



Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 07/2018

Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43)

06 contribuições

Julho/2018

**Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 07/2018
Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43).**

Nº	ORIGEM/COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
	<p>Marco Antonio de Souza Organização: Aeroclubes</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
1.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 43.7 (b)-I O detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC em célula e grupo motopropulsor pode aprovar o retorno ao serviço de: (...) (5) planadores e motoplanadores.</p> <p>Contribuição recebida Todas as aeronaves pertencentes e agregadas aos aeroclubes ou escola de pilotagem, deveriam executar não somente a inspeção de 100 horas como previsto no RBAC 43.7 (1), mas também as IAM. A obrigação dos aeroclubes é somente manter um local apropriado e com equipamentos de apoio, Manuais de Manutenção e IPC (assinaturas).</p> <p>Justificativa Isso aliviaria o caixa dessas entidades, evitando deslocar suas aeronaves até uma oficina mais próxima, sendo que elas nem sempre estão próximas. Pois somente desta forma elas conseguiriam sobreviver. Na época do DAC era assim, não sei qual o motivo da mudança repentina.</p>	<p>Este projeto está limitado ao escopo de requisitos de manutenção presentes no RBAC nº 43 para planadores e motoplanadores, independentemente de sua categoria de registro (operação). A avaliação de tais requisitos para outros tipos de aeronaves utilizados por aeroclubes e escolas de pilotagem está além do escopo deste Tema 24 da Agenda Regulatória 2017-2018.</p> <p>Adicionalmente, este projeto concentra-se na revisão de requisitos estabelecidos no RBAC nº 43 para a execução de manutenção. A IAM, estabelecida no parágrafo 91.401(i) do RBHA 91, possui, em sua essência, função de controle de aeronavegabilidade, e não deve ser confundida com a realização das manutenções, embora ela possa indicar necessidade para tal. Cabe também enfatizar que o controle de aeronavegabilidade e possíveis simplificações estão sendo tratados pela agência na elaboração do novo RBAC nº 91.</p>
	<p>Carlos Jose Mauro Angelotti Ferreira Organização: Aero Rio Táxi Aéreo Ltda.</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
2.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 43.7 (b)-I O detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC em célula e grupo motopropulsor pode aprovar o retorno ao serviço de: (...) (5) planadores e motoplanadores.</p> <p>Contribuição recebida Na seção 43.7(b) do RBAC 43 deve ser incluído, para o detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC, requisitos adicionais de treinamento de qualificação no artigo a ser aprovado para retorno ao serviço, ou comprovação de experiência prática.</p> <p>Nota: apresentado arquivo anexo à contribuição: <i>REQUISITOS DE TREINAMENTO DE QUALIFICAÇÃO - REGULAMENTAÇÃO ANAC II.doc</i>.</p> <p>Justificativa Considerando que todo pessoal técnico vinculado a uma empresa certificada, segundo o RBAC 121, 135 ou 145, deve possuir treinamento de qualificação no modelo do artigo (aeronave, motor, hélice, etc) ou possuir 18 meses de experiência prática com os métodos, técnicas, auxílios, equipamentos, ferramentas usadas para realizar manutenção, conforme estabelecido nas seções 145.153(b), 145.155(a) e 145.157(b) do RBAC 145, que são detalhadas no item 5.7.2(c)(3) da IS nº 145-001.</p>	<p>A seção 43.7 do RBAC nº 43 explicita tão somente as pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, bem como o limite previsto. Tais pessoas devem seguir o previsto na seção 43.13 do RBAC nº 43 como regras de execução geral de manutenção, a qual prevê, dentre outros aspectos, que a pessoa deve executar o serviço de tal maneira e usar materiais de tal qualidade que as condições do artigo em serviço "fiquem pelo menos iguais às condições originais ou fiquem apropriadas à alteração pretendida (no que diz respeito à função aerodinâmica, à resistência estrutural, à resistência a vibração e deterioração e a outras qualidades que afetam a aeronavegabilidade)".</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 07/2018
Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43).**

