NPR: RBAC nº 135 - REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES COMPLEMENTARES E POR DEMANDA – EMENDA 04 (proposta)

RBAC 135 EMD 03	RBAC 135 EMD 04 (proposta) (marcas de revisão em relação à emenda 03)	Comentários
SUBPARTE A GERAL	SUBPARTE A GERAL	
135.1 Aplicabilidade	135.1 Aplicabilidade	
(a) Este regulamento estabelece regras que regem:	(a) Este regulamento estabelece regras que regem:	
(1) as operações complementares ou por demanda de um solicitante ou detentor de um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) segundo o RBAC 119;	(1) as operações complementares ou por demanda de um solicitante ou detentor de um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) segundo o RBAC 119;	
(2) cada pessoa empregada ou prestando serviços a um detentor de certificado na condução de operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de uma aeronave;	(2) cada pessoa empregada ou prestando serviços a um detentor de certificado na condução de operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações de uma aeronave;	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(3) o transporte de correspondências por aeronaves conduzida sob um contrato celebrado de serviços postais;	(3) o transporte de correspondências por aeronaves conduzid~~a~~o sob um contrato celebrado de serviços postais;	
(4) este parágrafo provê um método alternativo (conhecido como Programa de Qualificação Avançada, AQP) às provisões dos RBHA 61, 63, 65, e 142, ou RBACs que venham a substituí-los, bem como dos RBACs 121 e 135, para qualificação, treinamento e exames, garantindo a competência de suas tripulações, despachantes de voo, instrutores, examinadores credenciados e o restante do pessoal de operação que têm que atender aos requisitos de treinamento dos RBACs 121 e 135, podem seguir conforme o previsto na subparte Y do RBAC 121;	(4) este parágrafo provê um método alternativo (conhecido como Programa de Qualificação Avançada, AQP) às provisões dos RBAC 61 e 142 e dos RBHA ~~61,~~ 63~~,~~ e 65, ~~e 142,~~ ou RBAC~~s~~ que venham a substituí-los, bem como dos RBAC~~s~~ 121 e 135, para qualificação, treinamento e exames, garantindo a competência de suas tripulações, despachantes de voo, instrutores, examinadores credenciados e o restante do pessoal de operação que têm que atender aos requisitos de treinamento dos RBAC~~s~~ 121 e 135, podem seguir conforme o previsto na subparte Y do RBAC 121;	
(5) um detentor de certificado é elegível ao "AQP" se possui, ou é requerido que possua, um programa de treinamento aprovado de acordo com o prescrito em 121.401, 135.3(c) ou 135.341;	(5) um detentor de certificado é elegível ao "AQP" se possui, ou é requerido que possua, um programa de treinamento aprovado de acordo com o prescrito em 121.401, 135.3(c) ou 135.341;	
(6) cada pessoa a bordo de uma aeronave operando segundo este regulamento; e	(6) cada pessoa a bordo de uma aeronave operando segundo este regulamento; e	
(7) cada pessoa que seja requerente de um Certificado ETA segundo o RBAC 119, quando conduzindo voos de avaliação operacional.	(7) cada pessoa que seja requerente de um Certificado ETA segundo o RBAC 119, quando conduzindo voos de avaliação operacional.	
(b) [Reservado]	(b) [Reservado]	
(c) O operador que não tenha um certificado previsto no RBAC 119, que esteja em processo de certificação e que opera nos termos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, fica autorizado a contratar um profissional habilitado e qualificado para realizar a manutenção da aeronave ou das suas funções de manutenção preventiva. Esse profissional não deve estar sob afastamento de atividades sensíveis do ponto de vista de segurança operacional em razão de resultado positivo ou não-negativo em exame toxicológico realizado para garantir a realização de programas de:	~~(c) O operador que não tenha um certificado previsto no RBAC 119, que esteja em processo de certificação e que opera nos termos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, fica autorizado a contratar um profissional habilitado e qualificado para realizar a manutenção da aeronave ou das suas funções de manutenção preventiva. Esse profissional não deve estar sob afastamento de atividades sensíveis do ponto de vista de segurança operacional em razão de resultado positivo ou não-negativo em exame toxicológico realizado para garantir a realização de programas de:~~(c) [Reservado]	Todo o parágrafo (c) não faz sentido atualmente, pois é cópia parcial do requisito FAA, que é aplicável a aeronaves operando de acordo com o RBHA 91, o que seria a seção 91.147 (que não existe na regulamentação brasileira). Essa seção delimita condições em que o operador possa operar sem a certificação pelo RBAC 119. Da forma como está escrita, a seção (c) é desnecessária, pois quem não está certificado deve operar e manter a aeronave de acordo com o RBHA 91 e RBAC 43.
(1) manutenção de aeronaves ou manutenção preventiva nas aeronaves do operador, se de qualquer forma for necessário o operador transportar a aeronave mais de 97 km (50 milhas náuticas) além do local de reparo mais próximo da sede do operador da operação para a obtenção desses serviços; ou	~~(1) manutenção de aeronaves ou manutenção preventiva nas aeronaves do operador, se de qualquer forma for necessário o operador transportar a aeronave mais de 97 km (50 milhas náuticas) além do local de reparo mais próximo da sede do operador da operação para a obtenção desses serviços; ou~~	

(2) os reparos de emergência nas aeronaves do operador, se a mesma não pode ser operada com segurança para um local onde possua uma base de manutenção aprovada pela ANAC desde que possua os seus programas de manutenção aprovados para executar os reparos.	~~(2) os reparos de emergência nas aeronaves do operador, se a mesma não pode ser operada com segurança para um local onde possua uma base de manutenção aprovada pela ANAC desde que possua os seus programas de manutenção aprovados para executar os reparos.~~	
(d) [Reservado]	~~(d) [Reservado]~~	
135.2 Programa de conformidade para operadores transicionando para o RBAC 121; alguns novos operadores	135.2 Programa de conformidade para operadores transicionando para o RBAC 121; alguns novos operadores	
(a) Aplicabilidade. Esta seção se aplica como se segue:	(a) Aplicabilidade. Esta seção se aplica como se segue:	
(1) cada detentor de certificado para o qual foi emitido um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) segundo os requisitos deste regulamento e que conduza operações regulares transportando passageiros com aviões multimotores turbo-jato tendo uma configuração para passageiros de 1 a 30 assentos; e	(1) cada detentor de certificado para o qual foi emitido um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) segundo os requisitos deste regulamento e que conduza operações regulares transportando passageiros com aviões multimotores turbo-jato tendo uma configuração para passageiros de 1 a 30 assentos; e	
(2) cada pessoa que requerer emissão inicial de um Certificado ETA e especificações operativas para conduzir operações regulares de transporte de passageiros nas espécies de avião descritas no parágrafo (a)(1) desta seção.	(2) cada pessoa que requerer emissão inicial de um Certificado ETA e especificações operativas para conduzir operações regulares de transporte de passageiros nas espécies de avião descritas no parágrafo (a)(1) desta seção.	
(b) obtenção de especificações operativas. Um detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção não pode operar um avião descrito no mesmo parágrafo em operações regulares de transporte de passageiros, a menos que ele obtenha especificações operativas para conduzir tais operações regulares segundo o RBAC 121.	(b) obtenção de especificações operativas. Um detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção não pode operar um avião descrito no mesmo parágrafo em operações regulares de transporte de passageiros, a menos que ele obtenha especificações operativas para conduzir tais operações regulares segundo o RBAC 121.	
(c) Conformidade normal ou acelerada. Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve estar conforme com cada requisito aplicável do RBAC 121 válido em ou após 20 de abril de 2005 ou na data ou após a data na qual recebeu especificações operativas segundo aquele regulamento, o que ocorrer primeiro. Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, cada pessoa descrita no parágrafo (a)(2) desta seção deve estar conforme com cada requisito aplicável do RBAC 121 em ou após a data na qual essa pessoa recebeu um certificado e especificações operativas segundo o RBAC 121.	(c) Conformidade normal ou acelerada. Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve estar conforme com cada requisito aplicável do RBAC 121 válido em ou após 20 de abril de 2005 ou na data ou após a data na qual recebeu especificações operativas segundo aquele regulamento, o que ocorrer primeiro. Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, cada pessoa descrita no parágrafo (a)(2) desta seção deve estar conforme com cada requisito aplicável do RBAC 121 em ou após a data na qual essa pessoa recebeu um certificado e especificações operativas segundo o RBAC 121.	
(d) [Reservado]	(d) [Reservado]	
(e) [Reservado]	(e) [Reservado]	

(f) Requisitos para certificação de novos tipos. Ninguém pode operar um avião para o qual o requerimento para certificação de tipo foi apresentado em operações segundo o RBAC 121, a menos que o avião tenha sido certificado segundo o RBAC 25.	(f) Requisitos para certificação de novos tipos. Ninguém pode operar um avião para o qual o requerimento para certificação de tipo foi apresentado em operações segundo o RBAC 121, a menos que o avião tenha sido certificado segundo o RBAC 25.	
(g) Plano de transição. Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve submeter à ANAC um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para mudar de operações regulares segundo os requisitos de operações complementares do RBAC 135 para os requisitos de operações domésticas ou de bandeira do RBAC 121. Cada plano de transição deve conter detalhes sobre o seguinte:	(g) Plano de transição. Cada detentor de certificado descrito no parágrafo (a)(1) desta seção deve submeter à ANAC um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para mudar de operações regulares segundo os requisitos de operações complementares do RBAC 135 para os requisitos de operações domésticas ou de bandeira do RBAC 121. Cada plano de transição deve conter detalhes sobre o seguinte:	
(1) planejamento para obtenção de novas especificações operativas autorizando operações domésticas ou de bandeira; e	(1) planejamento para obtenção de novas especificações operativas autorizando operações domésticas ou de bandeira; e	
(2) planejamento para obter conformidade com os requisitos aplicáveis do RBAC 121.	(2) planejamento para obter conformidade com os requisitos aplicáveis do RBAC 121.	
135.3 Regras especiais aplicáveis a operações sujeitas a este regulamento	135.3 Regras especiais aplicáveis a operações sujeitas a este regulamento	
(a) Cada pessoa operando uma aeronave em operações segundo este regulamento deve:	(a) Cada pessoa operando uma aeronave em operações segundo este regulamento deve:	
(1) enquanto operando dentro do Brasil, atender aos requisitos aplicáveis dos RBACs e demais regras vigentes no país;	(1) enquanto operando dentro do Brasil, atender aos requisitos aplicáveis dos RBACs e demais regras vigentes no país;	
(2) enquanto operando fora do Brasil, atender às normas do Anexo 2, Regras do Ar, à Convenção Internacional de Aviação Civil ou aos regulamentos do país estrangeiro sobrevoado, o que se aplicar, e a quaisquer regras dos RBHAs 61 e 91, ou RBACs que venham a substituí-los, incluindo o cumprimento dos requisitos de proficiência linguística estabelecidos no RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo, e deste regulamento, que sejam mais restritivas que as do referido Anexo ou dos regulamentos do país estrangeiro e que possam ser cumpridas sem violar tal anexo e tais regulamentos. O Anexo 2 é incorporado, por referência, ao parágrafo 91.703(b) do RBHA 91, ou parágrafo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo; e	(2) enquanto operando fora do Brasil, atender às normas do Anexo 2, Regras do Ar, à Convenção Internacional de Aviação Civil ou aos regulamentos do país estrangeiro sobrevoado, o que se aplicar, e a quaisquer regras ~~dos RBHAs~~do RBAC 61 e do RBHA 91, ou RBAC~~s~~ que venha~~m~~ a substituí-lo~~s~~, incluindo o cumprimento dos requisitos de proficiência linguística estabelecidos no RB~~H~~AC 61~~, ou RBAC que venha a substituí-lo,~~ e deste regulamento, que sejam mais restritivas que as do referido Anexo ou dos regulamentos do país estrangeiro e que possam ser cumpridas sem violar tal anexo e tais regulamentos. O Anexo 2 é incorporado, por referência, ao parágrafo 91.703(b) do RBHA 91, ou parágrafo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo; e	
(3) garantir que os pilotos designados para operações internacionais estejam em conformidade com os requisitos de proficiência linguística estabelecidos no RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(3) garantir que os pilotos designados para operações internacionais estejam em conformidade com os requisitos de proficiência linguística estabelecidos no ~~RBHA 61, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~61.	
(b) Cada detentor de certificado que conduza operações complementares segundo este regulamento, utilizando aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, deve atender aos requisitos das subpartes N e O do RBAC 121 em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste regulamento. Cada detentor de certificado afetado por esta regra deve submeter e obter aprovação da ANAC para um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para mudar dos requisitos de treinamento, exames, testes e qualificações do RBAC 135 para os requisitos correspondentes do RBAC 121.	(b) Cada detentor de certificado que conduza operações complementares segundo este regulamento, utilizando aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, deve atender aos requisitos das subpartes N e O do RBAC 121 em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste regulamento. Cada detentor de certificado afetado por esta regra deve submeter e obter aprovação da ANAC para um plano de transição (contendo um calendário de eventos) para mudar dos requisitos de treinamento, exames, testes e qualificações do RBAC 135 para os requisitos correspondentes do RBAC 121.	

(c) A pedido do interessado, a ANAC pode autorizar que um detentor de certificado, que conduza operações segundo este regulamento para as quais o parágrafo (b) desta seção não se aplica, atenda aos requisitos das seções aplicáveis das subpartes N e O do RBAC 121, em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste regulamento. Tais detentores de certificado podem escolher entre atender aos requisitos de experiência operacional de 135.244 ou de 121.434.	(c) A pedido do interessado, a ANAC pode autorizar que um detentor de certificado, que conduza operações segundo este regulamento para as quais o parágrafo (b) desta seção não se aplica, atenda aos requisitos das seções aplicáveis das subpartes N e O do RBAC 121, em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste regulamento. Tais detentores de certificado podem escolher entre atender aos requisitos de experiência operacional de 135.244 ou de 121.434.	
(d) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, a autorização para um detentor de certificado engajado em operações por demanda conduzir ligações sistemáticas é temporária e condicionada à transição, no prazo máximo de 24 meses, para o engajamento em operações complementares.	~~(d) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, a autorização para um detentor de certificado engajado em operações por demanda conduzir ligações sistemáticas é temporária e condicionada à transição, no prazo máximo de 24 meses, para o engajamento em operações complementares.~~ (d) Somente é permitido conduzir Ligações Sistemáticas se:	O texto atual constante do Parágrafo 135.3(d) introduz um requisito não técnico (duração de 24 meses) no regulamento, o qual não é suportado pela definição de LS constante da Portaria 190/GC-5.
	(1) forem cumpridos os requisitos específicos para tal operação constantes neste regulamento e nos demais normativos da ANAC; e	
	(2) a mesma for aprovada nas especificações operativas do detentor do certificado.	
135.4 [Reservado]	~~135.4 [Reservado]~~	
135.5 [Reservado]	135.5 [Reservado]	
135.7 Aplicabilidade das regras para operadores não autorizados	135.7 Aplicabilidade das regras para operadores não autorizados	
As regras deste regulamento que se aplicam a pessoas certificadas segundo o RBAC 119 aplicam-se, também, a pessoas que porventura se engajarem em qualquer operação governada por este regulamento sem um apropriado certificado e as especificações operativas requeridas pelo RBAC 119.	As regras deste regulamento que se aplicam a pessoas certificadas segundo o RBAC 119 aplicam-se, também, a pessoas que porventura se engajarem em qualquer operação governada por este regulamento sem um apropriado certificado e as especificações operativas requeridas pelo RBAC 119.	
135.9 a 135.11 [Reservado]	135.9 a 135.11 [Reservado]	
135.12 Tripulantes treinados previamente	135.12 Tripulantes treinados previamente	
Um detentor de certificado transicionando para o RBAC 121 pode usar um tripulante que recebeu o treinamento desse detentor de certificado de acordo com as subpartes E, G e H deste regulamento sem atender aos requisitos de treinamento inicial e de qualificação das subpartes N e O do RBAC 121. Esse tripulante deve passar a atender aos requisitos aplicáveis de treinamento periódico do RBAC 121.	Um detentor de certificado transicionando para o RBAC 121 pode usar um tripulante que recebeu o treinamento desse detentor de certificado de acordo com as subpartes E, G e H deste regulamento sem atender aos requisitos de treinamento inicial e de qualificação das subpartes N e O do RBAC 121. Esse tripulante deve passar a atender aos requisitos aplicáveis de treinamento periódico do RBAC 121.	
135.13 a 135.17 [Reservado]	135.13 a 135.17 [Reservado]	
135.19 Operações de emergência	135.19 Operações de emergência	
(a) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas e propriedades, o detentor de certificado pode desviar-se das regras deste regulamento relativas à aeronave, aos equipamentos e aos mínimos meteorológicos na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.	(a) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas e propriedades, o detentor de certificado pode desviar-se das regras deste regulamento relativas à aeronave, aos equipamentos e aos mínimos meteorológicos na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.	
(b) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas ou propriedades, o piloto em comando pode desviar-se das regras deste regulamento na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.	(b) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas ou propriedades, o piloto em comando pode desviar-se das regras deste regulamento na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.	
(c) Cada pessoa que, sob a autoridade prevista nesta seção, desviar-se de uma regra deste regulamento deve, dentro de 10 dias úteis após o desvio, enviar para a ANAC, ao setor responsável pela inspeção do detentor do certificado um relatório completo da operação envolvida, incluindo uma descrição dos desvios e das razões para tais desvios.	(c) Cada pessoa que, sob a autoridade prevista nesta seção, desviar-se de uma regra deste regulamento deve, dentro de 10 dias úteis após o desvio, enviar para a ANAC, ao setor responsável pela inspeção do detentor do certificado um relatório completo da operação envolvida, incluindo uma descrição dos desvios e das razões para tais desvios.	
135.21 Requisitos do manual	135.21 Requisitos do manual	

