carga previstos na seção 25.561 (b)(3) do RBAC 25 e seja colocada como se segue:</p>	<p>125.183 – Transporte de carga na cabine de passageiros (c) All cargo may be carried forward of the foremost seated passengers and carry-on baggage may be carried alongside the foremost seated passengers if the cargo (including carry-on baggage) is carried either in approved bins as specified in paragraph (b) of this section or in accordance with the following:</p>
JUSTIFICATIVA	
Harmonizar com o 14 CFR Part 125 da FAA, tornando os parágrafos subseqüentes coerentes. Se não modificado, pode apresentar restrições sérias a pequenos operadores.	
Contribuição nº 15	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.187 – Alarme sonoro do trem de pouso (a) Exceto para aviões que atendam às provisões da seção 25.729 do RBAC 25, a partir de 06 de janeiro de 1992 em diante, cada avião deve possuir um dispositivo de alarme sonoro do trem de pouso que funcione continuamente sob as seguintes condições:</p>	<p>125.187 – Alarme sonoro do trem de pouso (a) Exceto para aviões que atendam às provisões da seção 25.729 do RBAC 25, a partir da data de publicação deste RBAC, cada avião deve possuir um dispositivo de alarme sonoro do trem de pouso que funcione continuamente sob as seguintes condições:</p>
JUSTIFICATIVA	
Tornar a regra coerente com o início de efetividade do regulamento.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 16	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.189 – Demonstração de procedimento para evacuação em emergência (a) Cada detentor de COA deve conduzir uma demonstração real dos procedimentos para evacuação em emergência de acordo com o parágrafo (a) do Apêndice B deste regulamento, demonstrando que cada tipo e modelo de avião com configuração máxima para passageiros com mais de 44 assentos, a ser usado em suas operações transportando passageiros, permite uma evacuação de sua capacidade total de passageiros e tripulantes em 90 segundos ou menos, em cada uma das seguintes circunstâncias:	125.189 – Demonstração de procedimento para evacuação em emergência (a) Cada detentor de COA deve conduzir uma demonstração real dos procedimentos para evacuação em emergência de acordo com o parágrafo (a) do Apêndice B deste regulamento, demonstrando que cada tipo e modelo de avião com configuração máxima para passageiros com mais de 52 assentos, a ser usado em suas operações transportando passageiros, permite uma evacuação de sua capacidade total de passageiros e tripulantes em 90 segundos ou menos, em cada uma das seguintes circunstâncias:
JUSTIFICATIVA	
Os ensaios de evacuação são complexos e trazem riscos inerentes à sua execução. Portanto, a determinação da necessidade deste ensaio, na operação privada de aeronaves, deve restringir-se apenas a operadores que possuam necessidade real da realização do mesmo. Assim, considerando-se a distribuição da capacidade de aeronaves na categoria privada, a Embraer acredita que a proposta melhor adequar-se-á à premissa supracitada.	
Contribuição nº 17	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.207 – Requisitos de equipamentos de emergência (1) um Conjunto de Primeiros Socorros, um Conjunto de Prevenção Universal e um Conjunto Médico de Emergência aprovados que atendam às seguintes especificações:	125.207 – Requisitos de equipamentos de emergência (1) um Conjunto de Primeiros Socorros aprovado que atendam às seguintes especificações:
JUSTIFICATIVA	
Harmonizar o texto com o 14 CFR 125. Os conjuntos de Prevenção Universal e Médico de Emergência são de uso específico, válido para operadores segundo RBAC 121 devido à probabilidade de existir a bordo alguém com capacidade técnica suficiente para utilizar estes equipamentos. No caso de operadores segundo o RBAC 125, dificilmente algum passageiro terá capacidade técnica para este uso.	
Contribuição nº 18	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.209 – Equipamentos de emergência; operações sobre grandes extensões de água	125.209 – Equipamentos de emergência; operações sobre grandes extensões de água

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

<p>(a) Ninguém pode operar um avião em operações sobre grandes extensões de água a menos que ele transporte, instalado em local claramente marcado e facilmente acessível na ocorrência de um pouso de emergência na água, o seguinte equipamento: (2) uma quantidade de botes salva-vidas (com capacidade de flutuação adequada) suficiente para carregar todos os ocupantes do avião e, pelo menos, o seguinte equipamento para cada bote, tudo claramente marcado e facilmente identificável: (xiv) uma lanterna tendo, pelo menos, 2 (duas) pilhas tamanho “D” ou equivalente;</p>	<p>(a) Ninguém pode operar um avião em operações sobre grandes extensões de água a menos que ele transporte, instalado em local claramente marcado e facilmente acessível na ocorrência de um pouso de emergência na água, o seguinte equipamento: (2) uma quantidade de botes salva-vidas (com capacidade de flutuação adequada) suficiente para carregar todos os ocupantes do avião e, pelo menos, o seguinte equipamento para cada bote, tudo claramente marcado e facilmente identificável: (xiv) uma lanterna tendo, pelo menos, 2 (duas) pilhas tamanho “D” ou equivalente com relação a luminosidade e tempo de funcionamento;</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Esclarecer se “equivalente” refere-se à capacidade de iluminação, duração, etc.</p>	