	<p>Observei que o RBAC 43 não estabelece requisitos adicionais de treinamento de qualificação nos artigos para os quais um mecânico pode aprovar para retorno ao serviço, conforme seção 43.7(b) do RBAC 43. Sugiro incluir requisitos de treinamento de qualificação, para um mecânico, no artigo a ser aprovado ou comprovação de experiência prática, conforme requerido no RBAC 145 (seções 145.153, 145.155 e 145.157).</p>	<p>Para aquisição da licença de mecânico de manutenção aeronáutica (MMA), a seção 65.77 do RBAC nº 65 apresenta requisitos de experiência prática mínima para o profissional, embora não seja estabelecido um treinamento dedicado em um modelo específico. Adicionalmente, a seção 65.83 requer que o profissional possua experiência prática recente, para continuar exercendo as prerrogativas de sua licença. Deve ser enfatizado que umas das premissas adotadas para este projeto é que planadores e motoplanadores, sendo aeronaves mais simples em comparação com outras aeronaves certificadas e utilizadas na aviação geral, apresentam inspeções/manutenções de menor complexidade sendo a formação e experiência prática do MMA consideradas, de forma geral, suficientes para execução dos serviços. Caso a formação do MMA não sejam suficientes para o cumprimento à seção 43.13, o mesmo não deverá realizá-la.</p>
	<p>Renato Yoshi Tsukamoto Organização: FBVV - Federação Brasileira de Voo a Vela</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
<p>3.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 43.7 (b)-I O detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC em célula e grupo motopropulsor pode aprovar o retorno ao serviço de: (...) (5) planadores e motoplanadores.</p> <p>Contribuição recebida A FBVV saúda, mais uma vez, esta bela iniciativa da ANAC em busca da correção de distorções acumuladas ao longo dos anos. Para aprimorá-la ainda mais, fazemos algumas sugestões.</p> <p>Alterar redação para: (b)-I O detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC em célula e grupo motopropulsor pode aprovar o retorno ao serviço de: (...) (5) planadores e motoplanadores, sendo dispensável a habilitação em grupo motopropulsor apenas para aprovar retorno ao serviço de planadores;</p> <p>Justificativa Considerando que planadores não são dotados de grupo motopropulsor, seria um flagrante excesso regulatório, desproporcional, requerer que o mecânico de manutenção aeronáutica fosse detentor da habilitação em grupo motopropulsor, sendo suficiente a sua habilitação em célula.</p>	<p>O texto do parágrafo 43.7(b)-I(5) foi revisado considerando a contribuição apresentada.</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 07/2018
Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43).**