(a) Cada detentor de certificado deve preparar e submeter à aceitação prévia da ANAC um manual estabelecendo procedimentos e políticas. Este manual deve ser usado pelo pessoal de voo, de solo e de manutenção do detentor de certificado, na condução de suas operações. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios deste parágrafo se for considerado que, em função do tamanho limitado das operações, o manual, ou parte do mesmo, não é necessário para a orientação do pessoal de voo, de solo e de manutenção.	(a) Cada detentor de certificado deve preparar e submeter à aceitação prévia da ANAC um manual estabelecendo procedimentos e políticas. Este manual deve ser usado pelo pessoal de voo, de solo e de manutenção do detentor de certificado, na condução de suas operações. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios deste parágrafo se for considerado que, em função do tamanho limitado das operações, o manual, ou parte do mesmo, não é necessário para a orientação do pessoal de voo, de solo e de manutenção.	
(b) Cada revisão do manual deve ser submetida à aceitação prévia da ANAC, salvo aquelas dispensadas deste ato pelo manual já aceito.	(b) Cada revisão do manual deve ser submetida à aceitação prévia da ANAC, salvo aquelas dispensadas deste ato pelo manual já aceito.	
(c) Cada detentor de certificado deve manter pelo menos uma cópia do manual em sua sede operacional.	(c) Cada detentor de certificado deve manter pelo menos uma cópia do manual em sua sede operacional.	
(d) O manual não pode contrariar nenhuma legislação ou regulamentação federal aplicável, nenhuma regulamentação estrangeira aplicável às operações do detentor de certificado em outros países, nem o certificado ETA ou especificações operativas do detentor de certificado.	(d) O manual não pode contrariar nenhuma legislação ou regulamentação federal aplicável, nenhuma regulamentação estrangeira aplicável às operações do detentor de certificado em outros países, nem o certificado ETA ou especificações operativas do detentor de certificado.	
(e) Uma cópia do manual, ou partes apropriadas do mesmo (com emendas e adições, se existentes), deve ser posta à disposição do pessoal de solo, de manutenção e de operações pelo detentor de certificado, o qual deve fornecê-la, também, para:	(e) Uma cópia do manual, ou partes apropriadas do mesmo (com emendas e adições, se existentes), deve ser posta à disposição do pessoal de solo, de manutenção e de operações pelo detentor de certificado, o qual deve fornecê-la, também, para:	
(1) seus tripulantes de voo; e	(1) seus tripulantes de voo; e	
(2) os inspetores de aviação civil encarregados da fiscalização do detentor de certificado.	(2) os inspetores de aviação civil encarregados da fiscalização do detentor de certificado.	
(f) Cada empregado do detentor de certificado a quem um manual ou partes do mesmo foi distribuído nos termos do parágrafo (e)(1) desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e adições fornecidas a ele. Adicionalmente:	(f) Cada empregado do detentor de certificado a quem um manual ou partes do mesmo foi distribuído nos termos do parágrafo (e)(1) desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e adições fornecidas a ele. Adicionalmente:	
(1) cada empregado trabalhando no solo deve manter sua cópia do manual em seu local de trabalho; e	(1) cada empregado trabalhando no solo deve manter sua cópia do manual em seu local de trabalho; e	
(2) o detentor de certificado deve manter a bordo de suas aeronaves uma quantidade de manuais (ou de partes apropriadas dos mesmos) adequada ao número e funções de tripulantes a bordo. A atualização desses manuais é responsabilidade do detentor de certificado.	(2) o detentor de certificado deve manter a bordo de suas aeronaves uma quantidade de manuais (ou de partes apropriadas dos mesmos) adequada ao número e funções de tripulantes a bordo. A atualização desses manuais é responsabilidade do detentor de certificado.	
(g) Para os propósitos de conformidade com o parágrafo (e) desta seção, um detentor de certificado pode fornecer às pessoas ali citadas a parte de manutenção do manual na forma impressa ou em outra forma, aceitável pela ANAC, que seja recuperável em língua portuguesa. Se o detentor de certificado fornecer a parte de manutenção do manual em uma forma que não a impressa, ele deve se assegurar de que existe um dispositivo compatível de leitura, disponível para aquelas pessoas, que forneça imagens legíveis das instruções e informações de manutenção, ou um sistema que seja capaz de recuperar as instruções e informações de manutenção em língua portuguesa.	(g) Para os propósitos de conformidade com o parágrafo (e) desta seção, um detentor de certificado pode fornecer às pessoas ali citadas a parte de manutenção do manual na forma impressa ou em outra forma, aceitável pela ANAC, que seja recuperável em língua portuguesa. Se o detentor de certificado fornecer a parte de manutenção do manual em uma forma que não a impressa, ele deve se assegurar de que existe um dispositivo compatível de leitura, disponível para aquelas pessoas, que forneça imagens legíveis das instruções e informações de manutenção, ou um sistema que seja capaz de recuperar as instruções e informações de manutenção em língua portuguesa.	
(h) Se um detentor de certificado conduzir inspeções ou manutenção de aeronaves em bases específicas onde ele mantém manuais com o programa de inspeções aprovado, ele não precisa transportar tal manual a bordo de aeronaves em rota para tais bases.	(h) Se um detentor de certificado conduzir inspeções ou manutenção de aeronaves em bases específicas onde ele mantém manuais com o programa de inspeções aprovado, ele não precisa transportar tal manual a bordo de aeronaves em rota para tais bases.	

(i) O detentor de certificado pode fornecer partes de seu manual em língua inglesa, desde que ele se assegure de que o pessoal que as utiliza é proficiente na leitura e compreensão de tal língua.	(i) O detentor de certificado pode fornecer partes de seu manual em língua inglesa, desde que ele se assegure de que o pessoal que as utiliza é proficiente na leitura e compreensão de tal língua.	
135.23 Conteúdo do manual	135.23 Conteúdo do manual	
(a) Cada manual deve ter a data da última revisão em cada página revisada. O manual deve incluir:	(a) Cada manual deve ter a data da última revisão em cada página revisada. O manual deve incluir:	
(1) nome de cada pessoa de administração requerida pelo RBAC 119 que seja autorizada a agir em nome do detentor de certificado, os deveres, autoridade e área de responsabilidade designada para essa pessoa; o nome e o título de cada pessoa autorizada a exercer controle operacional conforme dispõe a seção 135.77;	(1) nome de cada pessoa de administração requerida pelo RBAC 119 que seja autorizada a agir em nome do detentor de certificado, os deveres, autoridade e área de responsabilidade designada para essa pessoa; o nome e o título de cada pessoa autorizada a exercer controle operacional conforme dispõe a seção 135.77;	
(2) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves e, para aeronaves multimotoras, para determinar conformidade com a seção 135.185;	(2) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves e~~, para aeronaves multimotoras,~~ para determinar conformidade com a seção 135.185;	No *14 CFR Part 135*, a restrição "para aeronaves multimotoras," é aplicável, porque o *14 CFR Part 135.185* é aplicável apenas a aeronaves multimotoras. Como o RBAC 135.185 é aplicável a qualquer aeronave, o RBAC 135.23(a)(2) não deve restringir a adequação ao 135.185 apenas a aeronaves multimotoras.
(3) cópias das especificações operativas do detentor de certificado ou informações apropriadamente extraídas, incluindo áreas de operações autorizadas, categoria e classe de aeronaves autorizadas, tripulantes complementares e tipos de operações autorizadas;	(3) cópias das especificações operativas do detentor de certificado ou informações apropriadamente extraídas, incluindo áreas de operações autorizadas, categoria e classe de aeronaves autorizadas, tripulantes complementares e tipos de operações autorizadas;	
(4) procedimentos para conformidade com os requisitos de notificação de acidentes/incidentes nos termos da legislação específica do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);	(4) procedimentos para conformidade com os requisitos de notificação de acidentes/incidentes nos termos da legislação específica do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);	
(5) procedimentos para assegurar que o piloto em comando saiba que inspeções de aeronavegabilidade requeridas foram executadas e que a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço em conformidade com os requisitos de manutenção aplicáveis;	(5) procedimentos para assegurar que o piloto em comando saiba que inspeções de aeronavegabilidade requeridas foram executadas e que a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço em conformidade com os requisitos de manutenção aplicáveis;	
(6) procedimentos para informar e registrar irregularidades mecânicas que cheguem ao conhecimento do piloto em comando antes, durante e depois do término de um voo;	(6) procedimentos para informar e registrar irregularidades mecânicas que cheguem ao conhecimento do piloto em comando antes, durante e depois do término de um voo;	
(7) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para determinar se irregularidades mecânicas ou defeitos informados em voos anteriores foram corrigidos ou se essa correção foi postergada;	(7) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para determinar se irregularidades mecânicas ou defeitos informados em voos anteriores foram corrigidos ou se essa correção foi postergada;	
(8) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para obter manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa para a aeronave em locais onde não foram feitos arranjos prévios pelo operador, quando o piloto é autorizado a agir em nome do operador;	(8) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para obter manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa para a aeronave em locais onde não foram feitos arranjos prévios pelo operador, quando o piloto é autorizado a agir em nome do operador;	
(9) procedimentos segundo o disposto na seção 135.179 para liberação ou continuação de um voo, se um item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou inaceitável em rota;	(9) procedimentos segundo o disposto na seção 135.179 para liberação ou continuação de um voo, se um item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou inaceitável em rota;	
(10) procedimentos para reabastecer a aeronave, eliminação de contaminantes, proteção contra fogo (incluindo proteção eletrostática) e supervisão e proteção dos passageiros durante reabastecimentos;	(10) procedimentos para reabastecer a aeronave, eliminação de contaminantes, proteção contra fogo (incluindo proteção eletrostática) e supervisão e proteção dos passageiros durante reabastecimentos;	
(11) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando nas instruções aos passageiros previstas na seção 135.117;	(11) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando nas instruções aos passageiros previstas na seção 135.117;	

(12) procedimentos de localização de voo;	(12) procedimentos de localização de voo;	
(13) procedimentos para assegurar conformidade com os procedimentos de emergência, incluindo uma listagem das funções alocadas a cada categoria de tripulante requerido em conexão com os deveres em uma emergência ou em uma evacuação de emergência conforme o disposto na seção 135.123;	(13) procedimentos para assegurar conformidade com os procedimentos de emergência, incluindo uma listagem das funções alocadas a cada categoria de tripulante requerido em conexão com os deveres em uma emergência ou em uma evacuação de emergência conforme o disposto na seção 135.123;	
(14) procedimentos para qualificação em rota para pilotos, quando aplicável;	(14) procedimentos para qualificação em rota para pilotos, quando aplicável;	
(15) o programa aprovado de inspeções da aeronave, quando aplicável;	(15) o programa aprovado de inspeções da aeronave, quando aplicável;	
(16) procedimentos e informações suficientes para:	(16) procedimentos e informações suficientes para:	
(i) em conformidade com o descrito no parágrafo 135.23(a)(16)(ii) desta seção, ajudar cada membro da tripulação e pessoa que execute ou supervisione diretamente atividades envolvendo os itens a seguir para o transporte em uma aeronave:	(i) em conformidade com o descrito no parágrafo 135.23(a)(16)(ii) desta seção, ajudar cada membro da tripulação e pessoa que execute ou supervisione diretamente atividades envolvendo os itens a seguir para o transporte em uma aeronave:	
(A) aceitação;	(A) aceitação;	
(B) rejeição;	(B) rejeição;	
(C) manuseio;	(C) manuseio;	
(D) armazenamento temporário;	(D) armazenamento ~~temporário~~eventual;	
(E) embalagem e transporte de artigos perigosos da própria empresa; e	(E) embala~~ge~~mento e transporte de artigos perigosos da própria empresa; e	
(F) carregamento.	(F) carregamento e descarregamento.	
(ii) possibilitar a correta identificação de objetos, cargas e pacotes marcados ou etiquetados como contendo artigos perigosos ou que mostrem sinais de conter artigos perigosos não declarados e, se tais artigos tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para:	(ii) possibilitar a correta identificação de objetos, cargas e ~~pacotes~~embalados marcados ou etiquetados como contendo artigos perigosos ou que mostrem sinais de conter artigos perigosos não declarados e, se tais artigos tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para:	
(A) rejeitar pacotes que não estejam em conformidade com o Manual de Cargas Perigosas, ou que parecem conter artigos perigosos não declarados;	(A) rejeitar ~~pacotes~~embalados que não estejam em conformidade com o Manual de ~~Cargas Perigosas~~Artigos Perigosos, ou que parecem conter artigos perigosos não declarados;	
(B) a aceitação para embarque de artigos perigosos na forma e maneira estabelecidas pela ANAC, para assegurar o empacotamento, marcas, etiquetas e documentação de embarque apropriados, assim como a compatibilidade dos artigos e instruções para o seu carregamento, guarda e manuseio;	~~(B) a aceitação para embarque de artigos perigosos na forma e maneira estabelecidas pela ANAC, para assegurar o empacotamento, marcas, etiquetas e documentação de embarque apropriados, assim como a compatibilidade dos artigos e instruções para o seu carregamento, guarda e manuseio;~~(B) reservado	Texto já contemplado em 135.23(16)(ii)(E).
(C) notificação e relatório de incidente com artigo perigoso na forma e maneira estabelecidas pela ANAC;	(C) notificação e relatório de incidente com artigo perigoso na forma e maneira estabelecidas ~~pela ANAC~~pelo RBAC 175;	
(D) notificação ao piloto em comando da existência de artigo perigoso a bordo; e	(D) notificação ao piloto em comando da existência de artigo perigoso a bordo; e	
(E) se as especificações operativas do detentor do certificado permitirem o transporte de artigos perigosos, assegurar o seguinte:	(E) se as especificações operativas do detentor do certificado permitirem o transporte de artigos perigosos, assegurar o seguinte:	
(*1*) que os objetos, cargas e pacotes contendo artigos perigosos sejam apropriadamente expedidos e aceitos, na forma e maneira estabelecidas pela ANAC;	(*1*) que os objetos, cargas e ~~pacotes~~embalados contendo artigos perigosos sejam apropriadamente expedidos e aceitos, na forma e maneira estabelecidas ~~pela ANAC;~~pelo RBAC 175;	
(*2*) que os objetos, cargas e pacotes contendo artigos perigosos sejam apropriadamente manuseados, armazenados, embalados, carregados e embarcados na aeronave, na forma e maneira estabelecidas pela ANAC;	(*2*) que os objetos, cargas e ~~pacotes~~embalados contendo artigos perigosos sejam apropriadamente manuseados, armazenados, embalados, carregados e ~~embarcados na~~descarregados da aeronave, na forma e maneira estabelecidas ~~pela ANAC~~pelo RBAC 175;	
(*3*) que os requerimentos para a Notificação do Piloto em Comando estejam em conformidade com os requistos do RBAC 175; e	(*3*) que os proce~~quer~~dimentos para a Notificação do Piloto em Comando estejam em conformidade com os requisitos do RBAC 175; e	

(*4*) que os itens de suprimento da aeronave, material de consumo ou outros itens regulados pelo RBAC 175 estão manuseados, armazenados, embalados, carregados e embarcados na aeronave.	(*4*) que os itens de suprimento da aeronave, material de consumo ou outros itens regulados pelo RBAC 175 ~~estão~~sejam manuseados, armazenados, embalados, carregados e ~~embarcados na~~descarregados da aeronave em conformidade com os requisitos do RBAC 175.	
(17) procedimentos para a evacuação de pessoas que necessitem do auxilio de outra pessoa para se movimentar rapidamente em direção de uma saída na ocorrência de uma emergência;	(17) procedimentos para a evacuação de pessoas que necessitem do aux~~i~~ílio de outra pessoa para se movimentar rapidamente em direção de uma saída na ocorrência de uma emergência;	
(18) procedimentos para casos de mal súbito e/ou falecimento a bordo;	(18) procedimentos para casos de mal súbito e/ou falecimento a bordo;	
(19) procedimentos para garantir que cada aeronave operada pelo detentor de certificado é mantida em condições aeronavegáveis;	(19) procedimentos para garantir que cada aeronave operada pelo detentor de certificado é mantida em condições aeronavegáveis;	
(20) procedimentos para assegurar que o equipamento de emergência e operacional necessário para um voo pretendido estão aeronavegáveis;	(20) procedimentos para assegurar que o equipamento de emergência e operacional necessário para um voo pretendido estão aeronavegáveis;	
(21) procedimentos para garantir que o certificado de aeronavegabilidade de cada aeronave do detentor de certificado permaneça válido;	(21) procedimentos para garantir que o certificado de aeronavegabilidade de cada aeronave do detentor de certificado permaneça válido;	
(22) quando aplicável, uma descrição dos procedimentos de manutenção e de preenchimento e assinatura da liberação de aeronavegabilidade das aeronaves, quando os serviços de manutenção forem realizados por uma organização de manutenção certificadas pela ANAC;	(22) ~~quando aplicável,~~ uma descrição dos procedimentos de manutenção e de preenchimento e assinatura da liberação de aeronavegabilidade das aeronaves, quando os serviços de manutenção forem realizados por uma organização de manutenção certificada~~s~~ pela ANAC;	Retirada o termo "quando aplicável", pois como o RBAC 43.3(f) limita a manutenção executada por empresas 135 até o nível de manutenção de linha, obrigatoriamente a empresa certificada 135 deverá recorrer às organizações de manutenção para a execução da manutenção de suas aeronaves.
(23) uma referência aos programas de manutenção que serão utilizados para cada modelo de aeronave operada pelo detentor de certificado;	(23) uma referência aos programas de manutenção que serão utilizados para cada modelo de aeronave operada pelo detentor de certificado;	
(24) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do RBAC 135 e 43.11 do RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou pelas seções 91.417 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e 43.9 do RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, como aplicável;	(24) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do RBAC 135 e 43.11 do ~~RBHA 43, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~43, ou pelas seções 91.417 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e 43.9 do RB~~H~~AC 43, ~~ou RBAC que venha a substituí-lo,~~ como aplicável;	
(25) para detentores de certificado que utilizarem aeronaves com certificação de tipo para mais de 9 assentos, uma descrição dos procedimentos para monitorar, avaliar e reportar sua experiência operacional e de manutenção, como requerido por RBAC 135.431	(25) para detentores de certificado que utilizarem aeronaves com certificação de tipo para mais de 9 assentos, uma descrição dos procedimentos para monitorar, avaliar e reportar sua experiência operacional e de manutenção, como requerido por RBAC 135.431	
(26) a descrição dos procedimentos para monitorar, avaliar e reportar sua experiência operacional e de manutenção, como requerido pela seção 135.431;	~~(26) a descrição dos procedimentos para monitorar, avaliar e reportar sua experiência operacional e de manutenção, como requerido pela seção 135.431;~~(26) [reservado];	O requisito é cópia do 135.23(a)(25). Deste modo, foi retirado.
(27) um procedimento para aquisição e avaliação das informações de aeronavegabilidade continuada aplicáveis, como também, a implementação das ações requeridas;	(27) um procedimento para aquisição e avaliação das informações de aeronavegabilidade continuada aplicáveis, como também, a implementação das ações requeridas;	
(28) um procedimento para aquisição e avaliação das diretrizes de aeronavegabilidade, como também, a implementação das ações requeridas;	(28) um procedimento para aquisição e avaliação das diretrizes de aeronavegabilidade, como também, a implementação das ações requeridas;	
(29) a descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise para monitorar continuamente a performance e a eficiência do programa de manutenção adotado e corrigir qualquer deficiência do referido programa;	~~(29)~~(29) para detentores de certificado que utilizarem aeronaves com certificação de tipo para mais de 9 assentos, a descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise para monitorar continuamente a performance e a eficiência do programa de manutenção adotado e corrigir qualquer deficiência do referido programa;	O requisito é aplicável apenas a empresas operando aeronaves acima de 9 pax, de acordo com o requisito 135.23(a)(25) e IS 120-079.
(30) uma descrição dos modelos de aeronaves aos quais o manual se aplica;	(30) uma descrição dos modelos de aeronaves aos quais o manual se aplica;	
(31) uma descrição da metodologia para assegurar que defeitos diagnosticados são registrados e corrigidos;	(31) uma descrição da metodologia para assegurar que defeitos diagnosticados são registrados e corrigidos;	

