

Manutenção Preventiva por Pilotos





Reuniões Participativas sobre Manutenção Preventiva por Pilotos

São Paulo 21/05/2018

Rio de Janeiro 22/05/2018

Brasília 24/05/2018

Reinaldo Giusti Egas

Firmino Cota de Souza Júnior

- **Apresentar propostas de RBAC submetidas para Audiência Pública no tema “Manutenção Preventiva por Pilotos”**
- **Discutir aspectos do modelo de designação por Organizações de Manutenção para Pilotos Profissionais**



Este evento NÃO é uma sessão presencial da Audiência Pública nº 09/2018.

Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

Modelos FAA e EASA

Alternativas

Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública

Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

Modelos FAA e EASA

Alternativas

Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública



Agenda Regulatória e IN 107

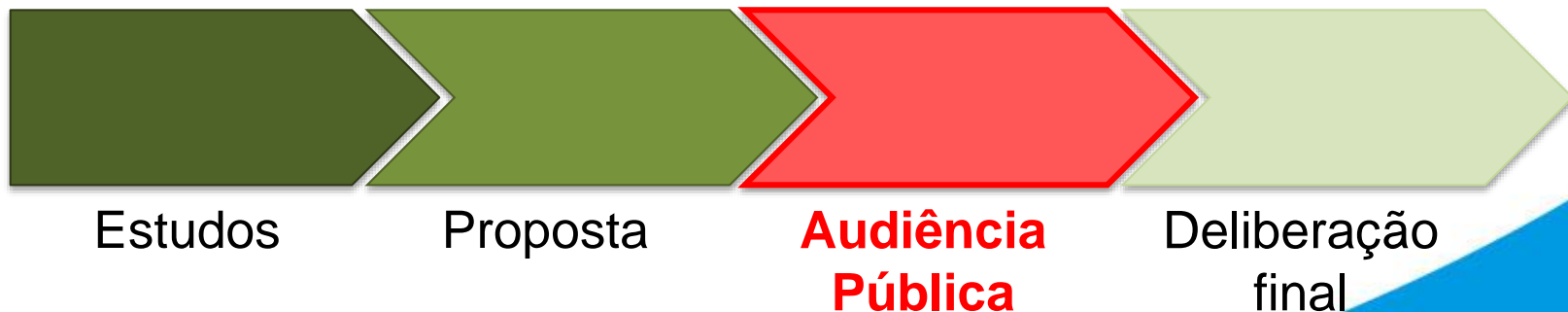
- Envolvimento da sociedade para escolha dos assuntos normativos prioritários para a ANAC

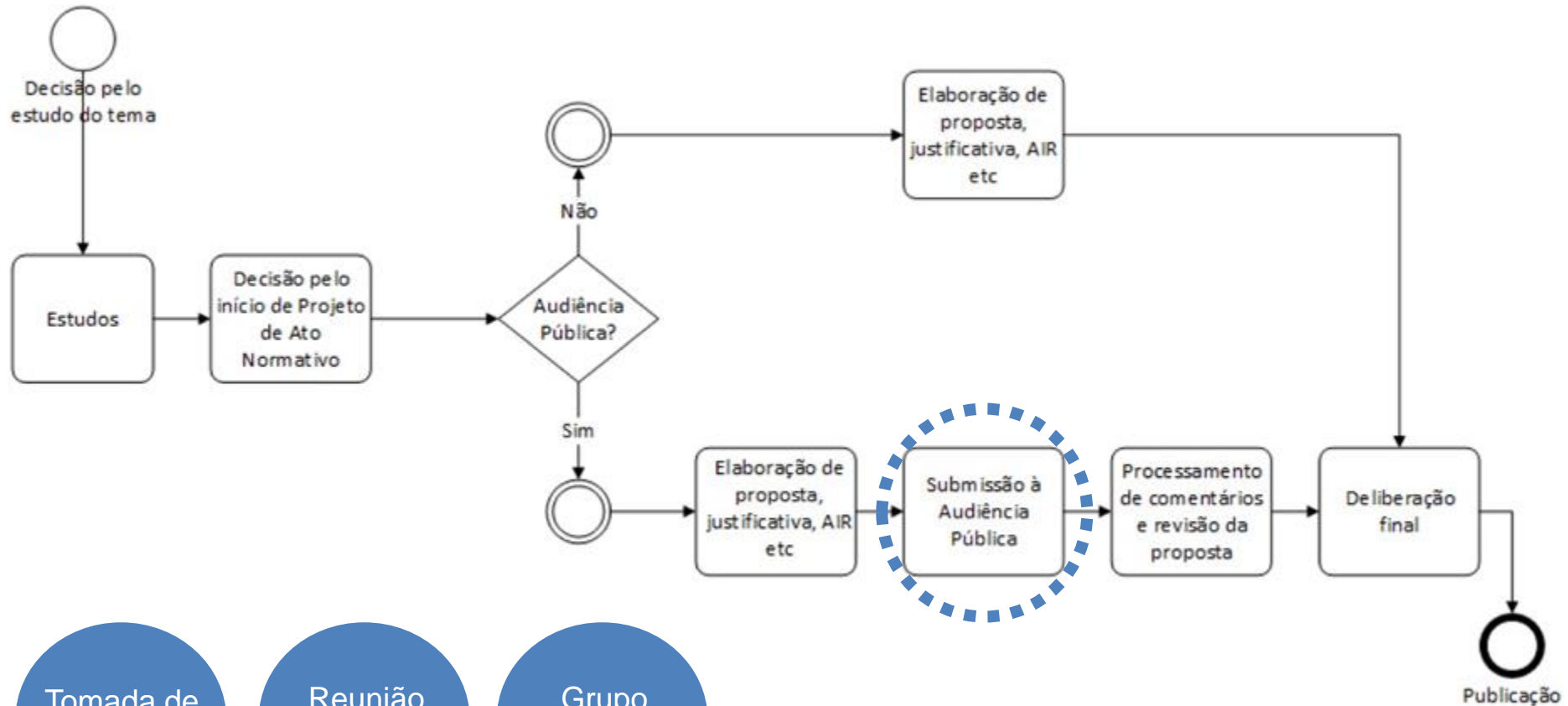
Agenda Regulatória 2017-2018

Tema 23 – Manutenção preventiva por pilotos

Revisar os critérios para a execução de manutenção preventiva por pilotos e aprovação para retorno ao serviço de uma aeronave após este tipo de manutenção preventiva.