	<p>Adicionalmente, não é demais lembrar que, caso a exigência de habilitação em grupo motopropulsor fosse feita para mecânicos em atividades de manutenção de planadores (assim entendidos os desprovidos de motorização), estaríamos criando, no Brasil, situação inédita, sem precedentes no mundo e sem correspondente em outros países aeronauticamente relevantes.</p>	
	<p>Renato Yoshi Tsukamoto Organização: FBVV - Federação Brasileira de Voo a Vela</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
<p>4.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 43.7 (b)-I O detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC em célula e grupo motopropulsor pode aprovar o retorno ao serviço de: (...) (5) planadores e motoplanadores.</p> <p>Contribuição recebida Com referência ao documento “ap-7-2018-justificativa.pdf”, item 3.3.5: “.....Também não poderá aprovar para retorno ao serviço de motor e hélice empregados em motoplanadores, após revisão geral dos mesmos. Tais atividades devem ser feitas em organizações certificadas conforme RBAC nº 145.”</p> <p>FBVV: É imprescindível eliminar a interpretação de que revisão de motor e hélice de motoplanadores devam ser feitas em organizações certificadas 145 (oficinas de manutenção aeronáuticas com escopos específicos).</p> <p>Justificativa Embora possa dar a impressão de fazer sentido, considerando o quadro regulatório mais genérico da aviação geral, a imposição de realização de revisão de motor e hélice de motoplanadores em oficinas com certificação específica iria se mostrar uma exigência meramente burocrática, sem fundamento na realidade.</p> <p>Uma análise mais detalhada dos certificados de tipo de motoplanadores, em sua imensa maioria fabricados na Europa, com certificação atual pelo CS-22 (e anteriormente pelo JAR-22 ou pelo LFSM), deixará evidente que praticamente todos os motores e hélices empregados em motoplanadores são certificados não pelos regulamentos específicos de motores (CS-E) ou de hélices (CS-P), mas por meio de subpartes do regulamento aplicável à célula, isto é, CS-22 Subpart H (motores) e CS-22 Subpart J (hélices).</p> <p>Em outras palavras, motores e hélices empregados em motoplanadores possuem características especiais que os distinguem dos modelos utilizados em aviões ou até mesmo em aeronaves leves esportivas.</p> <p>Os motores, dada a necessidade de serem compactos para caberem dentro de uma fuselagem esguia, são em sua maioria de dois tempos, assemelhando-se mais às unidades empregadas em pequenos ultraleves (Rotax 232, 445, 503, 532 ou Solo 2350 ou 2625, por exemplo). Nos poucos casos em que são quatro tempos (Rotax 912 ou 914, por exemplo), as variantes utilizadas em motoplanadores não são as mesmas utilizadas em aviões com certificado de tipo.</p> <p>Hélices para motoplanadores são essencialmente delimitadas em seu diâmetro (quando comparadas a aviões e aeronaves leves esportivas) e otimizadas (quanto à rotação e passo) para a fase de decolagem, diferentemente das utilizadas nas demais aeronaves, que necessitam ser eficientes em cruzeiro.</p> <p>Exemplos dos casos citados acima podem ser encontrados na própria documentação da certificação brasileira:</p> <p>a) motor Rotax 914 F2/S1: apesar do modelo 914 F2 ter certificado de tipo baseado no CS-E/FAR33/RBHA33, a variante S1 é certificada em conjunto com a célula do motoplanador Stemme S10VT, conforme se observa abaixo:</p>	<p>Contribuição parcialmente aproveitada. Apesar de existirem motores e hélices certificados com base em regulamentos aplicáveis à certificação dos motoplanadores, como JAR-22 emitido pela <i>Joint Aviation Authorities-JAA</i> e CS-22 emitido pela EASA (Subpartes H e J), diversos modelos são variantes daqueles utilizados em aeronaves de maior porte na aviação geral, e sua revisão geral é de complexidade similar àqueles certificados conforme regulamentos específicos (como RBAC nº 33 e 35).</p> <p>O requisito presente no novo parágrafo 43.7(b)-I(5) estabelece que o mecânico habilitado em CEL/GMP possui prerrogativa para aprovação final para retorno ao serviço de motoplanador após realização das manutenções previstas na documentação do fabricante, não abordando explicitamente a aprovação para retorno ao serviço de motor e hélice após revisão geral.</p> <p>Como entendimento para este dispositivo regulamentar, estabeleceu-se que tal profissional não está automaticamente autorizado a aprovar o retorno ao serviço de motores e hélices empregados em motoplanadores após revisões gerais, exceto se possuir acesso à estrutura necessária prevista pelo fabricante (o que pode incluir bancadas, suportes, espaço físico adequado, etc), às ferramentas requeridas, ao manual de <i>overhaul</i> e tiver treinamento específico para essa atividade. O detalhamento sobre o cumprimento ao parágrafo 43.7(b)-I(5) do RBAC nº 43 é escopo a ser tratado em Instrução Suplementar (IS).</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 07/2018
Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43).**