(32) procedimentos para informar à ANAC ocorrências significativas em serviço;	(32) procedimentos para informar à ANAC ocorrências significativas em serviço;	
(33) para cada modelo de aeronave com certificação de tipo para mais de 9 assentos ou quando determinado pela ANAC, um programa de manutenção concebido nos termos das seções 135.425 e 135.427 deste regulamento, o qual deve ser elaborado e submetido à aprovação da ANAC em separado;	(33) para cada modelo de aeronave com certificação de tipo para mais de 9 assentos ou quando determinado pela ANAC, um programa de manutenção concebido nos termos das seções 135.425 e 135.427 deste regulamento, o qual deve ser elaborado e submetido à aprovação da ANAC em separado;	
(34) procedimentos para determinação dos mínimos de utilização de aeródromo e demais procedimentos especiais de tráfego aéreo, em conformidade com norma do Comando da Aeronáutica, para operações com helicópteros;	(34) procedimentos para determinação dos mínimos de utilização de aeródromo e demais procedimentos especiais de tráfego aéreo, em conformidade com norma do Comando da Aeronáutica, para operações com helicópteros;	
(35) procedimentos operacionais padronizados (SOP) que proporcionem ao pessoal de operações de voo orientações para as operações, em todas as fases de voo, de maneira segura, eficiente, lógica e previsível;	(35) procedimentos operacionais padronizados (SOP) que proporcionem ao pessoal de operações de voo orientações para as operações, em todas as fases de voo, de maneira segura, eficiente, lógica e previsível;	
(36) um guia de rota que deve ser utilizado pela tripulação de voo para cada voo;	(36) um guia de rota que deve ser utilizado pela tripulação de voo para cada voo;	
(37) instruções sobre aceitação e confirmação de autorizações do controle de tráfego aéreo (ATC), particularmente quando dizem respeito à separação com o terreno;	(37) instruções sobre aceitação e confirmação de autorizações do controle de tráfego aéreo (ATC), particularmente quando dizem respeito à separação com o terreno;	
(38) deve conter limitações de certificação e funcionamento do avião, de peso de decolagem, de rota e de pouso; e	(38) deve conter limitações de certificação e funcionamento do avião, de peso de decolagem, de rota e de pouso; ~~e~~	
	(39) descrição das políticas e procedimentos relativos ao relato rotineiro de condições meteorológicas e observações em rota, em subida e em outras fases do voo (AIREP);	Inclusão no RBAC 135 das disposições contidas na Resolução 94, de 11 de maio de 2009.
	(40) obrigação de informação, por AIREP ESPECIAL das tripulações, quando do encontro de fenômenos relacionados a atividades vulcânicas; e	Inclusão no RBAC 135 das disposições contidas na Resolução 94, de 11 de maio de 2009.
(39) outras instruções e procedimentos relativos às operações do detentor de certificado, a critério do mesmo.	(~~39~~41) outras instruções e procedimentos relativos às operações do detentor de certificado, a critério do mesmo.	
(b) Os assuntos citados nesta seção constituem os itens do manual do detentor de certificado que não são especificamente requeridos em outras seções deste regulamento, visando a completar o conjunto de informações requeridas pelo apêndice 2 da Parte I do Anexo 6 à Convenção de Chicago.	(b) Os assuntos citados nesta seção constituem os itens do manual do detentor de certificado que não são especificamente requeridos em outras seções deste regulamento, visando a completar o conjunto de informações requeridas pelo apêndice 2 da Parte I do Anexo 6 à Convenção de Chicago.	
135.25 Requisitos das aeronaves	135.25 Requisitos das aeronaves	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que essa aeronave:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que essa aeronave:	
(1) seja registrada como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro e transporte um certificado de aeronavegabilidade apropriado e válido, emitido segundo os RBACs aplicáveis, e	(1) seja registrada como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro e transporte um certificado de aeronavegabilidade apropriado e válido, emitido segundo os RBACs aplicáveis, e	
(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos RBACs, inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.	(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos RBACs, inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.	

(b) Cada detentor de certificado deve ter o uso exclusivo de pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos de pelo menos uma espécie de operação autorizada nas especificações operativas desse detentor de certificado. Adicionalmente, para cada espécie de operação para a qual o detentor de certificado não tem o uso exclusivo de uma aeronave, ele deve ter disponível para uso, segundo um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos para aquela espécie de operação. Entretanto, este parágrafo não proíbe que o operador use ou autorize o uso de uma aeronave para outras operações que não aquelas segundo este regulamento e não requer que o detentor de certificado tenha o uso exclusivo de todas as aeronaves por ele usadas.	(b) Cada detentor de certificado deve ter o uso exclusivo de pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos de pelo menos uma espécie de operação autorizada nas especificações operativas desse detentor de certificado. Adicionalmente, para cada espécie de operação para a qual o detentor de certificado não tem o uso exclusivo de uma aeronave, ele deve ter disponível para uso, segundo um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos para aquela espécie de operação. Entretanto, este parágrafo não proíbe que o operador use ou autorize o uso de uma aeronave para outras operações que não aquelas segundo este regulamento e não requer que o detentor de certificado tenha o uso exclusivo de todas as aeronaves por ele usadas.	
(c) Para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, uma pessoa tem o uso exclusivo de uma aeronave se esta pessoa tem a posse total, o controle e o uso dela para voo como proprietário, ou tem um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), válido quando a aeronave estiver operando, garantindo a essa pessoa a posse, o controle e o uso da aeronave por, pelo menos, 6 meses consecutivos.	(c) Para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, uma pessoa tem o uso exclusivo de uma aeronave se esta pessoa tem a posse total, o controle e o uso dela para voo como proprietário, ou tem um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), válido quando a aeronave estiver operando, garantindo a essa pessoa a posse, o controle e o uso da aeronave por, pelo menos, 6 meses consecutivos.	
(d) Um detentor de certificado pode operar em transporte aéreo público uma aeronave civil que seja arrendada (“leased”) ou fretada (“chartered”) por ele sem tripulação e seja registrada em um país que seja contratante da Convenção Internacional da Aviação Civil, se:	(d) Um detentor de certificado pode operar em transporte aéreo público uma aeronave civil que seja arrendada (“leased”) ou fretada (“chartered”) por ele sem tripulação e seja registrada em um país que seja contratante da Convenção Internacional da Aviação Civil, se:	
(1) o contrato de arrendamento ou fretamento atender ao Código Brasileiro de Aeronáutica;	(1) o contrato de arrendamento ou fretamento atender ao Código Brasileiro de Aeronáutica;	
(2) a aeronave receber matrícula brasileira e o correspondente certificado de aeronavegabilidade expedido pela ANAC;	(2) a aeronave receber matrícula brasileira e o correspondente certificado de aeronavegabilidade expedido pela ANAC;	
(3) a aeronave atender aos requisitos deste regulamento e for de tipo certificado:	(3) a aeronave atender aos requisitos deste regulamento e ~~for de tipo certificado:~~do RBAC nº 21;	
(i) no país de origem (com certificado de tipo validado no Brasil); ou	~~(i) no país de origem (com certificado de tipo validado no Brasil); ou~~	
(ii) no Brasil.	~~(ii) no Brasil.~~	
(4) a aeronave for operada por pessoal licenciado pela ANAC e empregado do detentor de certificado e mantida por pessoal licenciado pela ANAC; e	(4) a aeronave for operada por pessoal licenciado pela ANAC e empregado do detentor de certificado e mantida por pessoal licenciado pela ANAC; e	
(5) o detentor de certificado registrar uma cópia do contrato de arrendamento ou fretamento da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.	(5) o detentor de certificado registrar uma cópia do contrato de arrendamento ou fretamento da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.	
135.27 Documentos requeridos a bordo da aeronave	135.27 Documentos requeridos a bordo da aeronave	
(a) O detentor de certificado deverá levar a bordo de cada uma de suas aeronaves os documentos previstos no item 91.203 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(a) O detentor de certificado deverá levar a bordo de cada uma de suas aeronaves os documentos previstos no item 91.203 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	
135.29 Sistema de gerenciamento da segurança operacional	135.29 Sistema de gerenciamento da segurança operacional	
(a) O operador deve estabelecer e manter um sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO) aceitável para o Estado do operador, o qual deve no mínimo:	(a) ~~O operador~~Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema de gerenciamento ~~de~~da segurança operacional (SGSO) ~~aceitável para o Estado do operador, o qual deve no mínimo~~que:	A menção à aceitabilidade do SGSO foi transferida para o parágrafo 135.29 (c) da proposta.
	(1) estabeleça a política e os objetivos da organização para a segurança operacional;	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
	(2) estabeleça as metas e indicadores de desempenho da segurança operacional que permitam avaliar o alcance dos objetivos da segurança operacional;	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.

	(3) estabeleça a estrutura organizacional e os responsáveis pela implementação, manutenção e melhoria contínua do sistema;	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
(1) identificar os perigos de segurança operacional;	(~~1) identificar~~4) identifique os perigos ~~de segurança operacional~~e avalie os riscos operacionais a eles associados;	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
(2) assegurar que sejam aplicadas todas as medidas corretivas necessárias para manter um nível aceitável de segurança operacional;	~~(2) assegurar que sejam aplicadas todas as medidas corretivas necessárias para manter um nível aceitável de segurança operacional;~~(5) aplique ações corretivas e preventivas desenvolvidas a partir dos riscos operacionais avaliados, bem como avalie a efetividade dessas ações;	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
(3) fornecer supervisão permanente e avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado; e	(~~3) fornecer~~6) execute supervisão permanente ~~e avaliação periódica do nível~~das atividades da organização, de modo a garantir a segurança operacional ~~alcançado; e~~requerida;	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
(4) ter como meta melhorar continuamente o nível global de segurança operacional.	~~(4) ter como meta melhorar continuamente o nível global de segurança operacional.~~(7) planeje e realize periodicamente avaliações internas ou auditorias do SGSO, visando sua adequação ao contexto operacional da organização e a melhoria contínua dos níveis de desempenho da segurança operacional;	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
	(8) assegure que as pessoas envolvidas com atividades sensíveis para a segurança operacional possuam as competências necessárias e estejam cientes de suas responsabilidades;	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
	(9) comunique os resultados relativos ao desempenho da segurança operacional, bem como dissemine informações que aprimorem a cultura da segurança operacional da organização; e	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
	(10) gere e organize documentos e registros que forneçam evidências do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO.	Alinhamento ao art. 39 do PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352/2015.
(b) A estrutura do SGSO deve conter os seguintes componentes e elementos:	(b) ~~A estrutura do~~O SGSO de cada detentor de certificado deve ~~conter os seguintes componentes e elementos~~:	Alinhamento ao item 4.1.1 da edição original do Anexo 19 da Convenção de Chicago.
(1) política e objetivos de segurança operacional:	~~(1) política e objetivos de segurança operacional:~~(1) ser estabelecido de acordo com a estrutura prevista no apêndice H deste regulamento; e	Alinhamento ao item 4.1.1 da edição original do Anexo 19 da Convenção de Chicago. A estrutura mínima do SGSO, com seus componentes e elementos, foi totalmente transferida para o apêndice H da proposta.
(i) responsabilidade e compromisso da administração;	~~(i) responsabilidade e compromisso da administração;~~(2) ser proporcional ao tamanho da organização e à complexidade de suas operações.	Alinhamento ao item 4.1.1 da edição original do Anexo 19 da Convenção de Chicago.
(ii) responsabilidade do pessoal da direção sobre Segurança Operacional;	~~(ii) responsabilidade do pessoal da direção sobre Segurança Operacional;~~	
(iii) designação das pessoas-chave de segurança;	~~(iii) designação das pessoas-chave de segurança;~~	
(iv) plano de implantação do SGSO;	~~(iv) plano de implantação do SGSO;~~	
(v) coordenação do plano de emergências; e	~~(v) coordenação do plano de emergências; e~~	
(vi) documentação.	~~(vi) documentação.~~	
(2) Gerenciamento dos riscos de segurança operacional:	~~(2) Gerenciamento dos riscos de segurança operacional:~~	
(i) processos de identificação de perigos; e	~~(i) processos de identificação de perigos; e~~	
(ii) processos de avaliação e mitigação de riscos.	~~(ii) processos de avaliação e mitigação de riscos.~~	
(3) Garantia da segurança operacional:	~~(3) Garantia da segurança operacional:~~	
(i) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;	~~(i) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;~~	
(ii) gestão da mudança; e	~~(ii) gestão da mudança; e~~	
(iii) melhoria contínua do SGSO.	~~(iii) melhoria contínua do SGSO.~~	

(4) Promoção da segurança operacional:	~~(4) Promoção da segurança operacional:~~	
(i) instrução e educação; e	~~(i) instrução e educação; e~~	
(ii) comunicação sobre a segurança operacional.	~~(ii) comunicação sobre a segurança operacional.~~	
(c) O detentor do certificado implantará um SGSO de acordo com os apêndices H e I deste regulamento.	(c) O SGSO de cada detentor ~~do~~de certificado ~~implantará um SGSO de acordo com os apêndices H~~deve ser implementado e ~~I deste regulamento~~mantido de modo que seja considerado aceitável pela ANAC.	Alinhamento ao item 4.1.3 da edição original do Anexo 19 da Convenção de Chicago.
	(d) Cada detentor de certificado que opera aviões cujo peso máximo de decolagem certificado é superior a 27000 kg deve, até [12 meses após a data da emenda], estabelecer e manter um programa de acompanhamento e análise de dados de voo como parte de seu SGSO. O detentor de certificado pode contratar de terceiros a operação de um programa de acompanhamento e análise de dados de voo, porém deve manter total responsabilidade pela manutenção de tal programa	Alinhamento ao item 3.3.2 da edição nº 38 da Parte I do Anexo 6 da Convenção de Chicago. Os requisitos referentes ao sistema de documentos de segurança de voo foram transferidos para o parágrafo 135.29 (f) da proposta. A emenda 119-02 do antigo RBHA 119, emitida em 30/12/2004, estabelecia em sua seção 119.74 que as empresas certificadas pelo então RBHA 121 e que operavam aviões com peso máximo de decolagem superior a 27000 kg deveriam implementar um programa de acompanhamento e análise de dados de voo como parte de seu Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos até 02/01/05 (aproximadamente 1 ano após a emissão da emenda ao regulamento). Usando o RBHA 119 como referência, recomenda-se que também seja concedido um prazo de 1 ano para que os operadores implementem o programa.
	(e) O programa de acompanhamento e análise de dados de voo mencionado no parágrafo anterior não pode ser utilizado com finalidade punitiva e deve conter salvaguardas adequadas para proteger as fontes dos dados.	Alinhamento ao item 3.3.3 da edição nº 38 da Parte I do Anexo 6 da Convenção de Chicago.
(d) O operador estabelecerá um sistema de documentos de segurança de voo para uso e guia para seu pessoal de operações, como parte de seu sistema de gerenciamento de segurança operacional.	(~~d) O operador estabelecerá~~f) Cada detentor de certificado deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e ~~guia para seu~~orientação do pessoal ~~de operações~~operacional, como parte de seu ~~sistema de gerenciamento de segurança operacional~~SGSO.	Alinhamento ao item 3.3.4 da edição nº 38 da Parte I do Anexo 6 da Convenção de Chicago.
(e) Neste sistema se reunirá e organizará a informação necessária para as operações de solo e de voo, que incluirá, no mínimo, o Manual de Operações e o Manual de Controle de Manutenção do operador.	~~(e) Neste sistema se reunirá e organizará a informação necessária para as operações de solo e de voo, que incluirá, no mínimo, o Manual de Operações e o Manual de Controle de Manutenção do operador.~~	O requisito do parágrafo 135.29 (e) da revisão atual do RBAC 135 pode ser considerado redundante em relação aos requisitos 135.21 e 135.23, que já requerem dos operadores o desenvolvimento de um manual de operações e um manual de manutenção.
135.31 a 135.39 [Reservado]	135.31 a 135.39 [Reservado]	
135.41 Transporte de substâncias psicoativas	135.41 Transporte de substâncias psicoativas	
Se o detentor do certificado ETA emitido segundo este regulamento permitir que uma aeronave de sua propriedade ou por ele arrendada seja engajada em qualquer operação que o detentor de certificado saiba estar violando as normas do parágrafo 91.19(a) do RBAC 91, tal operação é base para a suspensão ou revogação de seu certificado.	Se o detentor do certificado ETA emitido segundo este regulamento permitir que uma aeronave de sua propriedade ou por ele arrendada seja engajada em qualquer operação que o detentor de certificado saiba estar violando as normas do parágrafo 91.19(a) do RBHA 91, ou RBAC ~~91~~que venha a substitui-lo, tal operação é base para a suspensão ou revogação de seu certificado.	
135.43 [Reservado]	135.43 [Reservado]	
SUBPARTE B OPERAÇÕES DE VOO	SUBPARTE B OPERAÇÕES DE VOO	
135.61 Geral	135.61 Geral	

Esta subparte estabelece regras, adicionais às regras do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, aplicáveis às operações segundo este regulamento.	Esta subparte estabelece regras, adicionais às regras do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, aplicáveis às operações segundo este regulamento.	
135.62 [Reservado]	~~135.62 [Reservado]~~	
135.63 Requisitos de conservação de registros	135.63 Requisitos de conservação de registros	
(a) Cada detentor de certificado deve conservar em seu escritório principal de administração ou em outros locais aprovados pela ANAC, e colocar à disposição dos inspetores de aviação civil, o seguinte:	(a) Cada detentor de certificado deve conservar em seu escritório principal de administração ou em outros locais aprovados pela ANAC, e colocar à disposição dos inspetores de aviação civil, o seguinte:	
(1) o certificado ETA emitido em seu nome e a concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público;	(1) o certificado ETA emitido em seu nome e a concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público;	
(2) as especificações operativas emitidas em seu nome;	(2) as especificações operativas emitidas em seu nome;	
(3) uma listagem atualizada das aeronaves usadas ou disponíveis para uso em operações segundo este regulamento e as operações para as quais cada um é equipado;	(3) uma listagem atualizada das aeronaves usadas ou disponíveis para uso em operações segundo este regulamento e as operações para as quais cada um é equipado;	
(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este regulamento, incluindo as seguintes informações:	(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este regulamento, incluindo as seguintes informações:	
(i) o nome completo do piloto e código ANAC;	(i) o nome completo do piloto e código ANAC;	
(ii) a licença do piloto (por tipo e número) e as qualificações que o piloto possui;	(ii) a licença do piloto (por tipo e número) e as qualificações que o piloto possui;	
(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar a qualificação do mesmo para pilotar aeronaves operando segundo este regulamento;	(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar a qualificação do mesmo para pilotar aeronaves operando segundo este regulamento;	
(iv) as atuais funções do piloto e a data na qual ele foi designado para as mesmas;	(iv) as atuais funções do piloto e a data na qual ele foi designado para as mesmas;	
(v) a data de emissão e a classe do Certificado de Capacidade Física do piloto;	(v) a data de emissão e a classe do Certificado ~~de Capacidade Física do piloto~~Médico Aeronáutico;	
(vi) a data e o resultado de cada teste de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por este regulamento e o tipo de aeronave voada durante os testes e exames;	(vi) a data e o resultado, incluindo as fichas de avaliação, de cada teste de competência inicial e periódico e de cada exame ~~de proficiência requeridos~~requerido por este regulamento e o tipo de aeronave voada durante os testes e exames;	Os documentos acrescentados aumentam a possibilidade de fiscalização da realização dos treinamentos de tripulante por parte da ANAC e são de uso e arquivamento normal em diversas empresas.
(vii) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com as limitações de voo deste regulamento;	(vii) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com as limitações de voo deste regulamento;	
(viii) o credenciamento como piloto examinador, se houver;	(viii) o credenciamento como piloto examinador, se houver;	
(ix) qualquer ação tomada referente a dispensa do emprego do piloto por desqualificação física ou profissional;	(ix) qualquer ação tomada referente a dispensa do emprego do piloto por desqualificação física ou profissional;	
(x) a data de término da fase inicial e de cada fase periódica de treinamento requerida por este regulamento; e	(x) a data de término da fase inicial e de cada fase periódica de treinamento requerida por este regulamento; e	
	(xi) certificados de conclusão e fichas de instrução dos currículos de solo e de voo (em aeronave ou simulador), com detalhamento suficiente para demonstrar o correto cumprimento do treinamento previsto e o seu resultado. Tais documentos devem incluir a certificação prevista no parágrafo 135.323(c) deste regulamento; e	Os documentos acrescentados aumentam a possibilidade de fiscalização da realização dos treinamentos de tripulante por parte da ANAC e são de uso e arquivamento normal em diversas empresas.
(5) um registro individual para cada comissário de voo requerido por este regulamento, conservado com detalhes suficientes para determinar conformidade com as porções aplicáveis deste regulamento.	(5) um registro individual para cada comissário de voo requerido por este regulamento, conservado com detalhes suficientes para determinar conformidade com as porções aplicáveis deste regulamento.	
(b) Cada detentor de certificado deve guardar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção durante pelo menos 6 meses e deve guardar cada registro requerido pelos parágrafos (a)(4) e (a)(5) desta seção por pelo menos 5 anos.	(b) Cada detentor de certificado deve guardar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção durante pelo menos 6 meses e deve guardar cada registro requerido pelos parágrafos (a)(4) e (a)(5) desta seção por pelo menos 5 anos.	