Contribuição nº 19	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.211 – Assentos, cintos de segurança e cintos de ombro (b) Exceto na hipótese prevista neste parágrafo e nos parágrafos 125.217 (c) e 125.269 (c) deste regulamento, cada pessoa a bordo de um avião operado segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual apropriadamente ajustado sobre seu corpo, durante movimentações no solo, decolagens e pousos. O cinto de segurança provido para o ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante esse requisito, uma criança pode: (ii) o sistema de contenção utilizado pela criança possua uma etiqueta, ou similar, evidenciando sua aprovação para uso aeronáutico por um país filiado à OACI, e;</p>	<p>125.211 – Assentos, cintos de segurança e cintos de ombro (b) Exceto na hipótese prevista neste parágrafo e nos parágrafos 125.217 (c) e 125.269 (c) deste regulamento, cada pessoa a bordo de um avião operado segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual apropriadamente ajustado sobre seu corpo, durante movimentações no solo, decolagens e pousos. O cinto de segurança provido para o ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante esse requisito, uma criança pode: (ii) o sistema de contenção utilizado pela criança possua uma etiqueta, ou similar, evidenciando sua aprovação, e;</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Remover texto para harmonizar com 14 CFR 125.</p>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 20	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.211 – Assentos, cintos de segurança e cintos de ombro (b) Exceto na hipótese prevista neste parágrafo e nos parágrafos 125.217 (c) e 125.269 (c) deste regulamento, cada pessoa a bordo de um avião operado segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual apropriadamente ajustado sobre seu corpo, durante movimentações no solo, decolagens e pousos. O cinto de segurança provido para o ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante esse requisito, uma criança pode: (ii) o sistema de contenção utilizado pela criança possua uma etiqueta, ou similar, evidenciando sua aprovação para uso aeronáutico por um país filiado à OACI, e: (C) assentos não qualificados segundo os parágrafos (b)(2)(ii)(A) e (b)(2)(ii)(B) desta seção devem possuir etiqueta demonstrando aprovação pelo governo de um país contratante da OACI;</p>	<p>125.211 – Assentos, cintos de segurança e cintos de ombro (b) Exceto na hipótese prevista neste parágrafo e nos parágrafos 125.217 (c) e 125.269 (c) deste regulamento, cada pessoa a bordo de um avião operado segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual apropriadamente ajustado sobre seu corpo, durante movimentações no solo, decolagens e pousos. O cinto de segurança provido para o ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante esse requisito, uma criança pode: (ii) o sistema de contenção utilizado pela criança possua uma etiqueta, ou similar, evidenciando sua aprovação para uso aeronáutico por um país filiado à OACI, e: (C) assentos não qualificados segundo os parágrafos (b)(2)(ii)(A) e (b)(2)(ii)(B) desta seção devem possuir etiqueta demonstrando aprovação pelo governo de um país contratante da OACI;</p> <p>(1) That the seat or child restraint device furnished by the certificate holder was approved by the ANAC through Type Certificate or Supplemental Type Certificate. (2) That the seat or child restraint device furnished by the certificate holder, or one of the persons described in paragraph (b)(2)(i) of this section, was approved by the ANAC in accordance with §21.305(d) or Technical Standard Order C–100b, or a later version.</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Os parágrafos equivalentes ao 14 CFR 125.211 (b)(ii)(C)(3) e (4) precisam ser incluídos para aprovar os assentos aprovados pelo detentor do certificado de tipo da aeronave. Caso estes parágrafos não sejam criados, o parágrafo (b)(ii)(D) será extremamente restritivo.</p>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 21	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.211 – Assentos, cintos de segurança e cintos de ombro (j) Após 27 de outubro de 2009, ninguém pode operar um avião categoria transporte de tipo certificado em ou após 1º de janeiro de 1958 e fabricado em ou após 27 de outubro de 2009 em operações transportando passageiros segundo este regulamento, a não ser que todos os assentos de passageiros e de comissários de voo do avião atendam aos requisitos da seção 25.562 do 14 CFR Part 25, efetivo em 16 de junho de 1988 ou após.</p>	<p>125.211 – Assentos, cintos de segurança e cintos de ombro (j) Ninguém pode operar um avião categoria transporte de tipo certificado em ou após 1º de janeiro de 1958 e fabricado em ou após 27 de outubro de 2009 em operações transportando passageiros segundo este regulamento, a não ser que todos os assentos de passageiros e de comissários de voo do avião atendam aos requisitos da seção 25.562 do 14 CFR Part 25, efetivo em 16 de junho de 1988 ou após.</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.</p>	

Contribuição nº 22	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.221 – Condições de gelo; limitações operacionais (a) Nenhum piloto pode decolar com um avião que tenha geada, gelo ou neve aderida a qualquer hélice, pára-brisas, asa, estabilizador, superfície de controle, instalação de motor e a cada sistema de instrumentos de velocidade, altitude, razão de subida e atitude de voo, exceto sob as seguintes condições: (1) decolagens podem ser realizadas com geada aderida às asas, ou ao estabilizador ou às superfícies de controle se a geada tiver sido polida para tornar-se lisa; e</p>	<p>125.221 – Condições de gelo; limitações operacionais (a) No pilot may take off an airplane that has frost, ice, or snow adhering to any propeller, windshield, stabilizing or control surface; to a powerplant installation; or to an airspeed, altimeter, rate of climb, flight attitude instrument system, or wing, except that takeoffs may be made with frost under the wing in the area of the fuel tanks if authorized by the FAA.</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Remover parágrafo (a)(1) e harmonizar com o requisito do 14 CFR 125.221 da FAA.</p>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 23	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.224 – Sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS) (a) A menos que de outra forma autorizada pela ANAC, cada detentor de COA operando grandes aviões com motores a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, ou 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.</p>	<p>125.224 – Sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS) (a) A menos que de outra forma autorizada pela ANAC, cada detentor de COA operando grandes aviões com motores a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, ou 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 ou superior).</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Incluir os tipos superiores ao TCAS II, tipo 7.0. Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.</p>	
Contribuição nº 24	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.224 – Sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS) (d) Ninguém pode operar um avião equipado com um TCAS II em espaço aéreo RVSM, a menos que seu equipamento seja do tipo TCAS II, tipo 7.0 (ACAS II).</p>	<p>125.224 – Sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS) (d) Ninguém pode operar um avião equipado com um TCAS II em espaço aéreo RVSM, a menos que seu equipamento seja do tipo TCAS II, tipo 7.0 ou superior (ACAS II).</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Incluir os tipos superiores ao TCAS II, tipo 7.0.</p>	
Contribuição nº 25	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (b) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991, em 20 de agosto de 2005:</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (b) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991.</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.</p>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 26	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (b) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991, em 20 de agosto de 2005: (1) em aviões não equipados até 16 de julho de 1996 com uma unidade de aquisição de dados de voo (FDAU), os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(18) desta seção devem ser registrados dentro das faixas e precisões especificadas no Apêndice E deste regulamento, e:</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (b) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991, em 20 de agosto de 2005: (1) em aviões não equipados até 16 de julho de 1996 com uma unidade de aquisição de dados de voo (FDAU), os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(18) desta seção devem ser registrados dentro das faixas e precisões especificadas no Apêndice D deste regulamento, e:</p>
JUSTIFICATIVA	
Corrigir referência.	