	<p>https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/Produtos/Espec/EP-9602-02i.pdf</p> <p>NOTE 10 The ROTAX 914 F2/S1 is a slightly modified version of the original engine. These minor modifications were necessary to accommodate it in the S10's airframe and are basically limited to the exhaust system. The modifications of the engine, which is exclusively used in motorgliders STEMME S10-VT, are part of the certification of the airframe of model S10-VT, and therefore, the ROTAX 914 F2/S1 does not have separate Type Certificate.</p> <p>b) Hélice Binder BM-G1</p> <p>https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/Produtos/Espec/EH-2012T04i.pdf</p> <p>NOTE 10 Special Notes: a) The propeller installation must be approved as part of the aircraft Type Certificate to demonstrate compliance with the applicable aircraft airworthiness standards. b) BM propeller variant G1 is certified for use in powered sailplanes only.</p> <p>Deste modo, uma eventual exigência de que as revisões de tais componentes dependessem de oficinas certificadas 145 faria ressurgir, de maneira muito exponencializada, as dificuldades expressas nas alíneas b) e c) do item 3.2.3 de "ap-7-2018-justificativa.pdf": b) Inexistência de oficinas certificadas (RBAC 145) para todos os modelos; c) Concentração de oficinas em determinadas regiões, limitando a expansão da utilização de planadores e motoplanadores em outras regiões do país.</p> <p>Ora, se já é difícil conseguir termos um parque de oficinas que se interesse em atender à frota de planadores e motoplanadores, o que dizer de modelos específicos de motor ou hélice de motoplanadores? Obviamente a dificuldade seria muito maior, uma vez que o número de clientes por modelo seria ainda menor, sendo que, na verdade, em grande número de casos haveria apenas um ou dois motoplanadores para um determinado motor ou hélice em todo o Brasil.</p> <p>Na prática, para garantir boa qualidade na revisão de motor e hélice, aeroclubes e proprietários de motoplanadores se cotizam para pagar a realização de curso para um ou mais mecânicos. Neste sentido, a experiência dos associados da FBVV ao longo das últimas décadas é positiva e referenda aquilo que a própria ANAC destacou, com muita propriedade, no item 3.3.4 de "ap-7-2018-justificativa.pdf", ou seja, o princípio fundamental de ter "à disposição os dados técnicos necessários atualizados, o ferramental ou recursos previstos no manual do fabricante da aeronave e, caso a tarefa exija especialização para sua realização, deverá ser capacitado para sua execução".</p>	
	<p>Renato Yoshi Tsukamoto Organização: FBVV - Federação Brasileira de Voo a Vela</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
<p>5.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar A43.1 (c) Manutenção Preventiva. A manutenção preventiva é limitada aos seguintes trabalhos, desde que não envolva operações complexas de montagem: (30) [reservado];</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão Incluir a seguinte redação:</p> <p>RBAC 43, Apêndice A (c) Manutenção Preventiva</p>	<p>As prerrogativas de manutenção de piloto extrapolam o escopo deste Tema 24 da Agenda Regulatória 2017-2018 e estão sendo tratadas no Tema 23 ("Revisão dos Critérios de Manutenção Preventiva por Pilotos"). Esta contribuição será transferida para avaliação pelo grupo responsável por tal projeto.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 07/2018
Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43).

(30) ou (33) inspeção anual em planadores e motoplanadores, e demais inspeções não-complexas deste tipo de aeronave, se o fabricante houver previsto listas de atividades correlatas em manual de voo ou de serviço, para as quais não seja exigida intervenção de técnico especializado.

Há poucos anos a manutenção preventiva de planadores e motoplanadores por piloto-proprietário passou a ser autorizada no Brasil pela regulamentação (RBAC 43), mas na prática ela ainda não foi implementada porque ainda persiste a exigência de IAM (inspeção anual de manutenção) realizada por oficina certificada em padrão 145. Tal situação origina dificuldade natural, decorrente do fato que os gestores de tais organizações muitas vezes não se sentem confortáveis em autorizar/atestar IAM depois de ações de manutenção realizadas fora de suas instalações, por pessoas não integrantes de seu ambiente controlado.

Justificativa

No mundo, tradicionalmente o voo a vela é praticado em ambiente de aeroclube, onde convivem gerações diversas, incluindo desde jovens de 12 anos a idosos acima de 80 anos. Na imensa maioria dos casos, a longevidade da organização ao longo das décadas se dá através da atividade voluntária de seus membros. Um dia de voo tipicamente se desenrola aos finais de semana ou feriados, em que todos que pretendem voar naquela ocasião ali permanecerão por toda a jornada, desde a abertura das portas dos hangares pela manhã até seu fechamento à noite. Neste contexto, a troca de experiência entre os mais experientes e os novatos é intensa e duradoura.

Deste modo, nos países aeronauticamente relevantes do mundo, a atividade de manutenção de planadores e motoplanadores é, na maior parte dos casos, desempenhada pelos próprios pilotos, operadores que são frequentes e/ou longevos em relação a um determinado tipo de aeronave.