(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:	(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem, deve ser assinado pelo piloto em comando e deve incluir:	Não basta a identificação do tripulante, mas é preciso que seja assinado pelo piloto em comando, que se responsabilizará pelas informações do documento.
(1) o número de passageiros;	(1) o número de passageiros;	
(2) o peso total da aeronave carregada;	(2) o peso total da aeronave carregada;	
(3) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;	(3) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;	
(4) os limites do centro de gravidade;	(4) os limites do centro de gravidade;	
(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com um planejamento de carregamento ou outro método aprovado que garanta que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados. Nesses casos deve ser feita uma anotação no manifesto indicando que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme um planejamento de carregamento ou outro método aprovado;	(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com um planejamento de carregamento ou outro método aprovado que garanta que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados. Nesses casos deve ser feita uma anotação no manifesto indicando que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme um planejamento de carregamento ou outro método aprovado;	
(6) a matrícula de registro da aeronave ou o número do voo;	(6) a matrícula de registro da aeronave ou o número do voo;	
(7) a origem e o destino; e	(7) a origem e o destino; ~~e~~	
(8) identificação dos tripulantes e as suas designações.	(8) identificação dos tripulantes e as suas designações~~.~~; e	
	(9) data do voo.	Para identificar exatamente o voo, é necessário que a empresa informe, no mínimo, a data do voo. Atualmente, embora as empresas normalmente coloquem esta informação, ela não é requerida pelo regulamento.
(d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma cópia desse manifesto. O operador deve conservar uma cópia do mesmo, em sua sede operacional, por, pelo menos, 90 dias após a realização do voo.	(d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma ~~cóp~~via desse manifesto. Outra via do manifesto de carga deve ser mantida em solo pelo menos até o final do voo, salvo se de outra forma aprovada pela ANAC. O operador deve conservar o original ou uma ~~cóp~~via do ~~mesmo~~manifesto de carga, em sua sede operacional, por, pelo menos, 90 dias após a realização do voo.	Esta alteração visa esclarecer os requisitos quanto aos seguintes aspectos: 1) pelo menos uma via do manifesto de carga não pode estar a bordo da aeronave durante o voo, uma vez que poderia ser perdida no caso de um acidente aéreo; 2) pelo menos uma via do manifesto deve ser arquivada na sede operacional do operador; 3) que podem ser aceitos outros meios de "deixar uma via do manifesto no solo", incluindo meio digital de envio do manifesto à base de operações, desde que aprovado pela ANAC (como solicitado em contribuição do Workshop do RBAC 135).
135.64 Guarda de contratos e suas emendas: operações não-regulares	135.64 Guarda de contratos e suas emendas: operações não-regulares	
Cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares deve conservar uma cópia de cada contrato escrito segundo o qual ele provê serviços de transporte aéreo por um período de pelo menos um ano após a data de execução do contrato. No caso de contrato verbal, ele deve conservar um memorando estabelecendo seus elementos, e quaisquer emendas aos mesmos, por um período de pelo menos um ano após a execução do contrato ou de suas emendas.	Cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares deve conservar uma cópia de cada contrato escrito segundo o qual ele provê serviços de transporte aéreo por um período de pelo menos um ano após a data de execução do contrato. No caso de contrato verbal, ele deve conservar um memorando estabelecendo seus elementos, e quaisquer emendas aos mesmos, por um período de pelo menos um ano após a execução do contrato ou de suas emendas.	
135.65 Livro(s) de registros da tripulação e da aeronave	135.65 Livro(s) de registros da tripulação e da aeronave	

(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.	(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.	
(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula da aeronave, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.	(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula da aeronave, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.	
(c) No que diz respeito à aeronave:	(c) No que diz respeito à aeronave:	
(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores.	(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores.	
(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento.	(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento.	
(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido(s) por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.	(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido(s) por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.	
135.67 Informação sobre condições meteorológicas potencialmente perigosas e irregularidades em instalações de comunicações ou navegação	135.67 Informação sobre condições meteorológicas potencialmente perigosas e irregularidades em instalações de comunicações ou navegação	
Sempre que um piloto encontrar em voo uma condição meteorológica potencialmente perigosa ou uma irregularidade em instalações de comunicações ou de navegação, cuja divulgação esse piloto considerar essencial à segurança de outros voos, ele deve notificar uma apropriada estação rádio de solo tão cedo quanto praticável.	Sempre que um piloto encontrar em voo uma condição meteorológica potencialmente perigosa ou uma irregularidade em instalações de comunicações ou de navegação, cuja divulgação esse piloto considerar essencial à segurança de outros voos, ele deve notificar uma apropriada estação rádio de solo tão cedo quanto praticável.	
135.69 Restrições ou suspensão de operação: continuação de um voo em uma emergência	135.69 Restrições ou suspensão de operação: continuação de um voo em uma emergência	
(a) Durante operações segundo este regulamento, se um detentor de certificado ou um piloto em comando tomar conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromos e de pistas, que sejam um risco para operações seguras, o detentor de certificado ou o piloto em comando, conforme for o caso, deve restringir ou suspender as operações, como necessário, até que tais condições sejam corrigidas.	(a) Durante operações segundo este regulamento, se um detentor de certificado ou um piloto em comando tomar conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromos e de pistas, que sejam um risco para operações seguras, o detentor de certificado ou o piloto em comando, conforme for o caso, deve restringir ou suspender as operações, como necessário, até que tais condições sejam corrigidas.	

(b) Nenhum piloto em comando pode consentir que um voo prossiga para um aeródromo onde ele pretende pousar sob as condições referidas no parágrafo (a) desta seção, a menos que, na opinião desse piloto em comando, exista razoável probabilidade de que essas condições consideradas um perigo para operações seguras possam estar corrigidas no horário de chegada ou se não houver mais nenhum procedimento seguro. Nesse último caso, a continuação do voo em direção ao aeródromo é uma situação de emergência conforme a seção 135.19.	(b) Nenhum piloto em comando pode consentir que um voo prossiga para um aeródromo onde ele pretende pousar sob as condições referidas no parágrafo (a) desta seção, a menos que, na opinião desse piloto em comando, exista razoável probabilidade de que essas condições consideradas um perigo para operações seguras possam estar corrigidas no horário de chegada ou se não houver mais nenhum procedimento seguro. Nesse último caso, a continuação do voo em direção ao aeródromo é uma situação de emergência conforme a seção 135.19.	
135.71 Verificação de aeronavegabilidade	135.71 Verificação de aeronavegabilidade	
Um piloto em comando não pode iniciar um voo, a menos que ele verifique que as inspeções de aeronavegabilidade requeridas pela seção 91.409 do RBHA 91, ou RBAC que venha a susbtituí-lo, ou pela seção 135.419, o que for aplicável, foram realizadas.	Um piloto em comando não pode iniciar um voo, a menos que ele verifique que as inspeções de aeronavegabilidade requeridas pela seção 91.409 do RBHA 91, ou RBAC que venha a su~~s~~bstituí-lo, ou ~~pela seção~~pelas seções 135.419 ou 135.425, o que for aplicável, foram realizadas.	Incluída referência à seção “135.425”, pois o 135.419 só é aplicável para aeronaves com 9 passageiros ou menos, de acordo com o 135.411(a).
135.73 Inspeções e exames da ANAC	135.73 Inspeções e exames da ANAC	
Cada detentor de certificado e cada pessoa por ele empregada deve permitir, a qualquer tempo, que a ANAC faça inspeções ou exames (incluindo exames em rota) para verificar a conformidade do detentor com o Código Brasileiro de Aeronáutica, com os RBACs aplicáveis e com o seu certificado de certificação e suas especificações operativas.	Cada detentor de certificado e cada pessoa por ele empregada deve permitir, a qualquer tempo, que a ANAC faça inspeções ou exames (incluindo exames em rota) para verificar a conformidade do detentor com o Código Brasileiro de Aeronáutica, com os RBACs aplicáveis e com o seu certificado de certificação e suas especificações operativas.	
135.75 Assento dianteiro do observador: admissão à cabine de pilotos: credencial de inspetor	135.75 Assento dianteiro do observador: admissão à cabine de pilotos: credencial de inspetor	
(a) Sempre que, executando tarefas de inspeção, um INSPAC apresentar suas credenciais ao piloto em comando de uma aeronave operada por um detentor de certificado, esse inspetor terá livre e ininterrupto acesso à cabine de pilotos dessa aeronave. Entretanto, este parágrafo não limita a autoridade de emergência de um piloto em comando de retirar qualquer pessoa do compartimento dos pilotos no interesse da segurança.	(a) Sempre que, executando tarefas de inspeção, um INSPAC apresentar suas credenciais ao piloto em comando de uma aeronave operada por um detentor de certificado, esse inspetor terá livre e ininterrupto acesso à cabine de pilotos dessa aeronave. Entretanto, este parágrafo não limita a autoridade de emergência de um piloto em comando de retirar qualquer pessoa do compartimento dos pilotos no interesse da segurança.	
(b) Deve ser provido um assento para observador no compartimento dos pilotos, ou um assento dianteiro para passageiro com fone ou alto-falante, para uso de INSPAC quando conduzindo inspeções em rota. A adequabilidade da localização desse assento para passageiro e do fone ou alto-falante para uso na condução de uma inspeção em rota é determinada pela ANAC.	(b) Deve ser provido um assento para observador no compartimento dos pilotos, ou um assento dianteiro para passageiro com fone ou alto-falante, para uso de INSPAC quando conduzindo inspeções em rota. A adequabilidade da localização desse assento para passageiro e do fone ou alto-falante para uso na condução de uma inspeção em rota é determinada pela ANAC.	
(c) Ninguém pode ocupar o assento para observador na cabine de pilotos durante decolagens e pousos, a não ser que essa pessoa seja:	(c) Ninguém pode ocupar o assento para observador na cabine de pilotos durante decolagens e pousos, a não ser que essa pessoa seja:	
(1) um INSPAC em verificação de piloto ou de procedimentos de operação;	(1) um INSPAC em verificação de piloto ou de procedimentos de operação;	
(2) um controlador de tráfego aéreo, devidamente autorizado pela ANAC e pelo detentor de certificado, observando procedimentos de controle de tráfego;	(2) um controlador de tráfego aéreo, devidamente autorizado pela ANAC e pelo detentor de certificado, observando procedimentos de controle de tráfego;	
(3) um tripulante ou despachante operacional de voo do detentor de certificado devidamente qualificado;	(3) um tripulante ou despachante operacional de voo do detentor de certificado devidamente qualificado;	
(4) um tripulante de outro detentor de certificado, devidamente qualificado, autorizado pelo detentor de certificado operador do avião a fazer viagens específicas em uma rota; ou	(4) um tripulante de outro detentor de certificado, devidamente qualificado, autorizado pelo detentor de certificado operador do avião a fazer viagens específicas em uma rota; ou	

(5) representante técnico do fabricante do avião ou de seus componentes cujas obrigações estejam diretamente relacionadas com o acompanhamento em voo de equipamentos ou de procedimentos operacionais, desde que sua presença na cabine de voo seja indispensável para o cumprimento de suas obrigações e que tenha autorização escrita do supervisor responsável, listado no manual do detentor de certificado como tendo tal autoridade.	(5) representante técnico do fabricante do avião ou de seus componentes cujas obrigações estejam diretamente relacionadas com o acompanhamento em voo de equipamentos ou de procedimentos operacionais, desde que sua presença na cabine de voo seja indispensável para o cumprimento de suas obrigações e que tenha autorização escrita do supervisor responsável, listado no manual do detentor de certificado como tendo tal autoridade.	
(d) Ninguém, exceto aquelas referidas nos parágrafos (c)(1) a (c)(5) desta seção, pode ocupar o assento para observador no compartimento dos pilotos sem que haja um assento no compartimento dos passageiros à sua disposição.	(d) Ninguém, exceto aquelas referidas nos parágrafos (c)(1) a (c)(5) desta seção, pode ocupar o assento para observador no compartimento dos pilotos sem que haja um assento no compartimento dos passageiros à sua disposição.	
135.77 Responsabilidade pelo controle operacional	135.77 Responsabilidade pelo controle operacional	
Cada detentor de certificado é responsável pelo controle operacional e deve listar, no manual requerido por 135.21, o nome e o título de cada pessoa autorizada por ele a exercer controle operacional.	Cada detentor de certificado é responsável pelo controle operacional e deve listar, no manual requerido por 135.21, o nome e o título de cada pessoa autorizada por ele a exercer controle operacional.	
135.79 Requisitos de localização de voo	135.79 Requisitos de localização de voo	
(a) Cada detentor de certificado deve ter procedimentos estabelecidos para localizar cada um de seus voos de modo que:	(a) Cada detentor de certificado deve ter procedimentos estabelecidos para localizar cada um de seus voos de modo que:	
(1) forneça ao detentor de certificado pelo menos as informações requeridas para um Plano de Voo (PLN) Visual;	(1) forneça ao detentor de certificado pelo menos as informações requeridas para um Plano de Voo (PLN) Visual;	
(2) permita fornecer, em tempo útil, notificação para uma estação de busca e salvamento se a aeronave estiver atrasada ou desaparecida; e	(2) permita fornecer, em tempo útil, notificação para uma estação de busca e salvamento se a aeronave estiver atrasada ou desaparecida; e	
(3) forneça para o detentor de certificado a localidade, data e tempo estimado para restabelecer comunicações rádio ou telefone, se o voo estiver sendo operado em área onde as comunicações não podem ser mantidas.	(3) forneça para o detentor de certificado a localidade, data e tempo estimado para restabelecer comunicações rádio ou telefone, se o voo estiver sendo operado em área onde as comunicações não podem ser mantidas.	
(b) As informações de localização de voo devem ser mantidas no escritório administrativo principal do detentor de certificado, ou em qualquer outro local designado pelo detentor de certificado nos procedimentos de localização de voo, até o término do voo.	(b) As informações de localização de voo devem ser mantidas no escritório administrativo principal do detentor de certificado, ou em qualquer outro local designado pelo detentor de certificado nos procedimentos de localização de voo, até o término do voo.	
(c) Cada detentor de certificado deve fornecer ao INSPAC encarregado de seu controle uma cópia de seu procedimento para localização de voo e de suas modificações e adições, a menos que tais procedimentos estejam incluídos no manual requerido por este regulamento.	(c) Cada detentor de certificado deve fornecer ao INSPAC encarregado de seu controle uma cópia de seu procedimento para localização de voo e de suas modificações e adições, a menos que tais procedimentos estejam incluídos no manual requerido por este regulamento.	
(d) Cada detentor de certificado deve designar, em seu manual ou nos procedimentos referidos no parágrafo (c) desta seção, as pessoas responsáveis pela execução dos procedimentos requeridos por esta seção.	(d) Cada detentor de certificado deve designar, em seu manual ou nos procedimentos referidos no parágrafo (c) desta seção, as pessoas responsáveis pela execução dos procedimentos requeridos por esta seção.	
135.80 Informações sobre equipamentos de emergência e sobrevivência	135.80 Informações sobre equipamentos de emergência e sobrevivência	
Cada detentor de certificado deve manter, permanentemente disponíveis para comunicação imediata a um centro de coordenação de busca e salvamento, listagens contendo informações sobre os equipamentos de emergência e de sobrevivência existentes a bordo de cada uma de suas aeronaves. Tais informações devem incluir, como aplicável, o número, cor, tipo e capacidade dos botes infláveis e coletes salva-vidas, detalhes sobre os conjuntos de sobrevivência, de primeiros socorros, de precaução universal e médicos, suprimento de água potável, tipos e frequências dos transmissores localizadores de emergência portáteis (ELT de sobrevivência) transportados e quaisquer outras informações consideradas relevantes para as operações de busca e salvamento.	Cada detentor de certificado deve manter~~,~~ permanentemente disponíveis para comunicação imediata a um centro de coordenação de busca e salvamento, listagens contendo informações sobre os equipamentos de emergência e de sobrevivência existentes a bordo de cada uma de suas aeronaves. Tais informações devem incluir, como aplicável, o número, cor, tipo e capacidade dos botes infláveis e coletes salva-vidas, detalhes sobre os conjuntos de sobrevivência, de primeiros socorros, de precaução universal e médicos, suprimento de água potável, tipos e frequências dos transmissores localizadores de emergência portáteis (ELT de sobrevivência) transportados e quaisquer outras informações consideradas relevantes para as operações de busca e salvamento.	