*Portaria 3.723 de 15/12/2016





Tomada de Subsídios

Reunião Participativa

Grupo Estudos Mistos

Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

Modelos FAA e EASA

Alternativas

Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública

Manutenção PREVENTIVA????

RBAC 01.1 Definições

Manutenção preventiva significa uma operação de **preservação simples** ou de **pequena monta**, assim como a **substituição de pequenas partes padronizadas que não envolva operações complexas de montagem e desmontagem**.



Aeronaves

Agrícolas



Fonte: embraer.com.br. Consulta em 04/01/2017

Planadores e
motoplanadores



Fonte: airway.uol.com.br. Consulta em 04/01/2017

Aeronaves
Leves
Esportivas



Fonte: commons.wikimedia.org. Consulta em 15/05/2018

Escopo atual

Pilotos

Proprietário da aeronave

OU

Operador frequente

Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

Modelos FAA e EASA

Alternativas

Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública

Demanda - Helibrás

Solicitação

Permitir Manutenção Preventiva por pilotos em helicópteros


Justificativas recebidas

Previsto e avaliado pelo fabricante – ex. Daily Checks

Previsto em ADs

Já coberto pelo RBAC 135.429(d)

Pilotos seriam treinados

EASA	AIRWORTHINESS DIRECTIVE
	<p>AD No.: 2009-0039</p> <p>Date: 19 February 2009</p> <p>Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 on behalf of the European Community, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 66 of that Regulation.</p>
<p>This AD is issued in accordance with EC 1702/2003, Part 21A.3B. In accordance with EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.301, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD unless otherwise specified by the Agency [EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.301 or agreed with the Authority of the State of Registry [EC 216/2008, Article 14(4) exemption].</p>	
<p>Type/Model designation(s) :</p>	
<p>Effective Date:</p>	<p>05 March 2009</p>
<p>Required action(s) and Compliance Time(s):</p>	<p>Requirements of AD 2006-0235-E</p> <p>1. From 10 August 2006 (effective date of AD 2006-0235-E), at each check after the last flight of the day (ALF check) and not exceeding 10 flight hours between two successive checks, visually inspect the zone A of the rotor blades in order to verify the absence of cracks. This inspection should be carried out as instructed in paragraph (§) 2.B.1. of EUROCOPTER Alert Service Bulletin (ASB) No. 05.00.40 Revision 2 for AS350 helicopters or EUROCOPTER ASB No. 05.00.38 Revision 2 for AS 355 helicopters.</p> <p>Note: This check can be carried out by an appropriately trained pilot.</p> <p>2. If any crack is detected in zone A, according to the blade part number, before next flight do all corrective actions as instructed in § 2.B.2. of EUROCOPTER ASB No.05.00.40 Revision 2 for AS350 helicopters or EUROCOPTER ASB No. 05.00.38 Revision 2 for AS</p>

Requirements of AD 2006-0235-E

1. From 10 August 2006 (effective date of AD 2006-0235-E), at each check after the last flight of the day (ALF check) and not exceeding 10 flight hours between two successive checks, visually inspect the zone A of the rotor blades in order to verify the absence of cracks. This inspection should be carried out as instructed in paragraph (§) 2.B.1. of EUROCOPTER Alert Service Bulletin (ASB) No. 05.00.40 Revision 2 for AS350 helicopters or EUROCOPTER ASB No. 05.00.38 Revision 2 for AS 355 helicopters.

Note: This check can be carried out by an appropriately trained pilot.



FAA
Aviation Safety

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/
www.gpoaccess.gov/fr/advanced.html

2014-23-16 Robinson Helicopter Company: Amendment 39-18032; Docket No. FAA-2013-0159; Directorate Identifier 2012-SW-010-AD.

(a) Applicability

This AD applies to Model R22, R22 Alpha, R22 Beta, and R22 Mariner helicopters with main rotor blade (blade), part number (P/N) A016-2 or A016-4; and Model R44 and R44 II helicopters with blade, P/N C016-2 or C-016-5, certificated in any category.

...ance time unless it has already

(f) Required Actions

(1) Before the first flight of each day, visually check for any exposed (bare metal) skin-to-spar joint area on the lower surface of each blade. The actions required by this paragraph may be performed by the owner/operator (pilot) holding at least a private pilot certificate and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with 14 CFR 43.9(a)(1) through (4) and 14 CFR 91.417(a)(2)(v). The record must be maintained as required by 14 CFR 91.417, 121.380, or 135.439.

(1) Before the first flight of each day, visually check for any exposed (bare metal) skin-to-spar joint area on the lower surface of each blade. The actions required by this paragraph may be performed by the owner/operator (pilot) holding at least a private pilot certificate and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with 14 CFR 43.9(a)(1) through (4) and 14 CFR 91.417(a)(2)(v). The record must be maintained as required by 14 CFR 91.417, 121.380, or 135.439.

Demanda – Líder Táxi Aéreo

Solicitação

Permitir Manutenção
Preventiva por pilotos em
helicópteros
RBAC 135 em área remota

Justificativas recebidas

Já existe no regulamento FAA

Pilotos seriam treinados

Falta de autorização para
manutenção por pilotos
inviabiliza certas operações
em área remota

Demanda – Embraer - Bases de dados em aviônicos

Solicitação

Exclusão do item A43.1(c)(32) da lista de itens de manutenção preventiva

RBAC 43 – A43.1(c) Manutenção Preventiva

(32) atualização de base de dados de Controle de Tráfego Aéreo (ATC) de softwares de sistemas de navegação montados no painel de instrumentos dianteiro, do tipo autônomo (independentes), excluindo aqueles de sistemas de controle automático de voo, transponders e equipamentos de medida de distância (DME) por frequência de microondas, desde que não seja requerida a desmontagem da unidade e que sejam providas instruções pertinentes. Antes do uso da unidade, um cheque operacional deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.