Por isso mesmo e pela baixa complexidade mecânica é que certas atividades que em outras categorias de aeronaves seriam consideradas complexas demais para um piloto, no caso de planadores e motoplanadores são comumente realizadas pelos próprios operadores. Apenas alguns exemplos:

- desmontagem e montagem da aeronave (asas, fuselagem, empenagens);
- conexão de comandos (profundor, leme, flaps, freio aerodinâmico);
- conservação das superfícies aerodinâmicas;
- desmontagem e lubrificação das superfícies de comando;
- medição e regulagem da deflexão de comandos;
- pequenos reparos;
- peso e balanceamento.

Adicionalmente, cada fabricante de planador traz instruções de manutenção tanto no manual de voo como no manual de serviço/manutenção. Nos dois exemplos abaixo, ressaltamos aquelas ligadas ao piloto, constantes do manual de voo. Notar ainda que quando há a necessidade de intervenção por mecânico qualificado, tal condição em geral é claramente evidenciada.

a) exemplo de planador biplace ASK-21

MANUAL DE VOO

http://www.bordersgliding.co.uk/FlightManuals/BGC_K21_21659_Flight_Manual.pdf

- Seção V.1 – Montagem

- Seção V.2 – Desmontagem

- Seção V.5 – Manutenção Preventiva

[Nota FBVV: neste caso específico, referente à conservação de superfícies e dos cintos de segurança]

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 07/2018
Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43).

- Página 41 – Desmontagem das superfícies de comando principais e esquema de lubrificação, com indicação específica para execução na inspeção anual.

- Seção IV.2 – Inspeções Diárias

“Após pousos duros ou esforços excessivos em voo, todo o planador precisa ser inspecionado com as asas e a empenagem desmontadas. Se algum dano for achado, um inspetor técnico precisa ser convocado. De maneira alguma alguém pode decolar novamente sem que o dano tenha sido reparado”.
[Nota FBVV: notar que o fabricante não exige que a inspeção após pouso duro ou esforço excessivo em voo seja feita por mecânico. A intervenção de mecânico é necessária apenas se o piloto/operador, a quem se dirige o manual de voo, constatar algum dano durante sua inspeção. Tal sistemática está baseada na combinação de dois fatores. O primeiro, a reconhecida capacidade de inspeção não apenas de um piloto, mas da governança prática que vigora em aeroclubes, em que os mais experientes serão envolvidos em uma inspeção do gênero. O segundo, o mitigador natural do risco de uma má manutenção, que é o fato de que aqueles pilotos que inspecionam colocariam as próprias vidas em risco se não fizessem um bom trabalho].

- Seção II.8 – Peso e balanceamento

b) exemplo de planador biplace Grob Twin Astir

MANUAL DE VOO

<http://tbss.us/tfiles/Grob%20103%20Twin%20Astir%20POH.pdf>

- Seção IV.2 – Inspeções diárias pré voo

[Nota FBVV: observar que este fabricante, Grob, também determina inspeção específica após pouso duro ou cargas excessivas em voo. Aplicam-se aqui as mesmas considerações feitas acima, no caso do ASK21, do fabricante Alexander Schleicher]

- Seção V.1 – Montagem e desmontagem

- Seção V.4 – Manutenção do planador

[Nota FBVV: além das atividades relativas à conservação das superfícies e dos cintos de segurança, o fabricante prevê tarefas de inspeção dos ganchos de reboque (“desligadores”), da roda do trem de pouso e seu respectivo sistema de freio. A inspeção anual é citada textualmente nos casos de verificação de desgaste de cabos e polias dos “desligadores”]

- Seção VI.2 – Instruções de serviço e manutenção

[Nota FBVV: nesta seção estão descritas diversas tarefas a serem cumpridas pelo piloto nas inspeções de 100 horas ou no mínimo na inspeção anual].

- Seção VI.3 – Referência para reparos

[Nota FBVV: esta seção referencia documento onde estão descritos os procedimentos para identificar, para o piloto, o que é um pequeno reparo e como executá-lo. Também há menção explícita quando é necessária a intervenção de um mecânico, isto é, no caso de grandes reparos]

- Seção VI.5 – Peso e balanceamento

Complementarmente, ressaltamos o “Part 43” do “Title 14” do “Code of Federal Regulations”, dos EUA, que inspirou as nossas regras do RBHA/RBAC 43. Em seu item (30) do Apêndice A-(c), referente às tarefas de manutenção preventiva, há a possibilidade de considerar que o piloto/operador de uma aeronave categoria primária (normalmente mais complexa que um planador ou motoplanador) possa realizar inspeções e outras tarefas de manutenção desde que estejam previstas desta maneira na certificação de tipo (o que é atendido no caso de estar previsto no manual de voo) e o piloto tenha recebido treinamento adequado.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 07/2018
Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43).