135.81 Informações operacionais e alterações das mesmas	135.81 Informações operacionais e alterações das mesmas	
Cada detentor de certificado deve informar a cada pessoa por ele empregada das especificações operativas aplicáveis aos deveres e responsabilidades da pessoa e deve tornar disponível aos pilotos de seu quadro de empregados, para permitir planejamento de voos no solo, as seguintes informações em forma atualizada:	Cada detentor de certificado deve informar a cada pessoa por ele empregada das especificações operativas aplicáveis aos deveres e responsabilidades da pessoa e deve tornar disponível aos pilotos de seu quadro de empregados, para permitir planejamento de voos no solo, as seguintes informações em forma atualizada:	
(a) publicações aeronáuticas (cartas aeronáuticas de rota e de terminais: procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos, ROTAER, AIP, etc.);	(a) publicações aeronáuticas (cartas aeronáuticas de rota e de terminais: procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos, ROTAER, AIP, etc.);	
(b) este regulamento e o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo;	(b) este regulamento e o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo;	
(c) Manuais de Equipamentos da Aeronave e Manual de Voo da Aeronave ou equivalentes; e	(c) Manuais de Equipamentos da Aeronave e Manual de Voo da Aeronave ou equivalentes; e	
(d) para operações no estrangeiro, o “International Flight Information Manual” ou uma publicação comercial que contenha as mesmas informações concernentes a requisitos operacionais do país ou países envolvidos.	(d) para operações no estrangeiro, o “International Flight Information Manual” ou uma publicação comercial que contenha as mesmas informações concernentes a requisitos operacionais do país ou países envolvidos.	
135.83 Informações operacionais requeridas	135.83 Informações operacionais requeridas	
(a) O operador de uma aeronave deve prover os seguintes materiais, em forma atualizada e apropriada, acessível ao piloto em seu posto de trabalho e de uso compulsório em voo:	(a) O operador de uma aeronave deve prover os seguintes materiais, em forma atualizada e apropriada, acessível ao piloto em seu posto de trabalho e de uso compulsório em voo:	
(1) uma lista de verificações da cabine dos pilotos;	(1) uma lista de verificações da cabine dos pilotos;	
(2) para aeronaves multimotoras ou para aeronaves com trem de pouso retrátil, uma lista de verificações em emergência da cabine dos pilotos contendo os procedimentos requeridos pelo parágrafo (c) desta seção, como apropriado;	(2) para aeronaves multimotoras ou para aeronaves com trem de pouso retrátil, uma lista de verificações em emergência da cabine dos pilotos contendo os procedimentos requeridos pelo parágrafo (c) desta seção, como apropriado;	
(3) cartas aeronáuticas pertinentes;	(3) cartas aeronáuticas pertinentes;	
(4) para operações IFR, carta de navegação em aerovias, cartas de áreas terminais, cartas de aproximação e de saída IFR e outros documentos pertinentes à operação;	(4) para operações IFR, carta de navegação em aerovias, cartas de áreas terminais, cartas de aproximação e de saída IFR e outros documentos pertinentes à operação;	
(5) para aeronaves multimotoras, dados de desempenho em subida com um motor inoperante e se a aeronave for aprovado para utilização em operações IFR, esses dados devem ser suficientes para permitir ao piloto verificar a conformidade com o parágrafo 135.181(a)(2); e	(5) para aeronaves multimotoras, dados de desempenho em subida com um motor inoperante e se a aeronave for aprovad~~o~~a para utilização em operações IFR, esses dados devem ser suficientes para permitir ao piloto verificar a conformidade com o parágrafo 135.181(a)(2); e	
(6) toda informação essencial relativa aos serviços de busca e salvamento da área sobre a qual irão operar.	(6) toda informação essencial relativa aos serviços de busca e salvamento da área sobre a qual irão operar.	
(b) Cada lista de verificações requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção deve conter os seguintes procedimentos:	(b) Cada lista de verificações requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção deve conter os seguintes procedimentos:	
(1) antes da partida dos motores;	(1) antes da partida dos motores;	
(2) antes da decolagem;	(2) antes da decolagem;	
(3) cruzeiro;	(3) cruzeiro;	
(4) antes do pouso;	(4) antes do pouso;	
(5) após o pouso; e	(5) após o pouso; e	
(6) parada dos motores.	(6) parada dos motores.	
(c) Cada lista de verificações de emergência requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção deve conter os seguintes procedimentos, como apropriado:	(c) Cada lista de verificações de emergência requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção deve conter os seguintes procedimentos, como apropriado:	
(1) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânico;	(1) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânico;	
(2) operação em emergência dos instrumentos e controles;	(2) operação em emergência dos instrumentos e controles;	

(3) procedimentos para motor inoperante; e	(3) procedimentos para motor inoperante; e	
(4) qualquer outro procedimento de emergência necessário à segurança.	(4) qualquer outro procedimento de emergência necessário à segurança.	
135.85 Transporte de pessoas sem atender às provisões de transporte de passageiros deste regulamento	135.85 Transporte de pessoas sem atender às provisões de transporte de passageiros deste regulamento	
As seguintes pessoas podem ser transportadas a bordo de uma aeronave sem atender às provisões de transporte de passageiros deste regulamento:	As seguintes pessoas podem ser transportadas a bordo de uma aeronave sem atender às provisões de transporte de passageiros deste regulamento:	
(a) um tripulante ou outro empregado do detentor de certificado;	(a) um tripulante ou outro empregado do detentor de certificado;	
(b) uma pessoa necessária para o manuseio seguro de animais na aeronave;	(b) uma pessoa necessária para o manuseio seguro de animais na aeronave;	
(c) uma pessoa necessária para o manuseio seguro de artigos perigosos;	(c) uma pessoa necessária para o manuseio seguro de artigos perigosos;	
(d) uma pessoa exercendo a tarefa de segurança ou guarda de honra acompanhando um carregamento feito sob a autoridade do Governo do Brasil;	(d) uma pessoa exercendo a tarefa de segurança ou guarda de honra acompanhando um carregamento feito sob a autoridade do Governo do Brasil;	
(e) um correio militar ou um supervisor militar de rota acompanhando uma carga transportada sob um contrato de transporte aéreo militar, se esse transporte tiver sido especificamente autorizado por uma Força Armada brasileira;	(e) um correio militar ou um supervisor militar de rota acompanhando uma carga transportada sob um contrato de transporte aéreo militar, se esse transporte tiver sido especificamente autorizado por uma Força Armada brasileira;	
(f) um INSPAC conduzindo uma inspeção em rota; ou	(f) um INSPAC conduzindo uma inspeção em rota; ou	
(g) uma pessoa, autorizada pela ANAC, que esteja executando uma tarefa ligada a uma operação de carga do detentor de certificado.	(g) uma pessoa, autorizada pela ANAC, que esteja executando uma tarefa ligada a uma operação de carga do detentor de certificado.	
135.87 Transporte de carga incluindo bagagem de mão	135.87 Transporte de carga incluindo bagagem de mão	
Ninguém pode transportar carga em uma aeronave, incluindo bagagem de mão, a menos que essa carga;	Ninguém pode transportar carga em uma aeronave, incluindo bagagem de mão, a menos que ~~essa carga;~~:	
(a) seja transportada em um armário, prateleira ou compartimento aprovado para transporte de carga e instalado no avião;	(a) seja transportada em um armário, prateleira ou compartimento aprovado para transporte de carga e instalado no avião;	
(b) esteja presa por um meio aprovado; ou	(b) esteja presa por um meio aprovado; ou	
(c) seja transportada de acordo com o seguinte:	(c) seja transportada de acordo com o seguinte:	
(1) apropriadamente presa por um cinto de segurança ou uma correia de amarração possuindo resistência suficiente para eliminar a possibilidade de deslizamento sob todas as condições normalmente esperadas no solo e em voo; no caso de bagagem de mão, ela esteja segura de modo a evitar sua movimentação durante turbulências aéreas;	(1) apropriadamente presa por um cinto de segurança ou uma correia de amarração possuindo resistência suficiente para eliminar a possibilidade de deslizamento sob todas as condições normalmente esperadas no solo e em voo; no caso de bagagem de mão, ela esteja segura de modo a evitar sua movimentação durante turbulências aéreas;	
(2) empacotada ou coberta para evitar possíveis ferimentos aos ocupantes;	(2) empacotada ou coberta para evitar possíveis ferimentos aos ocupantes;	
(3) não imponha qualquer carga aos assentos e à estrutura do assoalho que exceda as limitações de carga desses componentes;	(3) não imponha qualquer carga aos assentos e à estrutura do assoalho que exceda as limitações de carga desses componentes;	
(4) não esteja localizada em uma posição obstruindo o acesso ou o uso de qualquer saída de emergência requerida ou de saídas normais, ou o uso do corredor entre os compartimentos dos pilotos e dos passageiros, ou localizada de modo a obscurecer a visibilidade dos sinais de “não fume” e “ate os cintos” para qualquer passageiro, a menos que sejam providos sinais auxiliares ou outros meios aprovados para notificar os passageiros;	(4) não esteja localizada em uma posição obstruindo o acesso ou o uso de qualquer saída de emergência requerida ou de saídas normais, ou o uso do corredor entre os compartimentos dos pilotos e dos passageiros, ou localizada de modo a obscurecer a visibilidade dos sinais de “não fume” e “ate os cintos” para qualquer passageiro, a menos que sejam providos sinais auxiliares ou outros meios aprovados para notificar os passageiros;	
(5) não seja transportada diretamente acima de ocupantes sentados, exceto se em compartimentos fechados aprovados (“overhead bins”);	(5) não seja transportada diretamente acima de ocupantes sentados, exceto se em compartimentos fechados aprovados (“*overhead bins*”);	
(6) seja guardada em conformidade com esta seção para decolagens e pousos; e	(6) seja guardada em conformidade com esta seção para decolagens e pousos; e	

(7) para operações exclusivamente cargueiras, não se aplica o parágrafo (c)(4) desta seção se a carga for colocada de modo que pelo menos uma saída de emergência ou normal permaneça disponível para que todos os ocupantes tenham uma saída da aeronave desobstruída caso ocorra uma emergência.	(7) para operações exclusivamente cargueiras, não se aplica o parágrafo (c)(4) desta seção se a carga for colocada de modo que pelo menos uma saída de emergência ou normal permaneça disponível para que todos os ocupantes tenham uma saída da aeronave desobstruída caso ocorra uma emergência.	
(d) cada assento para passageiro sob o qual pode ser colocada bagagem de mão deve ser dotado de meios que impeçam que essa bagagem deslize sob impactos suficientemente severos para induzir as forças finais de inércia especificadas para as condições de pouso de emergência do RBAC segundo o qual a aeronave foi certificada.	(d) cada assento para passageiro sob o qual pode ser colocada bagagem de mão ~~deve ser~~seja dotado de meios que impeçam que essa bagagem deslize sob impactos suficientemente severos para induzir as forças finais de inércia especificadas para as condições de pouso de emergência do RBAC segundo o qual a aeronave foi certificada.	
(e) quando for transportada carga em compartimentos de carga que foram projetados requerendo a entrada física de um tripulante para extinguir qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, a carga deve ser posicionada de modo a permitir um tripulante alcance efetivamente todas as partes desse compartimento com o jato do conteúdo de um extintor de incêndio portátil.	(e) quando for transportada carga em compartimentos de carga que foram projetados requerendo a entrada física de um tripulante para extinguir qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, a carga ~~deve ser~~seja posicionada de modo a permitir um tripulante alcance efetivamente todas as partes desse compartimento com o jato do conteúdo de um extintor de incêndio portátil.	
135.89 Requisitos para piloto: uso de oxigênio	135.89 Requisitos para piloto: uso de oxigênio	
(a) Aeronave não pressurizada. Cada piloto de uma aeronave não pressurizada deve usar oxigênio continuamente quando voando:	(a) Aeronave não pressurizada. Cada piloto de uma aeronave não pressurizada deve usar oxigênio continuamente quando voando:	
(1) em altitudes acima de 10.000 pés e até 12.000 pés MSL, por toda a parte do voo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração; e	(1) em altitudes acima de 10.000 pés e até 12.000 pés MSL, por toda a parte do voo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração; e	
(2) acima de 12.000 pés MSL.	(2) acima de 12.000 pés MSL.	
(b) Aeronave pressurizada.	(b) Aeronave pressurizada.	
(1) sempre que uma aeronave pressurizada for operada com uma altitude pressão de cabine maior que 10.000 pés MSL, cada piloto deve atender ao parágrafo (a) desta seção.	(1) sempre que uma aeronave pressurizada for operada com uma altitude pressão de cabine maior que 10.000 pés MSL, cada piloto deve atender ao parágrafo (a) desta seção.	
(2) sempre que uma aeronave pressurizada for operada em altitudes acima de 25.000 pés e até 35.000 pés MSL, a menos que cada piloto tenha uma máscara de oxigênio de colocação rápida aprovada:	(2) sempre que uma aeronave pressurizada for operada em altitudes acima de 25.000 pés e até 35.000 pés MSL, a menos que cada piloto tenha uma máscara de oxigênio de colocação rápida aprovada:	
(i) pelo menos um piloto nos controles deve usar, colocada e ajustada, uma máscara de oxigênio que ou forneça oxigênio continuamente ou forneça oxigênio automaticamente sempre que a altitude pressão da cabine ultrapassar 12.000 pés MSL; e	(i) pelo menos um piloto nos controles deve usar, colocada e ajustada, uma máscara de oxigênio que ou forneça oxigênio continuamente ou forneça oxigênio automaticamente sempre que a altitude pressão da cabine ultrapassar 12.000 pés MSL; e	
(ii) durante esse voo, cada outro piloto em serviço na cabine dos pilotos deve ter uma máscara de oxigênio, conectada a um suprimento de oxigênio, localizada de modo a permitir imediata colocação dessa máscara na face do piloto, presa e ajustada para uso.	(ii) durante esse voo, cada outro piloto em serviço na cabine dos pilotos deve ter uma máscara de oxigênio, conectada a um suprimento de oxigênio, localizada de modo a permitir imediata colocação dessa máscara na face do piloto, presa e ajustada para uso.	
(3) sempre que uma aeronave pressurizada for operada em altitudes acima de 35.000 pés MSL, pelo menos um dos pilotos nos comandos deve usar, colocada e ajustada, uma máscara de oxigênio como requerida pelo parágrafo (b)(2)(i) desta seção.	(3) sempre que uma aeronave pressurizada for operada em altitudes acima de 35.000 pés MSL, pelo menos um dos pilotos nos comandos deve usar, colocada e ajustada, uma máscara de oxigênio como requerida pelo parágrafo (b)(2)(i) desta seção.	
(4) se um piloto deixar seu posto de trabalho em uma aeronave operando a altitudes acima de 25.000 pés MSL, o piloto que permanecer nos controles deve colocar e usar uma máscara de oxigênio aprovada até que o outro piloto retorne ao seu posto na aeronave.	(4) se um piloto deixar seu posto de trabalho em uma aeronave operando a altitudes acima de 25.000 pés MSL, o piloto que permanecer nos controles deve colocar e usar uma máscara de oxigênio aprovada até que o outro piloto retorne ao seu posto na aeronave.	
135.91 Oxigênio medicinal para uso dos passageiros	135.91 Oxigênio medicinal para uso dos passageiros	

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, nenhum detentor de certificado pode permitir o transporte ou operação de equipamento para guarda, geração ou fornecimento de oxigênio medicinal, a menos que a unidade a ser transportada seja construída de modo que todas as válvulas, ligações e medidores sejam protegidos contra danos durante o transporte ou operação e a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	(a) Exceto como previsto nos parágrafos (d) e (e) desta seção, nenhum detentor de certificado pode permitir o transporte ou operação de equipamento para guarda, geração ou fornecimento de oxigênio medicinal, a menos que a unidade a ser transportada seja construída de modo que todas as válvulas, ligações e medidores sejam protegidos contra danos durante o transporte ou operação e a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	
(1) o equipamento deve ser:	(1) o equipamento deve ser:	
(i) de um tipo aprovado ou em conformidade com os requisitos de fabricação, embalagem, marcas e manutenção da ABNT;	(i) de um tipo aprovado ou em conformidade com os requisitos de fabricação, embalagem, marcas e manutenção da ABNT;	
(ii) quando de propriedade do detentor de certificado, mantida sob o programa de manutenção aprovado para esse detentor;	(ii) quando de propriedade do detentor de certificado, mantida sob o programa de manutenção aprovado para esse detentor;	
(iii) livre de contaminantes inflamáveis em todas as superfícies externas; e	(iii) livre de contaminantes inflamáveis em todas as superfícies externas; e	
(iv) apropriadamente preso.	(iv) apropriadamente preso.	
(2) Quando o oxigênio for guardado em forma líquida, o equipamento deve ter estado sob o programa de manutenção aprovado do detentor de certificado desde sua compra como novo ou desde que o depósito foi purgado pela última vez.	(2) Quando o oxigênio for guardado em forma líquida, o equipamento deve ter estado sob o programa de manutenção aprovado do detentor de certificado desde sua compra como novo ou desde que o depósito foi purgado pela última vez.	
(3) quando o oxigênio for guardado em forma de gás comprimido:	(3) quando o oxigênio for guardado em forma de gás comprimido:	
(i) se de propriedade do detentor de certificado, ele deve ser mantido segundo o programa de manutenção aprovado para esse detentor; e	(i) se de propriedade do detentor de certificado, ele deve ser mantido segundo o programa de manutenção aprovado para esse detentor; e	
(ii) a pressão de qualquer cilindro de oxigênio não pode exceder a pressão nominal do cilindro.	(ii) a pressão de qualquer cilindro de oxigênio não pode exceder a pressão nominal do cilindro.	
(4) o piloto em comando deve ser avisado quando o equipamento estiver a bordo e quando se pretende usá-lo.	(4) o piloto em comando deve ser avisado quando o equipamento estiver a bordo e quando se pretende usá-lo.	
(5) o equipamento deve ser guardado, e cada pessoa usando o equipamento deve estar sentada, de modo a não restringir o acesso ou uso de qualquer saída normal ou de emergências ou de um corredor no compartimento de passageiros.	(5) o equipamento deve ser guardado, e cada pessoa usando o equipamento deve estar sentada, de modo a não restringir o acesso ou uso de qualquer saída normal ou de emergências ou de um corredor no compartimento de passageiros.	
(b) Ninguém pode fumar e nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa fume dentro de um raio de 10 pés do equipamento de guarda e fornecimento de oxigênio transportado segundo o parágrafo (a) desta seção.	(b) Ninguém pode fumar e nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa fume dentro de um raio de 10 pés do equipamento de guarda e fornecimento de oxigênio transportado segundo o parágrafo (a) desta seção.	
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa, que não uma pessoa treinada na utilização de equipamento de oxigênio medicinal, conecte ou desconecte cilindros de oxigênio ou quaisquer outros componentes auxiliares enquanto qualquer passageiro estiver a bordo da aeronave.	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que qualquer pessoa, que não uma pessoa treinada na utilização de equipamento de oxigênio medicinal, conecte ou desconecte cilindros de oxigênio ou quaisquer outros componentes auxiliares enquanto qualquer passageiro estiver a bordo da aeronave.	
(d) O parágrafo (a)(1)(i) desta seção não se aplica quando o equipamento for fornecido por um profissional ou um serviço de emergências médicas para uso a bordo de uma aeronave em uma emergência médica quando nenhum outro meio prático de transporte (incluindo outra aeronave apropriadamente equipada do detentor de certificado) estiver razoavelmente disponível e a pessoa transportada sob emergência médica for acompanhada por uma pessoa treinada no uso de oxigênio medicinal.	(d) O parágrafo (a)(1)(i) desta seção não se aplica quando o equipamento for fornecido por um profissional ou um serviço de emergências médicas para uso a bordo de uma aeronave em uma emergência médica quando nenhum outro meio prático de transporte (incluindo outra aeronave apropriadamente equipada do detentor de certificado) estiver razoavelmente disponível e a pessoa transportada sob emergência médica for acompanhada por uma pessoa treinada no uso de oxigênio medicinal.	
(e) Cada detentor de certificado que, sob a autoridade do parágrafo (d) desta seção, desviar-se do parágrafo (a)(1)(i) desta seção em uma emergência médica deve, dentro de 10 dias úteis após o desvio, enviar a ANAC de sua área um relato completo da operação envolvida, incluindo uma descrição do desvio e as razões do mesmo.	(e) Cada detentor de certificado que, sob a autoridade do parágrafo (d) desta seção, desviar-se do parágrafo (a)(1)(i) desta seção em uma emergência médica deve, dentro de 10 dias úteis após o desvio, enviar a ANAC de sua área um relato completo da operação envolvida, incluindo uma descrição do desvio e as razões do mesmo.	