Justificativa recebida

Antes do RBAC 43, atividade era permitida

Após, tornou-se atividade de manutenção, e a maioria dos pilotos ficou excluída.

Demanda CAB - planadores/motoplanadores

Solicitação

Realização de inspeções, liberação, IAM e pequenos reparos pelo piloto/proprietário/operador

Justificativas recebidas

Carência de OMs (desinteresse, custos altos, etc.)

Aeronaves paradas (sem IAM)

Risco de paralização nas atividades de voo a vela

“Operador frequente”

Operador no Registro da
Aeronave

X

Operador Piloto


IS 43-012A – Manutenção Preventiva por Pilotos

4. Definições

(...)


4.2 Piloto operador frequente da aeronave: (quando usado no RBAC 43 e nesta IS – “aeronave frequentemente operada por ele”) pessoa que é detentora de uma licença de piloto e que tem atuado como **piloto** em comando ou segundo em comando **em aeronaves da mesmo modelo, com experiência recente neste modelo** de aeronave conforme requerida pela seção 61.21 do RBAC 61, desde que possua **autorização do proprietário ou operador da aeronave** para desempenhar as prerrogativas de manutenção preventiva sob esta IS.

Lacuna para aeronaves Categoria Primária



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL
RBAC nº 21
EMENDA nº 02
TÍTULO: CERTIFICAÇÃO DE PROTO TIPO AERONÁUTICO

RBAC 21



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL
RBAC nº 21
EMENDA nº 02
TÍTULO: CERTIFICAÇÃO DE PROTO TIPO AERONÁUTICO

RBAC 43



Programa de Inspeções por Pilotos em Aeronaves Categoria Primária



Termo “Manutenção Preventiva”

Manutenção Preventiva
seria...

...manutenção **não-
corretiva?**

Manutenção **Programada**
não seria também...

...manutenção
preventiva?

RBAC 01.1 Definições

Manutenção significa qualquer atividade de inspeção, revisão, reparo, limpeza, conservação ou substituição de partes de uma aeronave e seus componentes, **mas exclui a manutenção preventiva.**

10 minutos



coffee break

Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

Modelos FAA e EASA

Alternativas

Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública

Modelos FAA e EASA



Regulamentação FAA



Regulamentação FAA – Parte 43

3 situações

Caso geral:
Aeronaves **não** operadas nas
Partes 121, 129 ou 135

Helicóptero sob Parte 135:
Dificuldade ou falha em área
remota

Parte 135:
Reconfiguração de Cabine



Regulamentação FAA – Parte 43

3 situações

Caso geral:
Aeronaves **não** operadas nas
Partes 121, 129 ou 135

Helicóptero sob Parte 135:
Dificuldade ou falha em área
remota

Parte 135:
Reconfiguração de Cabine



Modelos FAA e EASA

Caso geral:
Aeronaves **não** operadas nas
Partes 121, 129 ou 135

Escopo

Manutenção Preventiva

Quem

Piloto = Proprietário ou
Operador

Aeronaves

Quaisquer, **exceto** sob
Partes 121, 129 ou 135



Regulamentação FAA – Parte 43

3 situações

Caso geral:
Aeronaves **não** operadas nas
Partes 121, 129 ou 135

Helicóptero sob Parte 135:
Dificuldade ou falha em área
remota

Parte 135:
Reconfiguração de Cabine



Modelos FAA e EASA

Helicóptero sob Parte 135:
Dificuldade ou falha em área remota

Escopo

Itens específicos de
Manutenção Preventiva

Quem

Piloto

Aeronaves

Helicóptero sob Parte 135

Condições

Aprovação da FAA

Correção de dificuldade ou falha em
área remota

Programa de treinamento aprovado

Designação por escrito

Indisponibilidade de Mecânico

Procedimentos para avaliar
cumprimento



Regulamentação FAA – Parte 43

3 situações

Caso geral:
Aeronaves **não** operadas nas
Partes 121, 129 ou 135

Helicóptero sob Parte 135:
Dificuldade ou falha em área
remota

Parte 135:
Reconfiguração de Cabine



Modelos FAA e EASA

Parte 135: Reconfiguração de Cabine

Escopo

Remoção/instalação de:
Assentos, Macas e
Garrafas oxigênio médico

Quem

Piloto

Aeronaves

Tipo de até 9 assentos pax
sob Parte 135

Condições

Programa de treinamento aprovado

Designação por escrito

Procedimentos para avaliar
cumprimento



Modelos FAA e EASA



Regulamentação EASA



Regulamentação EASA – Parte M

Quem

Piloto com licença no tipo/classe da aeronave

Proprietário / Operador

Se aeronave é de entidade recreacional não-lucrativa:
Membro decisor + designado pela entidade

Aeronaves

Aeronaves Motorizadas

PMD até 2730 kg
“Não-complexas”

Planadores
Motoplanadores

Balões

Não utilizadas em operações **comerciais** de:
Transporte Aéreo, Serviços Especializados ou Treinamento



Regulamentação EASA – Parte M

Escopo

Tarefas devem estar no programa de manutenção individual da aeronave

Não são permitidos:

- tarefas críticas
- remoção de componentes/conjuntos maiores
- ADs (exceto se a AD mencionar que pode ser realizada por piloto)
- ferramentas especiais, calibradas ou equipamentos de teste (exceto torquímetro e crimpador de fios)
- inspeções especiais não-programadas (ex. pouso duro)
- tarefas afetando equipamentos requeridos para IFR
- tarefas complexas (listagem no regulamento)
- manutenção em componente
- tarefas parte de inspeção de 100h ou anual