Contribuição nº 27	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (b) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991, em 20 de agosto de 2005: (2) em aviões equipados até 16 de julho de 1996 com uma unidade de aquisição de dados de voo (FDAU), os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(22) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no Apêndice D deste regulamento. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(17) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte.</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (b) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991, em 20 de agosto de 2005: (2) em aviões equipados até 16 de julho de 1996 com uma unidade de aquisição de dados de voo (FDAU), os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(22) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões e intervalos de gravação especificados no Apêndice E deste regulamento. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(17) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte.</p>
JUSTIFICATIVA	
Corrigir referência.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 28	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo</p> <p>(c) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991:</p> <p>(1) que estiverem equipados em 16 de julho de 1996 com uma ou mais barras digital de dados e com uma unidade de aquisição digital de dados de voo (DFDAU) ARINC 717 ou equivalente, os parâmetros especificados nos parágrafos (a)(1) até (a)(22) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M deste regulamento em 20 de agosto de 2005. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(14) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte;</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo</p> <p>(c) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991:</p> <p>(1) que estiverem equipados em 16 de julho de 1996 com uma ou mais barras digital de dados e com uma unidade de aquisição digital de dados de voo (DFDAU) ARINC 717 ou equivalente, os parâmetros especificados nos parágrafos (a)(1) até (a)(22) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice “X” deste regulamento. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(14) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte;</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Não existe Apêndice M, provável que seja Apêndice E.</p> <p>Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.</p>	

Contribuição nº 29	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo</p> <p>(c) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991:</p> <p>(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice D deste regulamento em 20 de agosto de 2005;</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo</p> <p>(c) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991:</p> <p>(2) adequadamente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice E deste regulamento;</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Corrigir tradução.</p> <p>Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.</p>	

Contribuição nº 30

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 30	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (c) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados até 11 de outubro de 1991: (3) que estiverem sujeitos a 125.225 (e) deste regulamento, todas as condições de 125.225 (e) devem continuar a serem atendidas até ser obtida conformidade com o parágrafo (c)(1) desta seção.</p>	-
JUSTIFICATIVA	
Remover o parágrafo 125.(c)(3) por ser retroativo ao cumprido com o (c)(1).	

Contribuição nº 31	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (d) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 11 de outubro de 1991: (1) os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(34) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice E deste regulamento em 20 de agosto de 2001. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(14) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte; e</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (d) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 11 de outubro de 1991: (1) os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) até (a)(34) desta seção devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice E deste regulamento. Os parâmetros listados de (a)(12) até (a)(14) podem ser gravados, cada um deles, de uma única fonte; e</p>
JUSTIFICATIVA	
Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.	

Contribuição nº 32	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (d) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 11 de outubro de 1991: (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</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (d) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 11 de outubro de 1991: (2) adequadamente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação</p>

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice E deste regulamento em 20 de agosto de 2005 .	devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice E deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	
Corrigir tradução. Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.	

Contribuição nº 33	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (e) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 18 de agosto de 2000: (2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice E deste regulamento.</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (e) Para todos os aviões categoria transporte com motores a turbina fabricados após 18 de agosto de 2000: (2) adequadamente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice E deste regulamento.</p>
JUSTIFICATIVA	
Corrigir tradução.	

Contribuição nº 34	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (j) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos dos parágrafos 25.1459 (a), (b), (d) e (e) do RBAC 25. Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados pelo gravador de dados de voo e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve conter um número suficiente de pontos de modo a permitir uma conversão precisa dos valores gravados em unidades de engenharia ou estados discretos, sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados de velocidade e altitude que sejam parte integral do sistema de gravação de dados de voo, uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo (j) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos dos parágrafos 25.1459 (a) (exceto paragrafos (a)(3)(ii) e (7)), (b), (d) e (e) do RBAC 25. Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados pelo gravador de dados de voo e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve conter um número suficiente de pontos de modo a permitir uma conversão precisa dos valores gravados em unidades de engenharia ou estados discretos, sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados de velocidade e altitude que sejam parte integral do sistema de gravação de dados de voo, uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:</p>
JUSTIFICATIVA	
Harmonizar com 14 CFR 125.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 35	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo</p> <p>(l) Os seguintes aviões que tenham sido fabricados antes de 18 de agosto de 1997 não precisam atender a esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 125.225 deste regulamento, como apropriado:</p> <p>(1) aviões que atendam aos requisitos de nível de ruído do Estágio 2 do RBAC 36 (Anexo 16 da OACI) e que estejam sujeitos ao parágrafo 91.805 (b) do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, até 1º de janeiro de 2005. Em ou após 01 de janeiro de 2005, qualquer avião Estágio 2 autorizado a operar pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve estar conforme com os requisitos aplicáveis para gravador de dados de voo desta seção para o avião envolvido;</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo</p> <p>(l) Os seguintes aviões que tenham sido fabricados antes de 18 de agosto de 1997 não precisam atender a esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 125.225 deste regulamento, como apropriado:</p> <p>(1) aviões que atendam aos requisitos de nível de ruído do Estágio 2 do RBAC 36 (Anexo 16 da OACI) e que estejam sujeitos ao parágrafo 91.805 (b) do RBHA 91, ou equivalente no RBAC que venha a substituí-lo. Qualquer avião Estágio 2 autorizado a operar pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve estar conforme com os requisitos aplicáveis para gravador de dados de voo desta seção para o avião envolvido;</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Incluir no texto “...91.805 (b) do RBHA 91, ou equivalente no RBAC...” pois não é possível saber se a referência continuará sendo a mesma após a edição do RBAC 91.</p> <p>Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.</p>	