135.93 Piloto automático: altitudes mínimas de utilização	135.93 Piloto automático: altitudes mínimas de utilização	
(a) Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c) (d) e (e) desta seção, ninguém pode usar um piloto automático em altura acima do terreno que seja menor que 500 pés ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático conforme estabelecido no Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou equivalente, o que for mais alto.	(a) Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c) (d) e (e) desta seção, ninguém pode usar um piloto automático em altura acima do terreno que seja menor que 500 pés ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático conforme estabelecido no ~~M~~manual de voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave ou equivalente, o que for mais alto.	
(b) Quando usando uma facilidade de aproximação por instrumentos que não seja ILS, ninguém pode utilizar um piloto automático em uma altura acima do terreno que seja menor que 50 pés abaixo da altitude mínima de descida aprovada para o procedimento, ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático em configuração de aproximação conforme estabelecido no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou equivalente, o que for mais alto.	(b) Quando usando uma facilidade de aproximação por instrumentos que não seja ILS, ninguém pode utilizar um piloto automático em uma altura acima do terreno que seja menor que 50 pés abaixo da altitude mínima de descida aprovada para o procedimento, ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático em configuração de aproximação conforme estabelecido no ~~M~~manual de ~~V~~voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave ou equivalente, o que for mais alto.	
(c) Para aproximações ILS, quando as condições meteorológicas conhecidas estão nos mínimos especificados no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ninguém pode usar um piloto automático acoplado ao ILS, em altura acima do terreno menor que 50 pés ou menor que a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático, em configuração de aproximação e acoplado ao ILS conforme especificado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou equivalente, o que for mais alto.	(c) Para aproximações ILS, quando as condições meteorológicas conhecidas estão nos mínimos especificados no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ninguém pode usar um piloto automático acoplado ao ILS, em altura acima do terreno menor que 50 pés ou menor que a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático, em configuração de aproximação e acoplado ao ILS conforme especificado no ~~M~~manual de ~~V~~voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave ou equivalente, o que for mais alto.	
(d) Não obstante o previsto nos parágrafos (a), (b) ou (c) desta seção, a ANAC pode emitir especificações operativas que permitam o uso, até o pouso, de um sistema aprovado de guiagem dos controles de voo, com capacidade automática, se:	(d) Não obstante o previsto nos parágrafos (a), (b) ou (c) desta seção, a ANAC pode emitir especificações operativas que permitam o uso, até o pouso, de um sistema aprovado de guiagem dos controles de voo, com capacidade automática, se:	
(1) o sistema não induzir nenhuma perda de altura (acima de zero), especificada no Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou equivalente, com mau funcionamento do piloto automático em aproximações acopladas; e	(1) o sistema não induzir nenhuma perda de altura (acima de zero), especificada no ~~M~~manual de voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave ou equivalente, com mau funcionamento do piloto automático em aproximações acopladas; e	
(2) a ANAC verificar que o uso do sistema, até o pouso, não afeta adversamente os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	(2) a ANAC verificar que o uso do sistema, até o pouso, não afeta adversamente os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	
(e) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, a ANAC emite especificações operativas para permitir o uso de um sistema aprovado de piloto automático com capacidade automática durante a decolagem e a fase inicial do voo de subida desde que:	(e) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, a ANAC emite especificações operativas para permitir o uso de um sistema aprovado de piloto automático com capacidade automática durante a decolagem e a fase inicial do voo de subida desde que:	
(1) o Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM) especifique a restrição certificada de altitude mínima de engajamento;	(1) o ~~M~~manual de voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave especifique a restrição certificada de altitude mínima de engajamento;	
(2) o sistema não seja engajado antes da restrição certificada de altitude mínima de engajamento especificada no Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou em uma altitude especificada pela ANAC, a que for mais alta; e	(2) o sistema não seja engajado antes da restrição certificada de altitude mínima de engajamento especificada no ~~M~~manual de voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave ou em uma altitude especificada pela ANAC, a que for mais alta; e	
(3) a ANAC verifique que o uso do sistema não afeta adversamente os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	(3) a ANAC verifique que o uso do sistema não afeta adversamente os padrões de segurança estabelecidos nesta seção.	
(f) Esta seção não se aplica a operações conduzidas com helicópteros.	(f) Esta seção não se aplica a operações conduzidas com helicópteros.	
135.95 Pessoal de solo: limitações de emprego	135.95 Pessoal de solo: limitações de emprego	
Nenhum detentor de certificado pode utilizar os serviços de uma pessoa para serviços no solo, a menos que a pessoa executando tais serviços:	Nenhum detentor de certificado pode utilizar os serviços de uma pessoa para serviços no solo, a menos que a pessoa executando tais serviços:	
(a) seja detentora de uma licença apropriada e válida (se aplicável); e	(a) seja detentora de uma licença apropriada e válida (se aplicável); e	

(b) seja qualificada, segundo os RBACs ou RBHAs aplicáveis, para a operação na qual a pessoa esta sendo usada.	(b) seja qualificada, segundo os RBACs ou RBHAs aplicáveis, para a operação na qual a pessoa est~~a~~á sendo usada.	
135.97 Aeronaves e facilidades para obtenção de experiência recente	135.97 Aeronaves e facilidades para obtenção de experiência recente	
(a) Cada detentor de certificado deve fornecer aeronaves e facilidades para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.	(a) Cada detentor de certificado deve fornecer aeronaves e facilidades para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.	
(b) Cada detentor de certificado deve fornecer recursos para a familiarização com novas áreas, rotas e aeródromos para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.	(b) Cada detentor de certificado deve fornecer recursos para a familiarização com novas áreas, rotas e aeródromos para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.	
135.99 Composição de tripulação de voo	135.99 Composição de tripulação de voo	
(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com tripulação de voo menor que a especificada nas limitações operacionais do Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM) para a aeronave, ou requerida por este regulamento para o tipo de operação a ser conduzida.	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com tripulação de voo menor que a especificada nas limitações operacionais do Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM) para a aeronave, ou requerida por este regulamento para o tipo de operação a ser conduzida.	
(b) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com configuração para passageiros de 10 assentos ou mais sem um piloto como segundo em comando.	(b) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com configuração para passageiros de 10 assentos ou mais sem um piloto como segundo em comando.	
135.100 Obrigações dos tripulantes de voo	135.100 Obrigações dos tripulantes de voo	
(a) Nenhum detentor de certificado pode determinar, nem qualquer tripulante pode executar, qualquer serviço durante fases críticas do voo, exceto aqueles serviços requeridos para a operação segura da aeronave. Tarefas como chamadas rádio para a empresa solicitando suprimento de "galley" ou confirmando conexões de passageiros, mensagens aos passageiros promovendo a empresa ou chamando a atenção para pontos de interesse do terreno, e preenchimento do livro de bordo ou relatório de voo não são requeridas para a operação segura da aeronave.	(a) Nenhum detentor de certificado pode determinar, nem qualquer tripulante de voo pode executar, qualquer serviço durante fases críticas do voo, exceto aqueles serviços requeridos para a operação segura da aeronave. Tarefas como chamadas rádio para a empresa solicitando suprimento de "galley" ou confirmando conexões de passageiros, mensagens aos passageiros promovendo a empresa ou chamando a atenção para pontos de interesse do terreno, e preenchimento do livro de bordo ou relatório de voo não são requeridas para a operação segura da aeronave.	Melhoria do texto, uma vez que a seção é dirigida somente aos tripulantes de voo (não engloba os tripulantes de cabine).
(b) Nenhum tripulante pode executar e nenhum piloto em comando pode permitir qualquer atividade durante fases críticas do voo que possa desviar qualquer tripulante de voo do desempenho de suas obrigações ou que possa interferir de algum modo com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades como alimentar-se, engajar-se em conversações não essenciais, fazer comunicações desnecessárias aos passageiros ou ler publicações não relacionadas com a condução do voo não são atividades requeridas para a operação segura da aeronave.	(b) Nenhum tripulante de voo pode executar e nenhum piloto em comando pode permitir qualquer atividade durante fases críticas do voo que possa desviar qualquer tripulante de voo do desempenho de suas obrigações ou que possa interferir de algum modo com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades como alimentar-se, ~~engajar~~envolver-se em conversações não essenciais, fazer comunicações desnecessárias aos passageiros ou ler publicações não relacionadas com a condução do voo não são atividades requeridas para a operação segura da aeronave.	Melhoria do texto, uma vez que a seção é dirigida somente aos tripulantes de voo (não engloba os tripulantes de cabine).
(c) Para os propósitos desta seção, as fases críticas do voo incluem todas as operações de solo envolvendo rolagem, decolagem e pouso e todas as outras operações de voo conduzidas abaixo da altitude de 10.000 pés, exceto voo de cruzeiro.	(c) Para os propósitos desta seção, as fases críticas do voo incluem todas as operações de solo envolvendo rolagem, decolagem e pouso e todas as outras operações de voo conduzidas abaixo da altitude de 10.000 pés, exceto voo de cruzeiro.	
Nota: rolagem ou táxi é definido como "movimento de uma aeronave, por seus próprios meios, na superfície de um aeródromo".	Nota: rolagem ou táxi é definido como "movimento de uma aeronave, por seus próprios meios, na superfície de um aeródromo".	
135.101 Piloto segundo em comando requerido em voos IFR	135.101 Piloto segundo em comando requerido em voos IFR	
Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer aeronave transportando passageiros em voo IFR, a menos que haja um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida, exceto como previsto na seção 135.105.	Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer aeronave transportando passageiros em voo IFR, a menos que haja um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida, exceto como previsto na seção 135.105.	
135.103 Permanência de passageiros a bordo no solo	135.103 Permanência de passageiros a bordo no solo	

(a) A menos que haja um tripulante de voo na cabine de comando da aeronave, nenhum detentor de certificado pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, com a aeronave em uma das condições abaixo:	(a) A menos que haja um tripulante de voo na cabine de comando da aeronave, nenhum detentor de certificado pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, com a aeronave em uma das condições abaixo:	
(1) sendo reabastecida com fluidos inflamáveis;	(1) sendo reabastecida com fluidos inflamáveis;	
(2) com um ou mais motores em funcionamento; ou	(2) com um ou mais motores em funcionamento; ou	
(3) com qualquer equipamento de combustão em funcionamento (APU, turbina de refrigeração, aquecedor a combustão, etc.).	(3) com qualquer equipamento de combustão em funcionamento (APU, turbina de refrigeração, aquecedor a combustão, etc.).	
(b) Adicionalmente, para operações com aeronaves com configuração para passageiros igual ou superior a 20 assentos, durante pousos intermediários em que passageiros permanecem a bordo para prosseguir viagem, cada detentor de certificado deve manter na cabine de passageiros um comissário de bordo e a porta principal de acesso à aeronave deve permanecer aberta (ou, em caso de intempéries, pronta para ser aberta), com meios que permitam o rápido abandono da aeronave (escada, "finger", escorregadeira armada, etc.).	(b) Adicionalmente, para operações com aeronaves com configuração para passageiros igual ou superior a 20 assentos, excluído qualquer assento de piloto, durante pousos intermediários em que passageiros permanecem a bordo para prosseguir viagem, cada detentor de certificado deve manter na cabine de passageiros um comissário de bordo e a porta principal de acesso à aeronave deve permanecer aberta (ou, em caso de intempéries, pronta para ser aberta), com meios que permitam o rápido abandono da aeronave (escada, "finger", escorregadeira armada, etc.).	Maior clareza no texto, padronizando com outras vezes em que se refere à configuração de passageiros da aeronave.
(c) Nenhum detentor de certificado pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, se houver ocorrência simultânea das condições (a)(1) e (a)(2) desta seção.	(c) Nenhum detentor de certificado pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, se houver ocorrência simultânea das condições (a)(1) e (a)(2) desta seção.	
135.105 Requisitos de exceção de segundo em comando: utilização do sistema de piloto automático aprovado	135.105 ~~Requisitos de exceção~~Exceção a requisitos de segundo em comando: utilização do sistema de piloto automático aprovado	Alterar o título do requisito para alinhamento com o *14 CFR Part 135.105 - Exception to second in command requirements*.
(a) Salvo o disposto nas seções 135.99 e 135.111, e a menos que sejam necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave sem um segundo em comando, que esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento, e que sua utilização esteja autorizada pelas especificações operativas apropriadas.	(a) Salvo o disposto nas seções 135.99 e 135.111~~,~~ e a menos que sejam necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave sem um segundo em comando~~,~~ desde que a aeronave esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento~~,~~ e que sua utilização esteja autorizada pelas especificações operativas apropriadas.	
(b) O detentor de certificado não utilizará ninguém, e ninguém que atuará como piloto em comando abaixo dessa seção em uma aeronave em operação sob demanda, como definido no RBAC 119, a menos que tenha no mínimo 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesma fabricação e modelo da aeronave a ser operada, e, além disso, cumpra todos os outros requisitos aplicáveis a este regulamento.	(b) O detentor de certificado ~~não utilizará ninguém~~somente pode utilizar uma pessoa, e ~~ninguém que atuará~~uma pessoa somente pode atuar como piloto em comando ~~abaixo dessa~~sob esta seção em uma aeronave em operação sob demanda, como definido no RBAC 119, ~~a menos que tenha~~se essa pessoa tiver no mínimo 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesma fabricação e modelo da aeronave a ser operada, e, além disso, cumprair todos os outros requisitos aplicáveis ~~a este~~deste regulamento.	
(c) O detentor de certificado pode solicitar uma emenda às suas especificações operativas, para obter uma autorização para o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando.	(c) O detentor de certificado pode solicitar uma emenda às suas especificações operativas, para obter uma autorização para o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando.	
(d) A ANAC pode emitir às especificações operativas do detentor de certificado, autorizando o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando, se:	(d) A ANAC pode emitir emenda às especificações operativas do detentor de certificado, autorizando o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando, se:	
(1) o piloto automático for capaz de operar os controles da aeronave para mante-la em voo e manobrá-la nos três eixos de voo (longitudinal transversal e vertical); e	(1) o piloto automático for capaz de operar os controles da aeronave para mante~~e~~ê-la em voo e manobrá-la nos três eixos de voo (longitudinal transversal e vertical); e	
(2) o detentor de certificado demonstrar, de forma satisfatória à ANAC, que a operação utilizando o sistema de piloto automático pode ser conduzida com segurança e em conformidade com este regulamento.	(2) o detentor de certificado demonstrar, de forma satisfatória à ANAC, que a operação utilizando o sistema de piloto automático pode ser conduzida com segurança e em conformidade com este regulamento.	

(e) A emenda deve conter qualquer condição ou limitação sobre o uso do sistema de piloto automático, que a ANAC julgue necessário ser de interesse da segurança.	(e) A emenda deve conter qualquer condição ou limitação sobre o uso do sistema de piloto automático, que a ANAC julgue necessário ser de interesse da segurança.	
135.107 Requisitos de comissário de voo	135.107 Requisitos de comissário de voo	
Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros superior a 19 assentos, a menos que haja um comissário de voo qualificado a bordo da aeronave.	Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros superior a 19 assentos, excluído qualquer assento de piloto, a menos que haja um comissário de voo qualificado a bordo da aeronave.	Maior clareza no texto e harmonização com o *14 CFR Part 135*, padronizando com outras vezes em que se refere a configuração de passageiros da aeronave.
135.109 Piloto em comando e segundo em comando: designação	135.109 Piloto em comando e segundo em comando: designação	
(a) Cada detentor de certificado deve designar:	(a) Cada detentor de certificado deve designar:	
(1) um piloto em comando para cada voo; e	(1) um piloto em comando para cada voo; e	
(2) um piloto segundo em comando para cada voo em que sejam requeridos 2 pilotos.	(2) um piloto segundo em comando para cada voo em que sejam requeridos 2 pilotos.	
(b) O piloto em comando designado pelo detentor de certificado para um voo deve permanecer no comando durante todo o tempo desse voo.	(b) O piloto em comando designado pelo detentor de certificado para um voo deve permanecer no comando durante todo o tempo desse voo.	
135.111 Piloto segundo em comando requerido para operação categoria II	135.111 Piloto segundo em comando requerido para operação categoria II	
Ninguém pode operar uma aeronave em operações Categoria II, a menos que haja um segundo em comando, devidamente qualificado na operação e na aeronave, a bordo.	Ninguém pode operar uma aeronave em operações Categoria II, a menos que haja um segundo em comando, devidamente qualificado na operação e na aeronave, a bordo.	
135.113 Ocupação de assento para piloto	135.113 Ocupação de assento para piloto	
Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave de tipo certificado após 15 de outubro de 1971, que tenha uma configuração para passageiros com mais de 8 assentos excluído qualquer assento para piloto, se qualquer pessoa que não seja um piloto em comando, um segundo em comando, um examinador credenciado do detentor de certificado ou um INSPAC autorizado ocupar um dos assentos de piloto.	Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave de tipo certificado após 15 de outubro de 1971, que tenha uma configuração para passageiros com mais de 8 assentos excluído qualquer assento para piloto, se qualquer pessoa que não seja um piloto em comando, um segundo em comando, um examinador credenciado do detentor de certificado ou um INSPAC autorizado ocupar um dos assentos de piloto.	
135.115 Manipulação dos controles	135.115 Manipulação dos controles	
Nenhum piloto em comando pode permitir que qualquer pessoa manipule os controles de voo de uma aeronave, durante voos conduzidos segundo este regulamento nem ninguém pode manipular tais controles, a menos que essa pessoa seja:	Nenhum piloto em comando pode permitir que qualquer pessoa manipule os controles de voo de uma aeronave, durante voos conduzidos segundo este regulamento, nem ninguém pode manipular tais controles, a menos que essa pessoa seja:	
(a) um piloto empregado do detentor de certificado, qualificado na aeronave; ou	(a) um piloto empregado do detentor de certificado, qualificado na aeronave; ou	
(b) um INSPAC, com autorização do piloto em comando, qualificado na aeronave e em missão de verificação de operações de voo.	(b) um INSPAC, com autorização do piloto em comando, qualificado na aeronave e em missão de verificação de operações de voo.	
135.117 Instruções verbais aos passageiros antes da decolagem	135.117 Instruções verbais aos passageiros antes da decolagem	
(a) Antes de cada decolagem, cada piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros deve assegurar-se de que todos os passageiros foram instruídos verbalmente sobre:	(a) Antes de cada decolagem, cada piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros deve assegurar-se de que todos os passageiros foram instruídos verbalmente sobre:	
(1) Proibição de fumo a bordo. Cada passageiro deve ser instruído sobre a proibição de fumo a bordo. Nessa instrução deve ser incluída uma declaração de as normas brasileiras requerem que os passageiros cumpram as orientações contidas nos letreiros e nos sinais luminosos (se for o caso) fixados na aeronave. Se a aeronave possuir lavatório, deve ser incluída uma declaração de que é terminantemente proibido fumar nos mesmos, assim como interferir ou tentar prejudicar o funcionamento do detentor de fumaça instalado nesse lavatório.	(1) Proibição de fum~~o~~ar a bordo. Cada passageiro deve ser instruído sobre a proibição de fum~~o~~ar a bordo. Nessa instrução deve ser incluída uma declaração de que as normas brasileiras requerem que os passageiros cumpram as orientações contidas nos letreiros e, quando for o caso, nos sinais luminosos (~~se for o caso)~~quando acesos) ambos fixados na aeronave. Se a aeronave possuir lavatório, deve ser incluída uma declaração de que é terminantemente proibido fumar ~~nos mesmos~~no mesmo, assim como interferir ou tentar prejudicar o funcionamento do dete~~n~~ctor de fumaça instalado nesse lavatório.	Proibir “fumar” a bordo da aeronave e não “o fumo”, pois esse último leva a proibir o porte deste dentro da aeronave, o que não é a intenção do regulamento.