Modelos FAA e EASA



Regulamentação EASA – Parte M

Condições

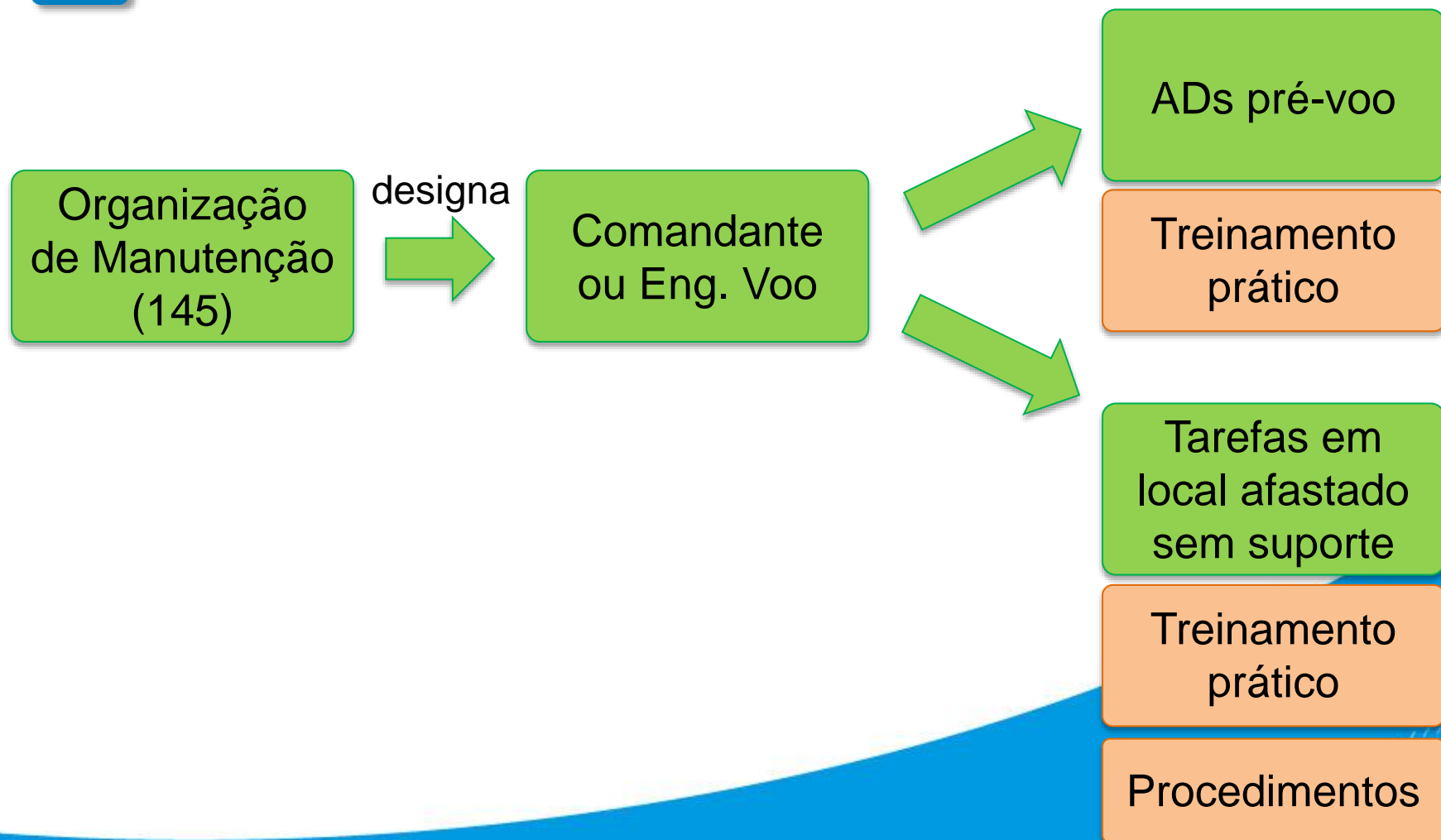
Piloto responsável pelas tarefas que executa

Piloto consciente de sua capacidade para realizar as tarefas

Programa de manutenção aprovado listando tarefas



Regulamentação EASA – Parte 145



Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

Modelos FAA e EASA

Alternativas

Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública

Como atacar os problemas?

Grupos

**1. Operações RBHA
91**

**2. Operações com
Pilotos Profissionais**

**3. Atualização
Bancos de Dados**

**4. Aeronaves
Categoria Primária**

**5. Terminologia
“Manutenção
Preventiva”**

Objetivos

Segurança

Proporcionalidade

Econômicos

Sociais

**Harmonização
internacional**

Alternativas

Alternativas

1.1

1.2

1.3

2.1

2.2

2.3

2.4

3.1

3.2

4.1

4.2

5.1

5.2

Grupos

**1. Operações RBHA
91**

**2. Operações com
Pilotos Profissionais**

**3. Atualização
Bancos de Dados**

**4. Aeronaves
Categoria Primária**

**5. Terminologia
“Manutenção
Preventiva”**

**Casos Gerais
Problemas mais complexos**

**Casos Específicos
Problemas mais simples**

Proporcionalidade

Nível
Mínimo de
Segurança



Porte da operação
Complexidade
Exposição

Proporcionalidade



Alternativas

Proporcionalidade

Nível
Mínimo de
Segurança



Alta exposição
Disponibilidade de MMA

Comercial
Transporte Regular

Comercial - Táxi Aéreo

Comercial - SAE

Operação privada

Aeronave Certificada - Desporto

Experimental

RBAC 43 não aplicável

Porte da operação
Complexidade
Exposição

Piloto Proprietário vs. Piloto Profissional

Piloto Proprietário
Operações
Não Comerciais

Fatores econômicos com menor probabilidade de resultarem em manutenção inadequada

Manutenção Preventiva:

- Pode ser mais flexível
- Não precisa estar sob uma organização certificada

Piloto Proprietário
Operações
Comerciais

Indisponibilidade da aeronave pode afetar julgamento e causar manutenção inadequada

Manutenção Preventiva:

- Somente em itens específicos
- Ambiente mais controlado
- Sob um sistema certificado

Piloto Profissional

“Pressão do dono” pode resultar em manutenção inadequada

Treinamento

Piloto Proprietário
Operações
Não Comerciais

- Aceitável que o piloto determine se está capaz de realizar a tarefa

Piloto Proprietário
Operações
Comerciais

- Piloto deve ter treinamento prático específico para cada tarefa
- Auto-avaliação do piloto não é suficiente, capacidade deve ser previamente verificada