Contribuição nº 36	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo</p> <p>(l) Os seguintes aviões que tenham sido fabricados antes de 18 de agosto de 1997 não precisam atender a esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 125.225 deste regulamento, como apropriado:</p> <p>(1) aviões que atendam aos requisitos de nível de ruído do Estágio 2 do RBAC 36 (Anexo 16 da OACI) e que estejam sujeitos ao parágrafo 91.805 (b) do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, até 1º de janeiro de 2005. Em ou após 01 de janeiro de 2005, qualquer avião Estágio 2 autorizado a operar pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve estar conforme com os requisitos aplicáveis para gravador de dados de voo desta seção para o avião envolvido;</p>	<p>125.226 – Gravadores digitais de dados de voo</p> <p>(l) Os seguintes aviões que tenham sido fabricados antes de 18 de agosto de 1997 não precisam atender a esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 125.225 deste regulamento, como apropriado:</p> <p>(1) aviões que atendam aos requisitos de nível de ruído do Estágio 2 do RBAC 36 (Anexo 16 da OACI) e que estejam sujeitos ao parágrafo 91.805 (b) do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, até 1º de janeiro de 2005. Em ou após 01 de janeiro de 2005, qualquer avião Estágio 2 autorizado a operar pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve estar conforme com os requisitos aplicáveis para gravador de dados de voo desta seção para o avião envolvido;</p>

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

(2) British Aerospace 1-11, General Dynamics Convair 580, General Dynamics Convair 600, General Dynamics Convair 640, deHavilland Aircraft Company Ltd. DHC-7, Fairchild Industries FH 227, Fokker F-27 (exceto Mark 50), F-28 Mark 1000 e Mark 4000, Gulfstream Aerospace G-159, Jetstream 4100 series, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-A, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-B, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-E, Lockheed Aircraft Corporation Eletra L-188, Lockheed Martin Model 382 (L-100) Hercules, Maryland Air Industries Inc. F27, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd YS-11, Short Bros. Limited SD3-30 e Short Bros. Limited SD3-60.	(2) British Aerospace 1-11, General Dynamics Convair 580, General Dynamics Convair 600, General Dynamics Convair 640, deHavilland Aircraft Company Ltd. DHC-7, Fairchild Industries FH 227, Fokker F-27 (exceto Mark 50), F-28 Mark 1000 e Mark 4000, Gulfstream Aerospace G-159, Jetstream 4100 series, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-A, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-B, Lockheed Aircraft Corporation Eletra 10-E, Lockheed Aircraft Corporation Eletra L-188, Lockheed Martin Model 382 (L-100) Hercules, Maryland Air Industries Inc. F27, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd YS-11, Short Bros. Limited SD3-30, Short Bros. Limited SD3-60 e Embraer EMB-120 Brasília.
JUSTIFICATIVA	
Incluir o Embraer EMB-120 Brasília na exceção considerando ser um projeto antigo.	

Contribuição nº 37	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.227 – Gravadores de voz na cabine de comando	125.227 – Gravadores de voz na cabine de comando (b) [reservado]
JUSTIFICATIVA	
Incluir referência no texto e corrigir referências posteriores, harmonizando assim às referências do 14 CFR 125.	

Contribuição nº 38	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.227 – Gravadores de voz na cabine de comando (b) O gravador de voz da cabine requerido por esta seção deve atender aos seguintes padrões: (1) os requisitos do RBAC 25 vigente;	125.227 – Gravadores de voz na cabine de comando (b) O gravador de voz da cabine requerido por esta seção deve atender aos seguintes padrões: (1) a revisão do RBAC 25 que entrou em vigor a partir de 11 de outubro de 1991;
JUSTIFICATIVA	
Corrigir informação. Não é requerido automaticamente a revisão da base de certificação da aeronave.	

Contribuição nº 39	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.227 – Gravadores de voz na cabine de comando	125.227 – Gravadores de voz na cabine de comando

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

(f) Até 7 de abril de 2012 , todo avião com motores a turbina sujeito a esta seção, manufaturado antes de 7 de abril de 2010 , deve possuir um gravador de voz na cabine de comando instalado que:	(f) Até dois anos após a publicação deste RBAC , todo avião com motores a turbina sujeito a esta seção, manufaturado antes de 7 de abril de 2010 , deve possuir um gravador de voz na cabine de comando instalado que:
JUSTIFICATIVA	
Data de 7 de abril de 2012 pode ficar retroativa dependendo da data de publicação do RBAC 125. FAA colocou como prazo 2 anos após início da efetividade da regra.	