(2) uso dos cintos de segurança, incluindo instruções de como colocá-los, ajustá-los e removê-los. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e em que condições os cintos de segurança devem ser ajustados sobre o seu corpo. Nessa instrução deve ser enfatizada a obrigatoriedade do cumprimento das orientações contidas nos sinais luminosos (se existentes), nos letreiros fixados na aeronave e nas instruções verbais da tripulação referentes ao uso dos cintos de segurança.	(2) uso dos cintos de segurança, incluindo instruções de como colocá-los, ajustá-los e removê-los. Cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e em que condições os cintos de segurança devem ser ajustados sobre o seu corpo. Nessa instrução deve ser enfatizada a obrigatoriedade do cumprimento das orientações contidas nos sinais luminosos (se existentes), nos letreiros fixados na aeronave e nas instruções verbais da tripulação referentes ao uso dos cintos de segurança.	
(3) colocação dos encostos dos assentos na posição vertical antes de cada decolagem e pouso;	(3) colocação dos encostos dos assentos na posição vertical antes de cada decolagem e pouso;	
(4) localização e maneira de abrir a porta de entrada de passageiros e as saídas de emergência;	(4) localização e maneira de abrir a porta de entrada de passageiros e as saídas de emergência;	
(5) localização dos equipamentos de sobrevivência;	(5) localização dos equipamentos de sobrevivência;	
(6) quando o voo envolver sobrevoo de grandes extensões d'água, procedimentos de pouso n'água e uso dos equipamentos de flutuação requeridos;	(6) quando o voo envolver sobrevoo de grandes extensões d'água, procedimentos de pouso n'água e uso dos equipamentos de flutuação requeridos;	
(7) quando o voo envolver operação acima de 12.000 pés MSL, o uso normal e em emergência do oxigênio; e	(7) quando o voo envolver operação acima de 12.000 pés MSL, o uso normal e em emergência do oxigênio; ~~e~~	
(8) localização e operação dos extintores de incêndio.	(8) localização e operação dos extintores de incêndio~~.~~; e	
(9) utilização de equipamentos eletrônicos portáteis a bordo, conforme a seção 135.144.	(9) utilização de equipamentos eletrônicos portáteis a bordo, conforme a seção 135.144.	
(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando deve assegurar-se que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se mais rapidamente para uma saída, se ocorrer uma emergência e o assistente dessa pessoa (se houver) foram adequadamente instruídos sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação em emergência. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa que tenha recebido tal instrução em etapa anterior do mesmo voo, na mesma aeronave.	(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando deve assegurar-se de que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se mais rapidamente para uma saída, se ocorrer uma emergência, e o assistente dessa pessoa (se houver~~)~~), foram adequadamente instruídos sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação em emergência. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa que tenha recebido tal instrução em etapa anterior do mesmo voo, na mesma aeronave.	
(c) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) e (b) desta seção podem ser dadas pelo piloto em comando ou por outro tripulante para tal autorizado.	(c) As instruções verbais requeridas ~~pelo parágrafo~~pelos parágrafos (a) e (b) desta seção ~~po~~devem ser dadas pelo piloto em comando ou por outro tripulante para tal autorizado.	Troca da palavra "podem" por "devem" para estabelecer a obrigação ao invés da discrição, e para harmonização com o próximo parágrafo.
(d) Não obstante as provisões do parágrafo (c) desta seção, para aeronaves certificadas para o transporte de 19 passageiros ou menos, as instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando, um tripulante ou outra pessoa qualificada designada pelo detentor de certificado e aprovada pela ANAC.	(d) Não obstante as provisões do parágrafo (c) desta seção, para aeronaves certificadas para o transporte de 19 passageiros ou menos, as instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando, um tripulante ou outra pessoa qualificada designada pelo detentor de certificado e aprovada pela ANAC.	
(e) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser suplementadas por cartões impressos, os quais devem ser colocados em posições convenientes para o uso de cada passageiro. Os cartões devem:	(e) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser suplementadas por cartões impressos, os quais devem ser colocados em posições convenientes para o uso de cada passageiro. Os cartões devem:	
(1) ser apropriados para a aeronave na qual serão usados;	(1) ser apropriados para a aeronave na qual serão usados;	
(2) conter um diagrama das saídas de emergência e o método de operá-las;	(2) conter um diagrama das saídas de emergência e o método de operá-las;	
(3) baseado nas orientações emitidas pelo fabricante, conter informações sobre as posições a serem tomadas pelos passageiros em caso de pouso forçado da aeronave; e	(3) baseado nas orientações emitidas pelo fabricante, conter informações sobre as posições a serem tomadas pelos passageiros em caso de pouso forçado da aeronave; e	
(4) conter outras instruções necessárias ao uso do equipamento de emergência a bordo da aeronave.	(4) conter outras instruções necessárias ao uso do equipamento de emergência a bordo da aeronave.	

(f) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser dadas por meio de um dispositivo de reprodução de fitas pré-gravadas, que seja audível de cada assento de passageiro, sob níveis normais de ruído.	(f) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser dadas por meio de um dispositivo de reprodução de fitas pré-gravadas, que seja audível de cada assento de passageiro, sob níveis normais de ruído.	
135.119 Proibição do transporte de armas a bordo	135.119 Proibição do transporte de armas a bordo	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode, enquanto a bordo de uma aeronave sendo operada por um detentor de certificado, carregar ou trazer próximo a ela uma arma perigosa ou mortal, esteja ela oculta ou não.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode, enquanto a bordo de uma aeronave sendo operada por um detentor de certificado, carregar ou trazer próximo a ela uma arma perigosa ou mortal, esteja ela oculta ou não.	
(b) Devem ser observadas as exceções ao parágrafo (a) desta seção previstas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) e na regulamentação dele decorrente.	(b) Devem ser observadas as exceções ao parágrafo (a) desta seção previstas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) e na regulamentação dele decorrente.	
(c) Cada detentor de certificado deve estabelecer em seu conjunto de manuais as suas próprias normas e procedimentos para cumprimento das disposições Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) e na regulamentação dele decorrente.	(c) Cada detentor de certificado deve estabelecer em seu conjunto de manuais as suas próprias normas e procedimentos para cumprimento das disposições contidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) e na regulamentação dele decorrente.	
135.120 Proibição de interferência com tripulantes	135.120 Proibição de interferência com tripulantes	
Ninguém pode assaltar, ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante no desempenho de seus deveres a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento.	Ninguém pode ~~assaltar~~agredir, ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante no desempenho de seus deveres a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento.	Melhor tradução para “assault”, com base no LAR 135.315.
135.121 Bebidas alcoólicas	135.121 Bebidas alcoólicas	
(a) Ninguém pode ingerir qualquer bebida alcoólica a bordo de uma aeronave, a menos que o detentor de certificado operando a aeronave tenha servido a bebida.	(a) Ninguém pode ingerir qualquer bebida alcoólica a bordo de uma aeronave, a menos que o detentor de certificado operando a aeronave tenha servido a bebida.	
(b) Nenhum detentor de certificado pode servir bebidas alcoólicas para uma pessoa a bordo de suas aeronaves se essa pessoa aparentar estar embriagada.	(b) Nenhum detentor de certificado pode servir bebidas alcoólicas para uma pessoa a bordo de suas aeronaves se essa pessoa aparentar estar embriagada.	
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que uma pessoa entre em qualquer de suas aeronaves se essa pessoa aparentar estar embriagada.	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir que uma pessoa entre em qualquer de suas aeronaves se essa pessoa aparentar estar embriagada.	
135.122 Guarda de alimentos, bebidas e equipamentos de serviços aos passageiros durante movimentação da aeronave na superfície e nas decolagens e pousos	135.122 Guarda de alimentos, bebidas e equipamentos de serviços aos passageiros durante movimentação da aeronave na superfície e nas decolagens e pousos	
(a) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave enquanto qualquer alimento, bebida e artefatos correlatos por ela fornecidos estiverem em um assento para passageiros.	(a) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave enquanto qualquer alimento, bebida e artefatos correlatos por ela fornecidos estiverem em um assento para passageiros.	
(b) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave, a menos que bandejas e mesas usadas para alimentos e bebidas dos passageiros estejam colocadas e fixadas nos locais onde são guardadas.	(b) Nenhum detentor de certificado pode movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave, a menos que bandejas e mesas usadas para alimentos e bebidas dos passageiros estejam colocadas e fixadas nos locais onde são guardadas.	
(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir movimentações na superfície, decolagens e pousos de suas aeronaves, a menos que cada carrinho de serviço aos passageiros esteja seguro na posição onde é normalmente guardado.	(c) Nenhum detentor de certificado pode permitir movimentações na superfície, decolagens e pousos de suas aeronaves, a menos que cada carrinho de serviço aos passageiros esteja seguro na posição onde é normalmente guardado.	
(d) Cada passageiro deve obedecer às instruções dadas pela tripulação referentes aos assuntos desta seção.	(d) Cada passageiro deve obedecer às instruções dadas pela tripulação referentes aos assuntos desta seção.	
135.123 Deveres em emergências e evacuações de emergência	135.123 Deveres em emergências e evacuações de emergência	

(a) Cada detentor de certificado deve designar, para cada tripulante requerido em cada tipo de aeronave, as funções a serem exercidas em uma emergência ou em situação requerendo evacuação de emergência. O detentor de certificado deve assegurar-se de que tais funções podem ser praticamente exercidas e que atendem qualquer emergência com razoável probabilidade de ocorrência, incluindo incapacitação de determinado tripulante ou sua impossibilidade de alcançar o compartimento de passageiros devido ao deslocamento da carga em uma aeronave com carregamento mista carga/passageiros.	(a) Cada detentor de certificado deve designar, para cada tripulante requerido em cada tipo de aeronave, as funções a serem exercidas em uma emergência ou em situação requerendo evacuação de emergência. O detentor de certificado deve assegurar-se de que tais funções podem ser praticamente exercidas e que atendem qualquer emergência com razoável probabilidade de ocorrência, incluindo incapacitação de determinado tripulante ou sua impossibilidade de alcançar o compartimento de passageiros devido ao deslocamento da carga em uma aeronave com carregamento mist~~a~~o carga/passageiros.	
(b) O detentor de certificado deve descrever, no manual requerido pela seção 135.21, as funções de cada categoria de tripulante requerido, designadas em atendimento ao parágrafo (a) desta seção.	(b) O detentor de certificado deve descrever, no manual requerido pela seção 135.21, as funções de cada categoria de tripulante requerido, designadas em atendimento ao parágrafo (a) desta seção.	
135.125 Segurança da aeronave	135.125 Segurança da aeronave	
Cada detentor de certificado conduzindo operações segundo este regulamento deve cumprir os requisitos de segurança geral estabelecidos pela ANAC no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) e na regulamentação dele decorrente.	Cada detentor de certificado conduzindo operações segundo este regulamento deve cumprir os requisitos de segurança geral estabelecidos pela ANAC no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) e na regulamentação dele decorrente.	
135.127 Requisitos de avisos aos passageiros e proibição de fumo a bordo	135.127 Requisitos de avisos aos passageiros e proibição de fum~~o~~ar a bordo	Proibir “fumar” a bordo da aeronave e não “o fumo”, pois esse último leva a proibir o porte deste dentro da aeronave, o que não é a intenção do regulamento (NT 13/2012/GGTA/SSO e NT 35/2013/GPNO/SSO).
(a) É proibido fumar em todos os segmentos de voo em operações transportando passageiros, qualquer que seja o tempo de voo no segmento. Os avisos de "não fume" (ou similar) devem estar acesos durante todo o voo, ou uma ou mais placas de "não fume" (ou similar) em cumprimento com a seção 25.1541 do RBAC 25 devem estar visíveis durante todo o voo. Se forem usados simultaneamente placas e avisos luminosos, os avisos devem permanecer acesos em todo o segmento de voo.	(a) ~~É proibido fumar em todos os segmentos de voo em~~Nenhuma pessoa pode conduzir operações ~~transportando passageiros, qualquer~~sob este regulamento a menos que ~~seja o tempo de voo no segmento. Os avisos de "não fume"~~os sinais luminosos de aviso aos passageiros “Não Fume” (ou similar) ~~devem estar acesos~~permaneçam acessos durante todo o voo~~,~~ ou um~~a~~ ou mais ~~placas de "não fume"~~letreiros “Não Fume” (ou similar~~) em cumprimento com a seção~~), atendendo aos requisitos das seções 23.1541, 25.1541~~ do~~, 27.1541 e 29.1541 dos RBAC 23, 25 ~~devem estar visíveis~~, 27 ou 29 conforme aplicável, sejam expostos durante todo o voo. Se forem usados ~~simultaneamente placas e avisos~~tanto letreiros como sinais luminosos, ~~os avisos~~esses últimos devem ~~permanecer~~ficar acesos ~~em~~durante todo o ~~segmento de~~ voo.	O parágrafo proposto para clarear o requisito e corrigir inconsistência anterior do mesmo para aeronaves para as quais não seja requerido ter um sinal luminoso de não fumar. A proibição expressa de fumar a bordo foi transferida para o parágrafo (c).
(b) [Reservado].	(b) [Reservado].	
(c) Ninguém pode fumar em qualquer lavatório de uma aeronave.	(c) ~~Ninguém~~Nenhuma pessoa pode fumar ~~em qualquer lavatório~~a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento.	A intenção da modificação é deixar claro que é proibido fumar em qualquer lugar a bordo de uma aeronave operada segundo o RBAC 135 em atendimento ao Art 2º da Lei 9294/96, e não apenas no lavatório como estava dando a entender (anteriormente tal proibição não estava clara no regulamento)
(d) Ninguém pode obstruir, desligar ou destruir um detector de fumaça instalado no lavatório de uma aeronave.	(d) ~~Ninguém~~Nenhuma pessoa pode obstruir, desligar ou destruir um detector de fumaça instalado no lavatório de uma aeronave.	
(e) Durante todos os segmentos do voo, o sinal luminoso de “proibido fumar” deve estar ligado durante todo o movimento da aeronave na superfície, para cada decolagem ou pouso, e em qualquer outro tempo considerado necessário pelo piloto em comando.	(e) Durante todos os segmentos do voo, o sinal luminoso de “~~proibido fumar”~~Não Fume” (ou similar) deve estar ligado, ou o letreiro “Não Fume” (ou similar) deve estar visível, durante todo o movimento da aeronave na superfície, para cada decolagem ou pouso, e em qualquer outro tempo considerado necessário pelo piloto em comando.	Substituição da expressão “proibido fumar” por “Não Fume” (ou similar) para coerência com o parágrafo (a). Inclusão do texto “ou o letreiro deve estar visível” para levar em consideração as aeronaves que não possuem sinal luminoso.

(f) Os requisitos de informações aos passageiros constantes dos parágrafos 91.517(b) e (d) do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, são adicionais aos requisitos estabelecidos por esta seção.	(f) Os requisitos de informações aos passageiros constantes dos parágrafos 91.517(b) e (d) do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, são adicionais aos requisitos estabelecidos por esta seção.	
(g) Cada passageiro deve obedecer às instruções verbais da tripulação referentes aos assuntos dos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção.	(g) Cada passageiro deve obedecer às instruções verbais da tripulação referentes aos assuntos dos parágrafos (b), (c) e (~~e~~d) desta seção.	Corrigida a referência ao parágrafo (d) desta Seção.
135.128 Uso dos cintos de segurança e de cadeiras de segurança para crianças	135.128 Uso dos cintos de segurança e de cadeiras de segurança para crianças	
(a) Exceto como estabelecido neste parágrafo, cada pessoa a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual ajustado sobre seu corpo, durante movimentações na superfície, decolagens e pousos. Para hidroaviões e aeronaves dotadas de flutuadores, durante operações na água, as pessoas encarregadas de atracar e desatracar a aeronave não precisam atender aos requisitos referentes à ocupação de assentos e uso de cintos de segurança. O cinto de segurança provido para uso do ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante os requisitos precedentes, uma criança pode:	(a) Exceto como estabelecido neste parágrafo, cada pessoa a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento deve ocupar um assento ou leito aprovado, com um cinto de segurança individual ajustado sobre seu corpo, durante movimentações na superfície, decolagens e pousos. Para hidroaviões e aeronaves dotadas de flutuadores, durante operações na água, as pessoas encarregadas de atracar e desatracar a aeronave não precisam atender aos requisitos referentes à ocupação de assentos e uso de cintos de segurança. O cinto de segurança provido para uso do ocupante de um assento não pode ser usado por mais de uma pessoa. Não obstante os requisitos precedentes, uma criança pode:	
(1) ser segurada por um adulto que esteja ocupando um assento ou leito aprovado, desde que a criança não tenha ainda completado dois anos de idade e não ocupe ou use qualquer dispositivo de contenção; ou	(1) ser segurada por um adulto que esteja ocupando um assento ou leito aprovado, desde que a criança não tenha ainda completado dois anos de idade e não ocupe ou use qualquer dispositivo de contenção; ou	
(2) não obstante qualquer outro requisito dos RBACs, ocupar uma cadeira de segurança para crianças fornecida pelo detentor de certificado ou por uma das pessoas citadas no parágrafo (a)(2)(i) desta seção, desde que:	(2) não obstante qualquer outro requisito dos RBACs, ocupar uma cadeira de segurança para crianças fornecida pelo detentor de certificado ou por uma das pessoas citadas no parágrafo (a)(2)(i) desta seção, desde que:	
(i) a criança esteja acompanhada por um dos pais, um tutor ou uma pessoa designada pelos pais ou tutor da criança para zelar pela segurança da mesma durante o voo;	(i) a criança esteja acompanhada por um dos pais, um tutor ou uma pessoa designada pelos pais ou tutor da criança para zelar pela segurança da mesma durante o voo;	
(ii) a cadeira de segurança tenha sido aprovada para uso em aeronaves por autoridade aeronáutica brasileira ou estrangeira, de acordo com padrões nacionais ou da OACI. Tal aprovação deve ser evidenciada por etiqueta fixada na cadeira de segurança; e	(ii) a cadeira de segurança tenha sido aprovada para uso em aeronaves por autoridade aeronáutica brasileira ou estrangeira, de acordo com padrões nacionais ou da OACI. Tal aprovação deve ser evidenciada por etiqueta fixada na cadeira de segurança; e	
(iii) o detentor de certificado se responsabilize pela verificação do cumprimento dos requisitos abaixo:	(iii) o detentor de certificado se responsabilize pela verificação do cumprimento dos requisitos abaixo:	
(A) a cadeira de segurança deve ser adequadamente fixada a um assento aprovado voltado para frente da aeronave;	(A) a cadeira de segurança deve ser adequadamente fixada a um assento ou leito aprovado voltado para frente da aeronave;	Adequação ao *14 CFR Part 135.128* e padronização com os demais requisitos da seção, que utilizam sempre "assento ou leito" como tradução de "*seat or berth*".
(B) a criança deve estar apropriadamente segura pelo sistema de amarração da cadeira de segurança e não pode exceder o limite de peso especificado para a mesma; e	(B) a criança deve estar apropriadamente segura pelo sistema de amarração da cadeira de segurança e não pode exceder o limite de peso especificado para a mesma; e	
(C) a cadeira de segurança deve possuir a etiqueta referida no parágrafo (a)(2)(ii) desta seção. Na etiqueta deve constar o peso máximo para o qual ela foi aprovada.	(C) a cadeira de segurança deve possuir a etiqueta referida no parágrafo (a)(2)(ii) desta seção. Na etiqueta deve constar o peso máximo para o qual ela foi aprovada.	