Piloto Profissional

Grupos

1. Operações RBHA
91

1.1



1.2



1.3



Alternativas

- Somente piloto proprietário
- Somente operações não-comerciais
- Somente aeronaves de baixa complexidade
- Tarefas: listagem do Apêndice A do RBAC 43 + restrições adicionais (diferença EASA)

- Piloto proprietário / operador
- Proíbe 135 e 121. Permite SAE e instrução em voo comerciais
- Tarefas: listagem do Apêndice A do RBAC 43

Grupos

1. Operações RBHA
91

2. Operações com
Pilotos Profissionais

2.1



2.2



2.3



2.4



Alternativas

Modelo Misto:

- Segundo certificado RBAC 135 como FAA
- Sob designação de OM 145 como na EASA

- Somente RBAC 135
- Helicópteros:
 - Correção de discrepância; e
 - Área remota; e
 - Nenhum MMA disponível
- Aeronaves até 9 assentos:
 - Reconfiguração cabine
- **Treinamento**

- Qualquer aeronave
- Serviços realizados sob designação de OM RBAC 145
- Sem disponibilidade de MMA ou OM
- Tarefas: Manutenção preventiva (diferença EASA) + reconfigurações simples
- **Treinamento**

Grupos

1. Operações RBHA
91

2. Operações com
Pilotos Profissionais

3. Atualização
Bancos de Dados

3.1



3.2



4. Aeronaves
Categoria Primária

4.1



4.2



5. Terminologia
“Manutenção
Preventiva”

5.1 Mantém o termo
Manutenção Preventiva



5.2 Elimina o termo
Manutenção Preventiva

Alternativas

Alternativas

Grupos

Alternativas

RBAC afetados

1. Operações RBHA
91

1.2



RBAC 43
RBAC 137

2. Operações com
Pilotos Profissionais

2.3



RBAC 145
RBAC 43; RBAC 135

3. Atualização
Bancos de Dados

3.2



RBAC 43

4. Aeronaves
Categoria Primária

4.2



RBAC 43

5. Terminologia
“Manutenção
Preventiva”

5.1 Mantém o termo
Manutenção Preventiva



Nada é alterado

10 minutos



coffee break

Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

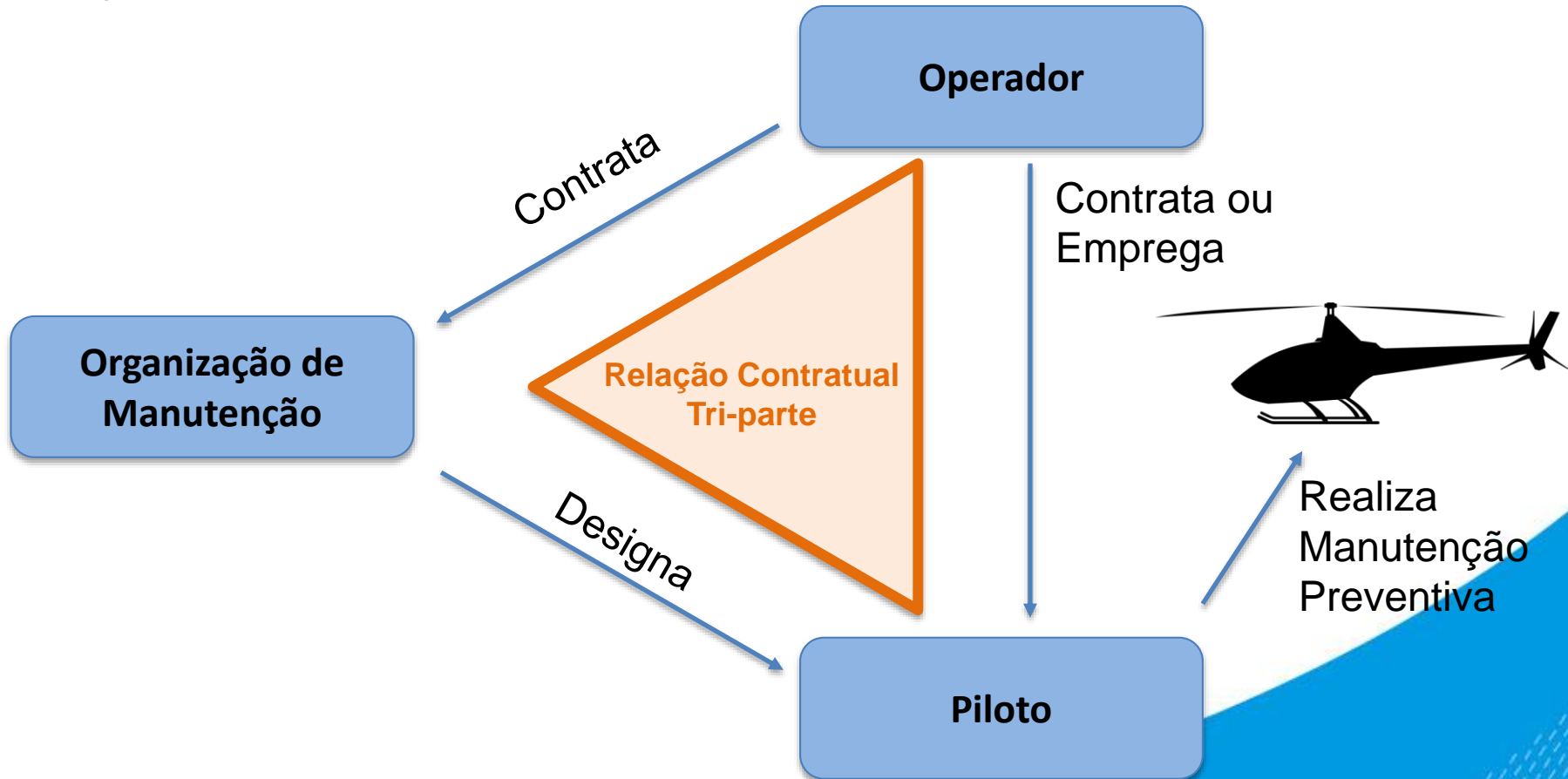
Modelos FAA e EASA

Alternativas

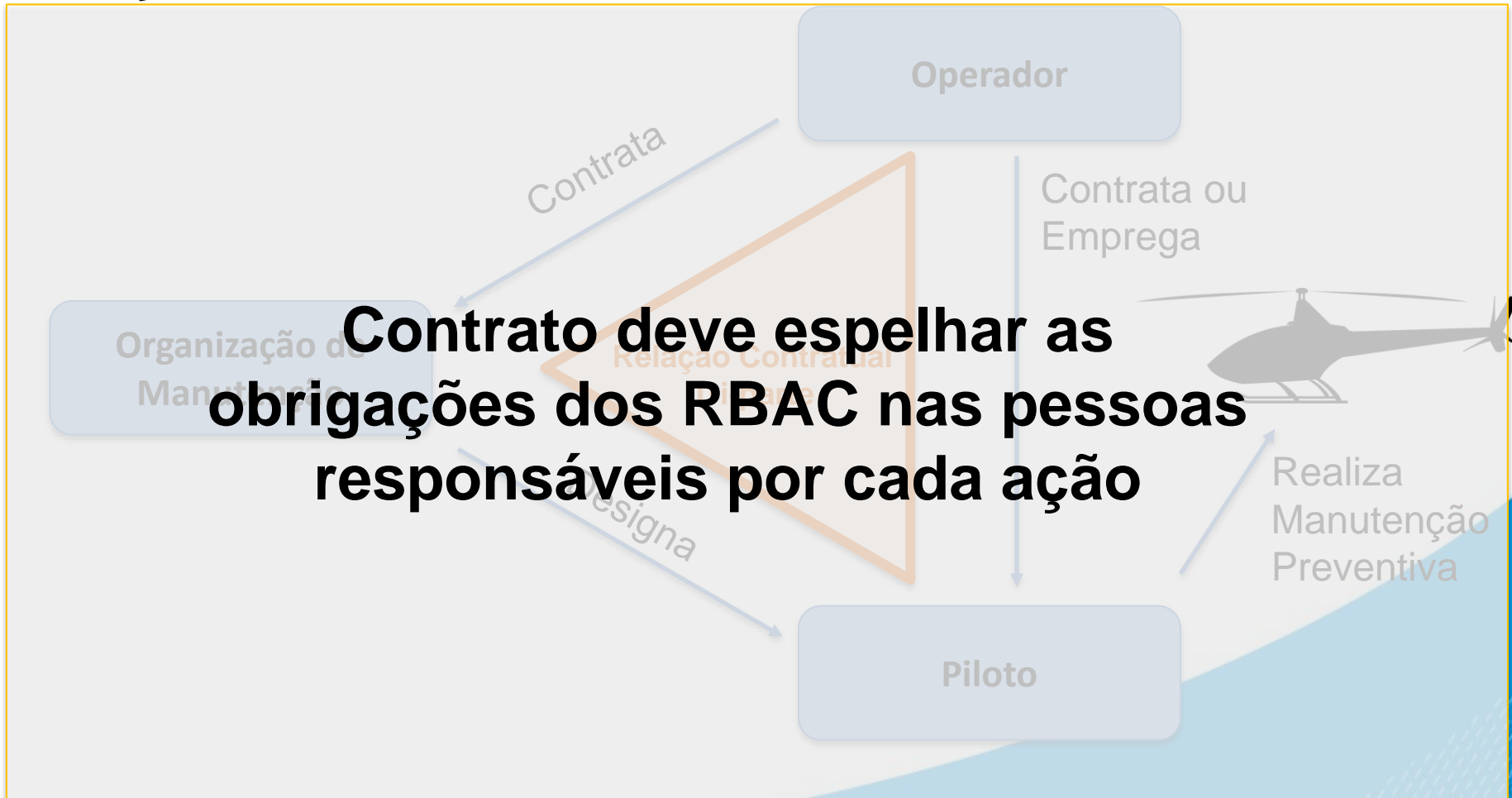
Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública

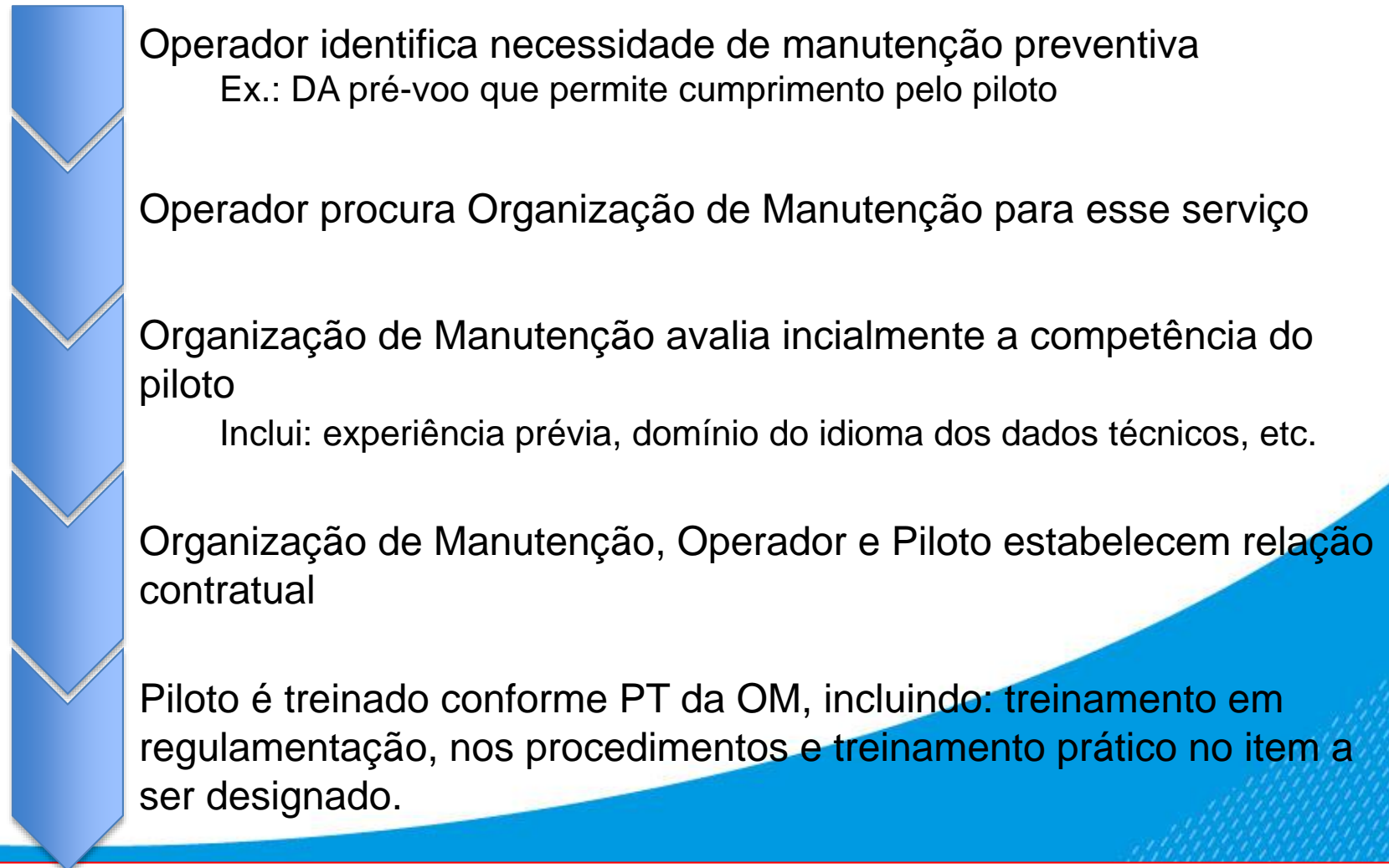
Relação contratual



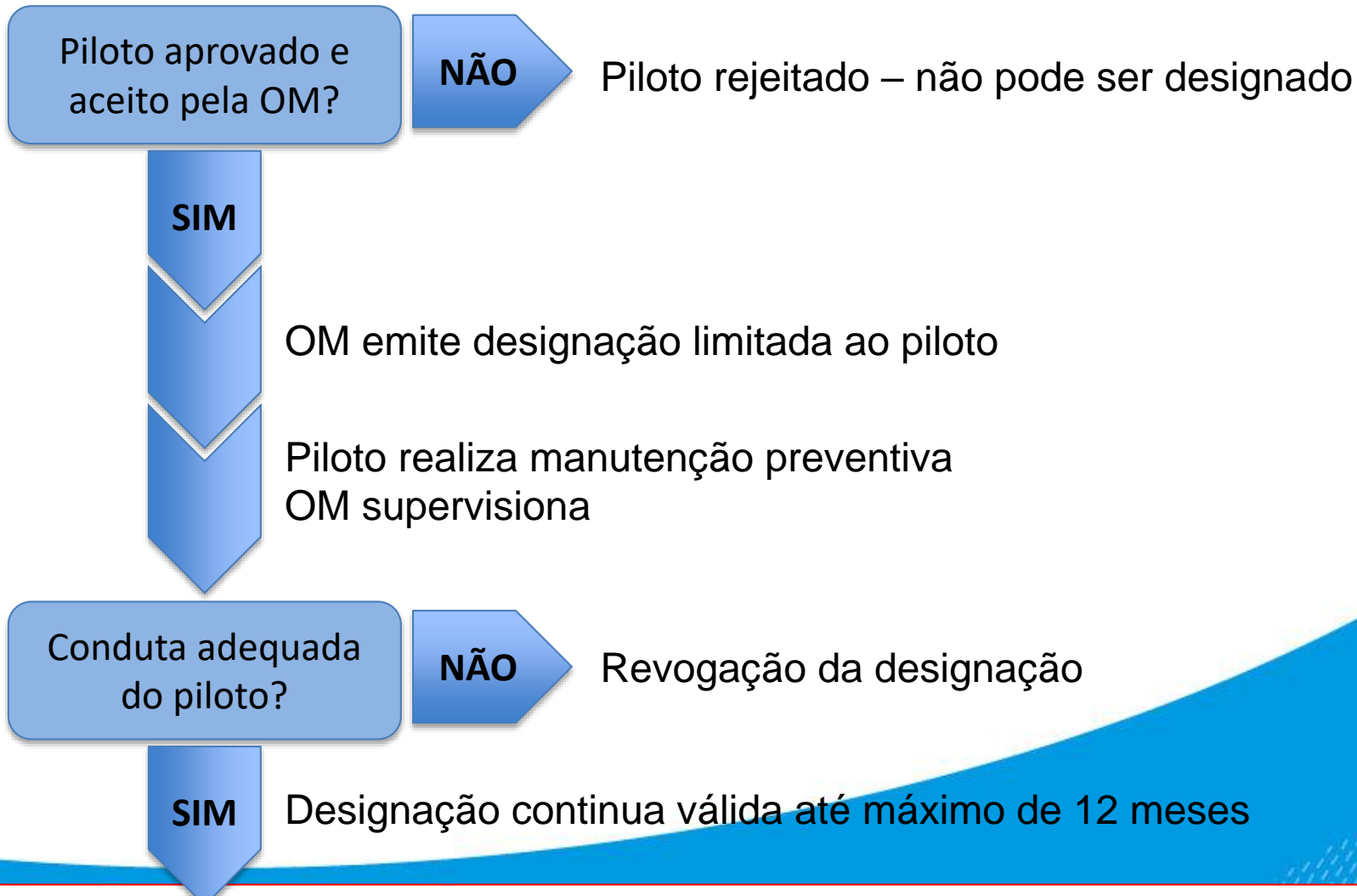
Relação contratual



Processo de designação



Processo de designação



Requisitos de pessoal

Condições gerais da designação



Nova seção 145.158-I

Vínculo contratual



Conforme 145.151(b) existente
Contrato tri-parte OM-piloto-operador

Determinação de competência de
pessoal não habilitado



Conforme 145.151(d) existente +
processo de designação 145.158-I

Domínio da regulamentação



Conforme 145.155 e 145.157
existentes + novo 145.158-I

Requisitos de pessoal

Domínio dos métodos de inspeção e ferramentas



Conforme 145.155 e 145.157 existentes + novo 145.158-I

Licença MMA



Exceção para pilotos designados criada no 145.155 e 145.157 para inspeção e APRS

Treinamento



Conforme 145.163 existente + novo 145.158-I

Listagem de pessoal, sumário histórico e relatório trimestral de pessoal



Conforme 145.161 e 145.221-I existentes

Ferramentas, materiais e dados técnicos

Controlados pela OM

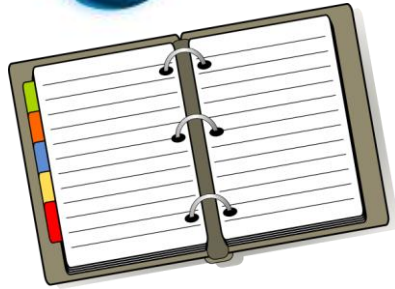
Calibração segundo
procedimentos da OM

Dados técnicos devem estar
atualizados

Podem ser do operador desde
que verificados pela OM

Materiais seguem
procedimentos da OM
(inspeção de recebimento, etc.)