Contribuição nº 40	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.243 – Responsabilidades do detentor de Certificado de Operador Aéreo (a) Em relação a aviões, incluindo células, motores, hélices, partes aeronáuticas e equipamentos de sobrevivência e emergência operados por um detentor de COA, este detentor é primariamente responsável: (2) pelo desempenho da manutenção, manutenção preventiva e alterações, de acordo com os regulamentos aplicáveis e com o manual do detentor de COA;</p>	<p>125.243 – Responsabilidades do detentor de Certificado de Operador Aéreo (a) Em relação a aviões, incluindo células, motores, hélices, partes aeronáuticas e equipamentos de sobrevivência e emergência operados por um detentor de COA, este detentor é primariamente responsável: (2) pela execução da manutenção, manutenção preventiva e alterações, de acordo com os regulamentos aplicáveis e com o manual do detentor de COA;</p>
JUSTIFICATIVA	
Correção de tradução.	

Contribuição nº 41	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.247 – Manutenção e Programas de Inspeção (b) o programa de inspeção especificado no parágrafo (a)(3) desta seção deve incluir pelo menos o seguinte: (1) instruções, procedimentos e padrões para conduzir inspeções em um avião de fabricante e modelo específico incluindo as demonstrações necessárias e cheques. Instruções e procedimentos devem apresentar em detalhes partes e áreas da célula, motor(es), hélice(s), “partes aeronáuticas”, equipamentos de sobrevivência e emergência e suas partes componentes que devem, como requerido, ser inspecionadas; e</p>	<p>125.247 – Manutenção e Programas de Inspeção (b) o programa de inspeção especificado no parágrafo (a)(3) desta seção deve incluir pelo menos o seguinte: (1) instruções, procedimentos e padrões para conduzir inspeções em marca e modelo específicos dos aviões incluindo os testes e verificações necessárias. Instruções e procedimentos devem apresentar em detalhes partes e áreas da célula, motor(es), hélice(s), “componentes”, equipamentos de sobrevivência e emergência que devem ser inspecionadas; e</p>
JUSTIFICATIVA	
Correção de texto e referência a marca e modelo da aeronave, pois esta sim passa por manutenção e não um avião de um fabricante de um modelo específico.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 42	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.247 – Manutenção e Programas de Inspeção (b) o programa de inspeção especificado no parágrafo (a)(3) desta seção deve incluir pelo menos o seguinte: (2) uma programação para o desempenho das inspeções que devem ser realizadas sob este programa, expressa em termos de horas de operação, dias corridos entre inspeções ou número de operações do sistema, ou ainda qualquer combinação destes.</p>	<p>125.247 – Manutenção e Programas de Inspeção (b) o programa de inspeção especificado no parágrafo (a)(3) desta seção deve incluir pelo menos o seguinte: (2) uma programação para a execução das inspeções que devem ser realizadas sob este programa, expressa em termos de horas de operação, dias corridos entre inspeções ou número de operações do sistema, ou ainda qualquer combinação destes.</p>
JUSTIFICATIVA	
Corrigir de tradução.	

Contribuição nº 43	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.247 – Manutenção e Programas de Inspeção (e) Programas de inspeções que podem ser aprovados segundo este regulamento incluem, mas não são limitados a: (1) um programa de inspeções contínuas como parte de um programa atualizado de aeronavegabilidade continuada aprovado para utilização pelo detentor de COA segundo o RBAC 121 ou o RBAC 135;</p>	<p>125.247 – Manutenção e Programas de Inspeção (e) Programas de inspeções que podem ser aprovados segundo este regulamento incluem, mas não são limitados a: (1) um programa de inspeções contínuas como parte de um programa atualizado de aeronavegabilidade continuada aprovado para utilização para um detentor de Certificado ETA segundo o RBAC 121 ou o RBAC 135;</p>
JUSTIFICATIVA	
Correção de referência ao tipo de certificado emitido para operadores segundo RBAC 121 e 135.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 44	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.249 – Requisitos do Manual de Manutenção (a) Cada manual de detentor de COA requerido pela seção 125.71 deste regulamento deve conter, além dos itens requeridos pela seção 125.73, pelo menos o seguinte: (3) os programas de inspeções requeridos pela seção 125.247 a ser seguido na execução das inspeções segundo este regulamento, incluindo:</p>	<p>125.249 – Requisitos do Manual de Manutenção (a) Cada manual de detentor de COA requerido pela seção 125.71 deste regulamento deve conter, além dos itens requeridos pela seção 125.73, pelo menos o seguinte: (3) os programas de inspeções requeridos pela seção 125.247 a serem seguidos na execução das inspeções segundo este regulamento, incluindo:</p>
JUSTIFICATIVA	
Correção de texto.	

Contribuição nº 45	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.251 – Pessoal para as inspeções requeridas (a) Ninguém pode empregar uma pessoa para realizar inspeções requeridas a menos que essa pessoa seja apropriadamente licenciada e adequadamente treinada, qualificada e autorizada a realizá-la segundo as disposições do RBHA 61, 63 ou 65, ou RBAC que venham a substituí-los, conforme aplicáveis.</p>	<p>125.251 – Pessoal para as inspeções requeridas (a) Ninguém pode empregar uma pessoa para realizar inspeções requeridas a menos que essa pessoa seja apropriadamente licenciada e adequadamente treinada, qualificada e autorizada a realizá-la segundo as disposições do RBAC 145, RBHA 43, 61, 63 ou 65, ou RBAC que venham a substituí-los, conforme aplicáveis.</p>
JUSTIFICATIVA	
Corrigir o texto conforme sugerido ou generalizar regra conforme 14 CFR 125 da FAA.	