	<p>https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=&r=PART&n=14y1.0.1.3.21</p> <p>No âmbito dos países europeus, a manutenção de planadores e motoplanadores por piloto-proprietário, incluindo inspeção anual e pequenos reparos, já é tradicional e reconhecida por diversas Autoridades de Aviação Civil há mais de cinco décadas.</p> <p>A título de exemplo, no documento da EASA denominado “AMC/GM TO ANNEX I (PART-M) TO REGULATION (EU) No 1321/2014”, subtulado “AMC AND GM TO APPENDICES TO PART-M”, em sua página 135 de 253, na parte referida como “AMC to Appendix VIII ‘Limited Pilot Owner Maintenance”, isto é, Meios Aceitáveis para Cumprimento do Apêndice VIII do “Part-M” (o regulamento para aeronavegabilidade continuada), que detalha as tarefas no âmbito da manutenção realizada pelo piloto proprietário, a EASA esclarece: “...the one-year inspection on a glider may normally be eligible for Pilot-owner maintenance”.</p> <p>Ressaltamos que a referida sistemática lá não está limitada unicamente ao que aqui no Brasil denominamos “manutenção preventiva”.</p> <p>https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex%20I%20to%20Decision%202015-029-R%20-%20%28AMC-GM%20Part-M%29.pdf</p> <p>Ainda mais que isso, com as modificações introduzidas pela EASA em 2015 e 2016 (“General Aviation Part-M Task Force”), os requisitos foram ainda mais simplificados.</p>	
	<p>Philip Eric Haegler Organização: Não informado</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
<p>6.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Compêndio de Elementos de Fiscalização</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão Na qualidade de proprietário de um helicóptero EC130 (PR-AHH), bem como representando o desejo de 2 outros proprietários de EC130 (PR-NIS e PR-SHF), gostaria que a ANAC seguisse o que já é aceito pelo fabricante Eurocopter, e pelos órgãos reguladores de aviação civil FAA e EASA, onde "inspeções visuais possam ser realizadas por piloto ou mecânico com curso da aeronave". Hoje em dia, somente "oficinas" podem assinar "diretrizes de aeronavegabilidade", que nada mais são do que uma inspeção visual. Isso além de acarretar um custo adicional para o proprietário, na prática pode ser inviável se considerarmos que nem todo helicóptero/operador/missão, é baseado num grande centro e perto de uma oficina mecânica.</p> <p>Justificativa Na qualidade de proprietário de um helicóptero EC130 (PR-AHH), bem como representando o desejo de 2 outros proprietários de EC130 (PR-NIS e PR-SHF), gostaria que a ANAC seguisse o que já é aceito pelo fabricante Eurocopter, e pelos órgãos reguladores de aviação civil FAA e EASA, onde "inspeções visuais possam ser realizadas por piloto ou mecânico com curso da aeronave". Hoje em dia, somente "oficinas" podem assinar "diretrizes de aeronavegabilidade", que nada mais são do que uma inspeção visual. Isso além de acarretar um custo adicional para o proprietário, na prática pode ser inviável se considerarmos que nem todo helicóptero/operador/missão, é baseado num grande centro e perto de uma oficina mecânica.</p>	<p>A contribuição feita referente a manutenção em helicópteros excede o escopo deste Tema 24 da Agenda Regulatória 2017-2018, limitado a requisitos aplicáveis a planadores e motoplanadores.</p> <p>Pelo teor desta contribuição, entende-se que a mesma foi erroneamente cadastrada para a Audiência Pública nº 07/2018, sendo a Audiência correta a de nº 09/2018 relativa ao projeto de “Revisão dos Critérios de Manutenção Preventiva por Pilotos”. Essa contribuição foi encaminhada ao referido projeto para avaliação.</p>