**Da mesma forma como já é feito
na organização de manutenção**



Registros

O que não muda?

Registros são obrigatórios (RBAC 43.9 / 43.11)

Operação após manutenção somente é permitida após registro e Aprovação para Retorno ao Serviço (RBHA 91.407)

O que muda?



Para manutenção por piloto:

- Registro pode ser feito provisoriamente no diário de bordo ou formulário mantido a bordo
- Prazo de 7 dias para transcrever ou afixar registro nas cadernetas

Responsabilidades

Operador

Responsável primário pela conservação da aeronave em condições aeronavegáveis (RBHA 91.403(a)), inclusive em contratar a manutenção necessária.

Organização de Manutenção

Responsável pelos serviços realizados sob o COM, inclusive pelo piloto designado.

RT responde tecnicamente (CREA)

GR responde primariamente pela OM

OM responde solidariamente às infrações do piloto designado (Art. 297 do CBA)

Piloto

Responde pelos serviços que realizar, com base em sua licença. Licença pode ser suspensa ou cassada (RBAC 43.12)

Designação do piloto

- ✓ Identificação da OM, piloto e operador
- ✓ Referência ao contrato e à regulamentação (RBAC 145.158-I)
- ✓ Aeronave(s)
- ✓ Lista de tarefas designadas
- ✓ Data de emissão e validade
- ✓ Assinatura das partes

**Porte Obrigatório durante
a realização de
manutenção preventiva**



Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

Modelos FAA e EASA

Alternativas

Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública

PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Agenda Regulatória

Audiências e Consultas Públicas

Conselho Consultivo

ACESSO À INFORMAÇÃO

Ações e Programas

Agenda de Autoridades

ANACpédia

Auditoria Interna

Biblioteca Digital

Audiência Pública nº 09/2018

Propostas de emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs: 43, intitulado "Manutenção, Manutenção Preventiva, Reconstrução e Alteração"; 135, intitulado "Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda"; 137, intitulado "Certificação e Requisitos Operacionais: Operações Aeroagrícolas"; e 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico".

- [Aviso de Audiência Pública](#)
- [Minuta de Resolução RBACs 43, 135, 137 e 145](#)
- [Emenda ao RBAC nº 43](#)
- [Quadro Comparativo](#)
- [Emenda ao RBAC nº 135](#)
- [Quadro Comparativo](#)
- [Emenda ao RBAC nº 137](#)
- [Quadro Comparativo](#)
- [Emenda ao RBAC nº 145](#)
- [Quadro Comparativo](#)
- [Justificativa](#)
- [Formulário de Análise de Proposição de Ato Normativo](#)
- [Formulário](#)

Regulamento formatado com alterações propostas

Cada trecho alterado é justificado e comparado com referência estrangeira

Tema normativo é explicado em nível geral

Análise de impacto regulatório resumida

Formulário eletrônico para contribuição

Quadro comparativo

RBAC 43, emenda 01 (somente trechos afetados)	FAA - 14 CFR 43 (com emendas até a 43-49) – somente se aplicável à alteração	EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01	Justificativas
	<p>(k) Updates of databases in installed avionics meeting the conditions of this paragraph are not considered maintenance and may be performed by pilots provided:</p> <p>(1) The database upload is:</p> <p>(i) Initiated from the flight deck;</p> <p>(ii) Performed without disassembling the avionics unit; and</p>		<p><u>-(k) Atualizações de bancos de dados de equipamentos aviônicos instalados na aeronave cumprindo as condições deste parágrafo não são consideradas manutenção e podem ser executadas por pilotos desde que:</u></p> <p><u>(1) o carregamento do banco de dados seja:</u></p> <p><u>(i) iniciado a partir da</u></p>	<p>A alternativa sugerida para solução dos problemas relacionados à atualização de bases de dados de equipamentos aviônicos não se limita apenas à eliminação do parágrafo A43.1(c)(32) do Apêndice A do RBAC 43, mas também define que certas atualizações não são consideradas manutenção, levando à inclusão deste parágrafo.</p>

Quadro comparativo reverso (RBAC 43 e 145)

EASA – Parte M (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 43, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 01 do RBAC 43	Justificativas
	frequentemente operada por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-II.	
(a) To qualify as a Pilot-owner, the person must:		
1. hold a valid pilot licence (or equivalent) issued or validated by a Member State for the aircraft type or class rating; and	43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (...) <u>(g)-1 O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas:</u> o detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ela. (...) <u>(2) o piloto possua habilitação válida aplicável ao modelo da aeronave;</u>	Este parágrafo se baseia no ponto M.A.803(a)(1) da Parte M da EASA e requer que o piloto proprietário seja autorizado a operar a aeronave que está mantendo. Não basta ser o proprietário e piloto, ele deve também poder pilotar a aeronave.

Agenda Regulatória e IN 107

Escopo atual

Problemas

Modelos FAA e EASA

Alternativas

Designação por OM RBAC 145

Orientações para Audiência Pública

- **Apresentar propostas de RBAC submetidas para Audiência Pública no tema “Manutenção Preventiva por Pilotos”**
- **Discutir aspectos do modelo de designação por Organizações de Manutenção para Pilotos Profissionais**



Obrigado!

Contato:

gtpn.sar@anac.gov.br