Contribuição nº 46	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.267 – Navegador e equipamentos para navegação de longo alcance (a) Ninguém pode operar um avião fora do Brasil quando sua posição não puder ser confiavelmente conhecida por um período de mais de uma hora, sem: (1) um tripulante de voo que possua uma licença válida de navegador; ou</p>	-
JUSTIFICATIVA	
Remover o parágrafo, pois não existe mais a licença de navegador.	

Contribuição nº 47	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.283 – Qualificações do segundo em comando (b) para voos IFR, atenda aos requisitos de experiência recente em voo por instrumentos estabelecidos para um piloto em comando pelo RBHA 61 , ou RBAC que venha a substituí-lo.	125.283 – Qualificações do segundo em comando (b) para voos IFR, atenda aos requisitos de experiência recente em voo por instrumentos estabelecidos para um piloto em comando .
JUSTIFICATIVA	
RBAC 61 não faz referência à experiência recente para vôos IFR.	

Contribuição nº 48	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.285 – Qualificações do piloto; experiência recente (b) Um piloto de uma tripulação de voo requerida que não tenha atendido aos requisitos do parágrafo (a) desta seção pode readquirir sua experiência recente realizando 3 decolagens e pousos sob a supervisão de um examinador credenciado , de acordo com o seguinte:	125.285 – Qualificações do piloto; experiência recente (b) Um piloto de uma tripulação de voo requerida que não tenha atendido aos requisitos do parágrafo (a) desta seção pode readquirir sua experiência recente realizando 3 decolagens e pousos sob a supervisão de um instrutor , de acordo com o seguinte:
JUSTIFICATIVA	
Neste caso, o piloto ainda é habilitado, sendo necessário somente um vôo de instrução.	

Contribuição nº 49	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
125.285 – Qualificações do piloto; experiência recente (d) O examinador credenciado que observar as decolagens e pousos estabelecidos pelos parágrafos (b) e (c)(2) desta seção deverá certificar que a pessoa sendo observada esteja proficiente e qualificada para desempenhar os deveres de voo em operações segundo este regulamento; o examinador poderá requerer a execução de qualquer manobra adicional considerada necessária para que a certificação seja emitida.	125.285 – Qualificações do piloto; experiência recente (d) O instrutor que observar as decolagens e pousos estabelecidos pelos parágrafos (b) e (c)(2) desta seção deverá certificar que a pessoa sendo observada esteja proficiente e qualificada para desempenhar os deveres de voo em operações segundo este regulamento; o examinador poderá requerer a execução de qualquer manobra adicional considerada necessária para que a certificação seja emitida.
JUSTIFICATIVA	
Neste caso, o piloto ainda é habilitado, sendo necessário somente um vôo de instrução. Contribuição não aproveitada. A função é exclusiva de examinador credenciado.	

Contribuição nº 50	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.291 – Piloto em comando; requisitos para verificação de proficiência em instrumentos (a) Nenhum detentor de COA pode empregar uma pessoa, e ninguém pode servir como piloto em comando de um avião sob condições IFR, a menos que, dentro dos últimos 6 meses precedentes, este tenha sido aprovado em uma verificação de proficiência em instrumentos, atestado pela ANAC ou por um examinador credenciado.</p>	<p>125.291 – Piloto em comando; requisitos para verificação de proficiência em instrumentos (a) Nenhum detentor de COA pode empregar uma pessoa, e ninguém pode servir como piloto em comando de um avião sob condições IFR, a menos que, dentro dos últimos 6 meses precedentes, este tenha sido aprovado em uma verificação de proficiência em instrumentos, atestado pela ANAC ou por um instrutor.</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Neste caso, o piloto ainda é habilitado, sendo necessário somente um vô de instrução.</p>	

Contribuição nº 51	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.291 – Piloto em comando; requisitos para verificação de proficiência em instrumentos (b) Nenhum piloto pode executar qualquer tipo de procedimento de aproximação de precisão em condições IFR a menos que, dentro dos últimos 6 meses precedentes, o piloto tenha demonstrado execução satisfatória desse tipo de procedimento de aproximação conforme anotado em seus registros segundo o parágrafo (g) desta seção. Nenhum piloto pode executar nenhum tipo de procedimento de aproximação de não-precisão em condições IFR, a menos que, dentro dos 6 meses precedentes, o piloto tenha demonstrado execução satisfatória desse tipo de procedimento de aproximação ou de quaisquer outros dois tipos de procedimentos de aproximação de não-precisão, conforme anotado em seus registros segundo o parágrafo (g) desta seção. Os procedimentos de aproximação por instrumentos devem incluir pelo menos uma aproximação direta, uma aproximação em curva e uma aproximação perdida. Cada tipo de procedimento de aproximação demonstrado deve ser conduzido até os mínimos publicados para o procedimento.</p>	<p>125.291 – Piloto em comando; requisitos para verificação de proficiência em instrumentos (b) Nenhum piloto pode executar qualquer tipo de procedimento de aproximação de precisão em condições IFR a menos que, dentro dos últimos 6 meses precedentes, o piloto tenha demonstrado execução satisfatória desse tipo de procedimento de aproximação conforme anotado em seus registros segundo o parágrafo (g) desta seção. Nenhum piloto pode executar nenhum tipo de procedimento de aproximação de não-precisão em condições IFR, a menos que, dentro dos 6 meses precedentes, o piloto tenha demonstrado execução satisfatória desse tipo de procedimento de aproximação ou de quaisquer outros dois tipos de procedimentos de aproximação de não-precisão, conforme anotado em seus registros segundo o parágrafo (g) desta seção. Os procedimentos de aproximação por instrumentos devem incluir pelo menos uma aproximação direta, aproximação paracircular e uma aproximação perdida. Cada tipo de procedimento de aproximação demonstrado deve ser conduzido até os mínimos publicados para o procedimento.</p>
JUSTIFICATIVA	
<p>Correção de nomenclatura do procedimento.</p>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 52	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.505 – Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas (a) Nenhum detentor de COA poderá operar um <i>Airbus</i> modelo A-300 (excluindo as séries - 600), <i>British Aerospace</i> modelo BAC 1-11, <i>Boeing</i> modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, <i>McDonnell Douglas</i> modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, <i>Fokker</i> modelo F28, ou <i>Lockheed</i> modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de 25 de maio de 2004, o que ocorrer mais tarde, a menos que tenham sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de manutenção aprovado pela ANAC:</p>	<p>125.505 – Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas (a) Nenhum detentor de COA poderá operar um <i>Airbus</i> modelo A-300 (excluindo as séries - 600), <i>British Aerospace</i> modelo BAC 1-11, <i>Boeing</i> modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, <i>McDonnell Douglas</i> modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, <i>Fokker</i> modelo F28, ou <i>Lockheed</i> modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de publicação deste regulamento, o que ocorrer mais tarde, a menos que tenham sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de manutenção aprovado pela ANAC:</p>
JUSTIFICATIVA	
Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.	

Contribuição nº 53	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.505 – Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas (a) Nenhum detentor de COA poderá operar um <i>Airbus</i> modelo A-300 (excluindo as séries - 600), <i>British Aerospace</i> modelo BAC 1-11, <i>Boeing</i> modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, <i>McDonnell Douglas</i> modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, <i>Fokker</i> modelo F28, ou <i>Lockheed</i> modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de 25 de maio de 2004, o que ocorrer mais tarde, a menos que tenham sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de manutenção aprovado pela ANAC: (2) para todos os modelos da <i>British Aerospace</i> BAC 1-11, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos; (3) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 707, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 15.000 voos; (4) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 720, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 23.000 voos;</p>	<p>125.505 – Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas (a) Nenhum detentor de COA poderá operar um <i>Airbus</i> modelo A-300 (excluindo as séries - 600), <i>British Aerospace</i> modelo BAC 1-11, <i>Boeing</i> modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, <i>McDonnell Douglas</i> modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, <i>Fokker</i> modelo F28, ou <i>Lockheed</i> modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de 25 de maio de 2004, o que ocorrer mais tarde, a menos que tenham sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de manutenção aprovado pela ANAC: (2) para todos os modelos da <i>British Aerospace</i> BAC 1-11, o tempo de implementação é de 60.000 voos; (3) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 707, o tempo de implementação é de 15.000 voos; (4) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 720, o tempo de implementação é de 23.000 voos; (5) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 727, o tempo de implementação é de 45.000 voos; (6) para todos os modelos do <i>Boeing</i> 737, o tempo de implementação é de 60.000 voos;</p>

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

<p>(5) para todos os modelos do <i>Boeing 727</i>, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 45.000 voos;</p> <p>(6) para todos os modelos do <i>Boeing 737</i>, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos;</p> <p>(8) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas DC-8</i>, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 30.000 voos;</p> <p>(9) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas DC-9/MD-80</i>, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos;</p> <p>(10) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas DC-10</i>, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 30.000 voos;</p> <p>(11) para todos os modelos de <i>Lockheed L-1011</i>, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 27.000 voos; e</p> <p>(12) para os modelos <i>Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000, e 4000</i>, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos.</p>	<p>(8) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas DC-8</i>, o tempo de implementação é de 30.000 voos;</p> <p>(9) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas DC-9/MD-80</i>, o tempo de implementação é de 60.000 voos;</p> <p>(10) para todos os modelos de <i>McDonnell Douglas DC-10</i>, o tempo de implementação é de 30.000 voos;</p> <p>(11) para todos os modelos de <i>Lockheed L-1011</i>, o tempo de implementação é de 27.000 voos; e</p> <p>(12) para os modelos <i>Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000, e 4000</i>, o tempo de implementação é de 60.000 voos.</p>
JUSTIFICATIVA	
Remoção do termo “de ciclos de vô” para melhoria do texto.	

Contribuição nº 54	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.505 – Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas</p> <p>(c) Após 16 de junho de 2008, nenhum detentor de COA pode operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção a não ser que o programa de manutenção para aqueles aviões tenha sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis para os sistemas de tanques de combustível.</p>	<p>125.505 – Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas</p> <p>(c) Nenhum detentor de COA pode operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção a não ser que o programa de manutenção para aqueles aviões tenha sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis para os sistemas de tanques de combustível.</p>
JUSTIFICATIVA	
Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.	

Contribuição nº 55	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.505 – Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas</p> <p>(e) Após 16 de junho de 2008, antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com ICA desenvolvidas sob o SFAR 88 ou sob a seção 25.1529 do RBHA 25, que estavam efetivos em 6 de junho de 2001, o detentor de COA deve incluir no</p>	<p>125.505 – Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas</p> <p>(e) Antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com ICA desenvolvidas sob o SFAR 88 ou sob a seção 25.1529 do RBHA 25, que estavam efetivos em 6 de junho de 2001, o detentor de COA deve incluir no programa</p>

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

programa de manutenção do avião inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas ICA.	de manutenção do avião inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas ICA.
JUSTIFICATIVA	
Não é coerente emitir uma regra onde a sua efetividade esta anterior a sua data de publicação.	

Contribuição nº 56	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.509 – Meios de redução de inflamabilidade (c) <i>Tanques auxiliares de combustível.</i> Após as datas declaradas no parágrafo (e) desta seção, nenhum detentor de COA poderá operar um avião sujeito à seção 26.33 do RBAC 26 que possua um tanque auxiliar de combustível instalado de acordo com uma aprovação de campo, a não ser que os seguintes requisitos sejam atendidos:</p>	<p>125.509 – Meios de redução de inflamabilidade (c) <i>Tanques auxiliares de combustível.</i> Após as datas declaradas no parágrafo (e) desta seção, nenhum detentor de COA poderá operar um avião sujeito à seção 26.33 do RBAC 26 que possua um tanque auxiliar de combustível instalado por um CHST ou Segvoo 001, a não ser que os seguintes requisitos sejam atendidos:</p>
JUSTIFICATIVA	
Não existe aprovação de campo na regulamentação brasileira.	

Contribuição nº 57	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>125.509 – Meios de redução de inflamabilidade (k) As datas de cumprimento especificadas no parágrafo (e) desta seção podem ser estendidas por um ano, desde que: (2) até 18 março de 2011, o detentor de COA faça uma emenda às suas Especificações Operativas de acordo com o previsto na seção 119.51 do RBAC 119 e revise o manual requerido em 125.71 deste regulamento para incluir um requisito para os aviões especificados na Tabela 2 desta seção, para o uso do sistema de ar condicionado em solo para tempos maiores do que 30 minutos, quando disponível e operacional no solo, sempre que a temperatura ambiente for superior a 15 graus Celsius; e</p>	<p>125.509 – Meios de redução de inflamabilidade (k) As datas de cumprimento especificadas no parágrafo (e) desta seção podem ser estendidas por um ano, desde que: (2) até 90 dias após a publicação deste RBAC, o detentor de COA faça uma emenda às suas Especificações Operativas de acordo com o previsto na seção 119.51 do RBAC 119 e revise o manual requerido em 125.71 deste regulamento para incluir um requisito para os aviões especificados na Tabela 2 desta seção, para o uso do sistema de ar condicionado em solo para tempos maiores do que 30 minutos, quando disponível e operacional no solo, sempre que a temperatura ambiente for superior a 15 graus Celsius; e</p>
JUSTIFICATIVA	
Prazo mínimo para cumprimento da regra.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

Contribuição nº 58	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>APÊNDICE A EQUIPAMENTO ADICIONAL DE EMERGÊNCIA <i>(c) Iluminação dos indicadores internos das saídas de emergência.</i> Exceto para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, cada avião transportando passageiros deve possuir um sistema de iluminação de emergência independente do sistema de iluminação principal. Entretanto, as fontes de iluminação normal da cabine (lâmpadas) podem ser comuns a ambos os sistemas, desde que a fonte de energia da iluminação de emergência seja independente da fonte de energia da iluminação normal. O sistema de iluminação de emergência deve:</p> <p>(3) para aviões de tipo certificados após 1º de janeiro de 1958, devem possuir, após 26 de novembro de 1986, indicações da trajetória para as saídas de emergência, próximas ao assoalho, que cumpram os requisitos do parágrafo 25.812 (e) do 14 CFR Part 25, efetivo em 26 de novembro de 1984.</p>	-
JUSTIFICATIVA	
Remover este parágrafo harmonizando assim com o 14 CFR 125.	

Contribuição nº 59	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>APÊNDICE A EQUIPAMENTO ADICIONAL DE EMERGÊNCIA <i>(d) Operação da iluminação de emergência.</i> Exceto para lâmpadas fazendo parte de subsistemas de iluminação de emergência de acordo com o parágrafo 25.812 (h) do RBAC 25, que sirvam de iluminação a não mais que um meio de ajuda para escape, que sejam independentes do sistema principal de iluminação de emergência do avião e que sejam automaticamente ativadas quando o meio de ajuda é acionado, cada lâmpada requerida pelos parágrafos (c) e (h) desta seção deve atender ao seguinte:</p>	<p>APÊNDICE A EQUIPAMENTO ADICIONAL DE EMERGÊNCIA <i>(d) Operação da iluminação de emergência.</i> Exceto para lâmpadas fazendo parte de subsistemas de iluminação de emergência de acordo com o parágrafo 25.812 (g) do RBAC 25, que sirvam de iluminação a não mais que um meio de ajuda para escape, que sejam independentes do sistema principal de iluminação de emergência do avião e que sejam automaticamente ativadas quando o meio de ajuda é acionado, cada lâmpada requerida pelos parágrafos (c) e (h) desta seção deve atender ao seguinte:</p>
JUSTIFICATIVA	
Harmonizar com o 14 CFR 125.	

Contribuição nº 60	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 04/2011

Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 125 (RBAC nº 125), intitulado “Certificação e operações: aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 lb.) ou mais; regras aplicáveis a pessoas a bordo destes aviões”

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
APÊNDICE A EQUIPAMENTO ADICIONAL DE EMERGÊNCIA <i>(h) Iluminação externa de emergência e caminhos de escape:</i> (2) Cada avião transportando passageiros deve possuir um caminho de escape sobre as asas , antiderrapante, que atenda aos seguintes requisitos:	APÊNDICE A EQUIPAMENTO ADICIONAL DE EMERGÊNCIA <i>(h) Iluminação externa de emergência e caminhos de escape:</i> (2) Cada avião transportando passageiros deve possuir um caminho de escape, antiderrapante, que atenda aos seguintes requisitos:
JUSTIFICATIVA	
Remover o texto para harmonizar com o 14 CFR 125.	

Contribuição nº 61	
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	Instituição: Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
APÊNDICE E ESPECIFICAÇÕES DE GRAVADORES DIGITAIS DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	Incluir a aeronave EMBRAER EMB-120 Brasília nas exceções.
JUSTIFICATIVA	
Similaridade com as aeronaves de outros fabricantes que constam nas exceções.	