(b) Nenhum detentor de certificado pode proibir que uma criança ocupe uma cadeira de segurança para criança fornecida pelos pais, tutor ou pelo responsável pela criança, desde que a criança seja detentora de uma passagem com direito a assento ou leito aprovado, ou que possa usar um assento ou leito aprovado colocado à sua disposição pelo detentor de certificado, e desde que os requisitos estabelecidos nos parágrafos (a)(2)(i) a (a)(2)(iii) desta seção sejam atendidos. Esta seção não proíbe que o detentor de certificado forneça suas próprias cadeiras de segurança para crianças ou que, consistentemente com práticas operacionais de segurança, determine a localização mais apropriada do assento para passageiros onde será fixada uma cadeira de segurança.	(b) Nenhum detentor de certificado pode proibir que uma criança ocupe uma cadeira de segurança para criança fornecida pelos pais, tutor ou pelo responsável pela criança, desde que a criança seja detentora de uma passagem com direito a assento ou leito aprovado, ou que possa usar um assento ou leito aprovado colocado à sua disposição pelo detentor de certificado, e desde que os requisitos estabelecidos nos parágrafos (a)(2)(i) a (a)(2)(iii) desta seção sejam atendidos. Esta seção não proíbe que o detentor de certificado forneça suas próprias cadeiras de segurança para crianças ou que, consistentemente com práticas operacionais de segurança, determine a localização mais apropriada do assento para passageiros onde será fixada uma cadeira de segurança.	
135.129 Assentos de saída	135.129 Assentos de saída	
(a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando segundo este regulamento, exceto para operações por demanda com aeronaves tendo 19 ou menos assentos para passageiros e operações complementares com aeronaves tendo 9 ou menos assentos para passageiros.	(a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando segundo este regulamento, exceto para operações por demanda com aeronaves tendo 19 ou menos assentos para passageiros e operações complementares com aeronaves tendo 9 ou menos assentos para passageiros.	
(2) Obrigação de estabelecer a adequabilidade. Cada detentor de certificado deve estabelecer, considerando a capacidade necessária para executar as tarefas aplicáveis do parágrafo (d) desta seção, a adequabilidade de cada pessoa que ele permita ocupar um assento de saída. Para os propósitos desta seção:	(2) Obrigação de estabelecer a adequabilidade. Cada detentor de certificado deve estabelecer, considerando a capacidade necessária para executar as tarefas aplicáveis do parágrafo (d) desta seção, a adequabilidade de cada pessoa que ele permita ocupar um assento de saída. Para os propósitos desta seção:	
(i) “assento de saída” significa:	(i) “assento de saída” significa:	
(A) cada assento tendo acesso direto a uma saída do avião; e	(A) cada assento tendo acesso direto a uma saída ~~do avião~~da aeronave; e	Requisito é aplicável tanto a aviões quanto a helicópteros.
(B) cada assento de uma fila de assentos através da qual passageiros têm que passar para ter acesso a uma saída, desde o assento junto à saída até o assento junto ao corredor mais próximo à saída.	(B) cada assento de uma fila de assentos através da qual passageiros têm que passar para ter acesso a uma saída, desde o assento junto à saída até o assento junto ao corredor mais próximo à saída.	
(ii) um assento para passageiros tendo acesso direto significa um assento a partir do qual um passageiro pode atingir diretamente uma saída sem passar por um corredor ou contornar uma obstrução qualquer.	(ii) um assento para passageiros tendo acesso direto significa um assento a partir do qual um passageiro pode atingir diretamente uma saída sem passar por um corredor ou contornar uma obstrução qualquer.	
(3) Pessoas designadas para estabelecer adequabilidade. Cada detentor de certificado deve designar, no manual de operações requerido por este regulamento, as pessoas encarregadas de estabelecer a adequabilidade, de maneira não discriminatória e consistente com os requisitos desta seção, de cada pessoa para ocupar um assento de saída.	(3) Pessoas designadas para estabelecer adequabilidade. Cada detentor de certificado deve designar, no manual de operações requerido por este regulamento, as pessoas encarregadas de estabelecer a adequabilidade, de maneira não discriminatória e consistente com os requisitos desta seção, de cada pessoa para ocupar um assento de saída.	
(4) Submissão para aprovação da identificação. Cada detentor de certificado deve identificar, para cada configuração de assentos para passageiros de sua frota e em conformidade com as definições deste parágrafo, quais são os “assentos de saída” de cada um de seus aviões. Essa identificação deve ser submetida à aprovação da ANAC como parte dos procedimentos que devem ser aprovados segundo os parágrafos (n) e (p) desta seção.	(4) Submissão para aprovação da identificação. Cada detentor de certificado deve identificar, para cada configuração de assentos para passageiros de sua frota e em conformidade com as definições deste parágrafo, quais são os “assentos de saída” de cada um de ~~seus aviões.~~suas aeronaves. Essa identificação deve ser submetida à aprovação da ANAC como parte dos procedimentos que devem ser aprovados segundo os parágrafos (n) e (p) desta seção.	Requisito aplicável tanto a aviões quanto a helicópteros.
(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar que uma pessoa ocupe um assento afetado por essa seção se for verificado que a pessoa provavelmente é incapaz de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção porque:	(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar que uma pessoa ocupe um assento afetado por essa seção se for verificado que a pessoa provavelmente é incapaz de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção porque:	
(1) falta à pessoa suficiente mobilidade, força ou destreza em ambos os braços e mãos e/ou em ambas as pernas:	(1) falta à pessoa suficiente mobilidade, força ou destreza em ambos os braços e mãos e/ou em ambas as pernas:	

(i) para mover-se para frente, para os lados ou para baixo, em direção aos mecanismos de operação da saída e da escorregadeira de emergência;	(i) para mover-se para frente, para os lados ou para baixo, em direção aos mecanismos de operação da saída e da escorregadeira de emergência;	
(ii) para agarrar e puxar, empurrar, torcer ou de outro modo manipular os referidos mecanismos;	(ii) para agarrar e puxar, empurrar, torcer ou de outro modo manipular os referidos mecanismos;	
(iii) para empurrar, apertar, puxar ou de outro modo abrir saídas de emergência;	(iii) para empurrar, apertar, puxar ou de outro modo abrir saídas de emergência;	
(iv) para levantar, sustentar e depositar em assentos próximos, ou manobrar sobre os encostos dos assentos da fila da frente, objetos do tamanho e peso de uma porta de saída de emergência sobre as asas;	(iv) para levantar, sustentar e depositar em assentos próximos, ou manobrar sobre os encostos dos assentos da fila da frente, objetos do tamanho e peso de uma porta de saída de emergência sobre as asas;	
(v) para remover obstruções similares em tamanho e peso a uma porta de saída de emergência sobre as asas;	(v) para remover obstruções similares em tamanho e peso a uma porta de saída de emergência sobre as asas;	
(vi) para alcançar rapidamente a saída de emergência;	(vi) para alcançar rapidamente a saída de emergência;	
(vii) para manter-se equilibrado enquanto removendo obstruções;	(vii) para manter-se equilibrado enquanto removendo obstruções;	
(viii) para abandonar rapidamente o avião;	(viii) para abandonar rapidamente ~~o avião~~a aeronave;	Requisito aplicável tanto a aviões quanto a helicópteros.
(ix) para estabilizar uma escorregadeira de escape após sua abertura; ou	(ix) para estabilizar uma escorregadeira de escape após sua abertura; ou	
(x) para ajudar outras pessoas na utilização de uma escorregadeira de escape;	(x) para ajudar outras pessoas na utilização de uma escorregadeira de escape;	
(2) a pessoa tem menos de 15 anos de idade ou não possui capacidade para executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem a assistência de um adulto (pais, parentes ou amigos);	(2) a pessoa tem menos de 15 anos de idade ou não possui capacidade para executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem a assistência de um adulto (pais, parentes ou amigos);	
(3) a pessoa não consegue ler e entender as instruções requeridas por essa seção e as instruções relativas às evacuações de emergência providas pelo detentor de certificado de forma escrita ou gráfica ou, ainda, a pessoa não tem condições de entender as instruções orais dadas pelos tripulantes;	(3) a pessoa não consegue ler e entender as instruções requeridas por essa seção e as instruções relativas às evacuações de emergência providas pelo detentor de certificado de forma escrita ou gráfica ou, ainda, a pessoa não tem condições de entender as instruções orais dadas pelos tripulantes;	
(4) a pessoa não possui capacidade visual suficiente para executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem o auxílio de ajudas visuais superiores a lentes de contato ou óculos;	(4) a pessoa não possui capacidade visual suficiente para executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem o auxílio de ajudas visuais superiores a lentes de contato ou óculos;	
(5) a pessoa não possui capacidade auditiva suficiente para ouvir e compreender instruções gritadas pelos comissários sem auxílio de ajudas de audição superiores a um aparelho de audição comum;	(5) a pessoa não possui capacidade auditiva suficiente para ouvir e compreender instruções gritadas pelos comissários sem auxílio de ajudas de audição superiores a um aparelho de audição comum;	
(6) a pessoa não possui capacidade adequada de trocar informações orais com outros passageiros; ou	(6) a pessoa não possui capacidade adequada de trocar informações orais com outros passageiros; ou	
(7) a pessoa tem:	(7) a pessoa tem:	
(i) uma condição ou responsabilidade, tal como cuidar de criança pequena, que possa impedi-la de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção; ou	(i) uma condição ou responsabilidade, tal como cuidar de criança pequena, que possa impedi-la de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção; ou	
(ii) uma condição que possa levá-la a se ferir ao tentar executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.	(ii) uma condição que possa levá-la a se ferir ao tentar executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.	
(c) Cada passageiro deve atender às instruções dadas por um tripulante, ou por outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, implementando as restrições de ocupação de assentos em conformidade com essa seção.	(c) Cada passageiro deve atender às instruções dadas por um tripulante, ou por outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, implementando as restrições de ocupação de assentos em conformidade com essa seção.	
(d) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída afetado por essa seção, na linguagem primária em que são dadas as instruções orais aos passageiros, a informação de que, no evento de uma emergência na qual não haja um tripulante disponível para ajudar, um passageiro ocupando qualquer assento de saída pode ser chamado a exercer uma das seguintes tarefas:	(d) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída afetado por essa seção, na linguagem primária em que são dadas as instruções orais aos passageiros, a informação de que, no evento de uma emergência na qual não haja um tripulante disponível para ajudar, um passageiro ocupando qualquer assento de saída pode ser chamado a exercer uma das seguintes tarefas:	

(1) localizar uma saída de emergência;	(1) localizar uma saída de emergência;	
(2) reconhecer um mecanismo de abertura de saída de emergência;	(2) reconhecer um mecanismo de abertura de saída de emergência;	
(3) compreender as instruções para operar a saída de emergência;	(3) compreender as instruções para operar a saída de emergência;	
(4) operar uma saída de emergência;	(4) operar uma saída de emergência;	
(5) avaliar se a abertura de uma saída de emergência irá aumentar os riscos a que os passageiros estão expostos;	(5) avaliar se a abertura de uma saída de emergência irá aumentar os riscos a que os passageiros estão expostos;	
(6) seguir orientação oral ou por gestos dada por um tripulante;	(6) seguir orientação oral ou por gestos dad~~a~~os por um tripulante;	
(7) apoiar ou segurar uma porta de saída de emergência de modo que ela não impeça a utilização da saída;	(7) apoiar ou segurar uma porta de saída de emergência de modo que ela não impeça a utilização da saída;	
(8) avaliar as condições de uma escorregadeira, abri-la e estabilizá-la após a abertura, ajudando outras pessoas a utilizá-la para escape;	(8) avaliar as condições de uma escorregadeira, abri-la e estabilizá-la após a abertura, ajudando outras pessoas a utilizá-la para escape;	
(9) passar rapidamente por uma saída de emergência; e	(9) passar rapidamente por uma saída de emergência; e	
(10) avaliar, selecionar e seguir uma trajetória segura a partir de uma saída de emergência.	(10) avaliar, selecionar e seguir uma trajetória segura a partir de uma saída de emergência.	
	(e) Cartões de informações aos passageiros.	
(e) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída o seguinte:	(~~e~~1) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída o seguinte:	
(1) na linguagem primária em que a tripulação dará os comandos de emergência, os critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) desta seção e uma solicitação para que um passageiro se identifique para que seja trocado de lugar se ele:	(~~1~~i) na linguagem primária em que a tripulação dará os comandos de emergência, os critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) desta seção e uma solicitação para que um passageiro se identifique para que seja trocado de lugar se ele:	
(i) não enquadrar-se nos critérios de seleção do parágrafo (b) desta seção;	(~~i~~A) não se enquadrar~~-se~~ nos critérios de seleção do parágrafo (b) desta seção;	
(ii) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;	(~~ii~~B) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;	
(iii) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou	(~~iii~~C) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou	
(iv) não desejar executar tais tarefas; e	(~~iv~~D) não desejar executar tais tarefas;~~ e~~	
(2) nos cartões de informações aos passageiros, em cada linguagem usada pelo detentor de certificado nos mesmos, deve haver uma solicitação para que cada passageiro, que seja incapaz de ler, falar ou compreender a língua (ou a forma gráfica) na qual o detentor de certificado provê as instruções (orais e escritas) requeridas por esta seção e as relacionadas a evacuações de emergência, identifique-se a um comissário para que seja trocado de assento;	(~~2) nos cartões de informações aos passageiros, em cada linguagem usada pelo~~ii) solicitação, no idioma do detentor ~~do~~do certificado ~~nos mesmos, deve haver uma solicitação~~e em inglês, para que ~~cada~~o passageiro~~,~~ que ~~seja~~se sinta incapaz de ler, falar, ou compreender a língua (ou a forma gráfica) ~~na qual o detentor de certificado provê as~~utilizada nas instruções ~~(orais e escritas)~~ requeridas por esta seção e as ~~relacionadas a~~sobre evacuações de emergência, se identifique~~-se~~ a um ~~comissário~~membro da tripulação para ~~que seja~~ser trocado de assento;	Alteração do texto para melhor entendimento do conteúdo e harmonização ao *14 CFR Part 135*.
(3) a informação de que ele pode sofrer ferimentos no corpo como resultado da execução de uma ou mais dessas tarefas; ou	(~~3~~iii) a informação de que ele pode sofrer ferimentos no corpo como resultado da execução de uma ou mais dessas tarefas; ~~ou~~e	
(4) que ele pode recusar-se a exercer essas tarefas.	(~~4~~iv) que ele pode recusar-se a exercer essas tarefas.	
Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue as razões pelas quais quer ser trocado de assento.	(2) Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue as razões pelas quais quer ser trocado de assento.	
(f) Cada detentor de certificado deve divulgar para o público, em todos os locais de embarque e de venda de passagens em cada aeroporto onde conduza operações de passageiros, os procedimentos escritos estabelecidos para determinar se uma pessoa pode ou não ocupar um assento de saída.	(f) Cada detentor de certificado deve divulgar para o público, em todos os locais de embarque e de venda de passagens em cada aeroporto onde conduza operações de passageiros, os procedimentos escritos estabelecidos para determinar se uma pessoa pode ou não ocupar um assento de saída.	

(g) Nenhum detentor de certificado pode autorizar o táxi ou “push back”, a não ser que pelo menos um tripulante requerido tenha verificado que não existe assento de saída ocupado por uma pessoa que esse tripulante julgue ser incapaz de executar uma das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.	(g) Nenhum detentor de certificado pode autorizar o táxi ou “push back”, a não ser que pelo menos um tripulante requerido tenha verificado que não existe assento de saída ocupado por uma pessoa que esse tripulante julgue ser incapaz de executar uma das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.	
(h) Cada detentor de certificado deve incluir nas instruções verbais aos passageiros uma referência aos cartões de informações aos passageiros requeridos pelos parágrafos (d) e (e), aos critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) e às tarefas a serem executadas estabelecidas no parágrafo (d) desta seção.	(h) Cada detentor de certificado deve incluir nas instruções verbais aos passageiros uma referência aos cartões de informações aos passageiros requeridos pelos parágrafos (d) e (e), aos critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) e às tarefas a serem executadas estabelecidas no parágrafo (d) desta seção.	
(i) Cada detentor de certificado deve incluir nas instruções verbais aos passageiros uma solicitação para que um passageiro identifique-se, permitindo seu reposicionamento, se ele:	(i) Cada detentor de certificado deve incluir nas instruções verbais aos passageiros uma solicitação para que um passageiro identifique-se, permitindo seu reposicionamento, se ele:	
(1) não puder enquadrar-se no critério de seleção estabelecido no parágrafo (b) desta seção;	(1) não puder enquadrar-se no critério de seleção estabelecido no parágrafo (b) desta seção;	
(2) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;	(2) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;	
(3) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou	(3) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou	
(4) não desejar executar tais tarefas.	(4) não desejar executar tais tarefas.	
Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue os motivos pelos quais ele quer trocar de lugar.	(j) Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue os motivos pelos quais ele quer trocar de lugar.	
(j) [Reservado]	~~(j) [Reservado]~~	
(k) Se um detentor de certificado verificar, de acordo com esta seção, que um passageiro designado para ocupar um assento de saída provavelmente é incapaz de executar as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção ou, ainda, se um passageiro requerer um assento que não seja de saída, o detentor de certificado deve, o mais rápido possível reposicionar tal pessoa para um assento que não seja de saída.	(k) Se um detentor de certificado verificar, de acordo com esta seção, que um passageiro designado para ocupar um assento de saída provavelmente é incapaz de executar as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção ou, ainda, se um passageiro requerer um assento que não seja de saída, o detentor de certificado deve, o mais rápido possível reposicionar tal pessoa para um assento que não seja de saída.	
(l) Na eventualidade de todos os assentos que não sejam de saída estarem ocupados e for necessário reposicionar um passageiro ocupando um assento de saída, o detentor de certificado deve deslocar para esse último assento uma pessoa que possa e aceite assumir as tarefas de evacuação que possam se tornar necessárias.	(l) Na eventualidade de todos os assentos que não sejam de saída estarem ocupados e for necessário reposicionar um passageiro ocupando um assento de saída, o detentor de certificado deve deslocar para esse último assento uma pessoa que possa e aceite assumir as tarefas de evacuação que possam se tornar necessárias.	
(m) Um detentor de certificado só pode recusar o transporte de uma pessoa segundo esta seção se:	(m) Um detentor de certificado só pode recusar o transporte de uma pessoa segundo esta seção se:	
(1) o passageiro se recusar a atender as instruções, dadas por um tripulante ou outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, referentes ao cumprimento das restrições à ocupação de assentos de saída estabelecidas por esta seção; ou	(1) o passageiro se recusar a atender as instruções, dadas por um tripulante ou outra pessoa autorizada pelo detentor de certificado, referentes ao cumprimento das restrições à ocupação de assentos de saída estabelecidas por esta seção; ou	
(2) o único assento que poderia acomodar fisicamente tal pessoa for um assento de saída.	(2) o único assento que poderia acomodar fisicamente tal pessoa for um assento de saída.	
(n) A fim de apresentar conformidade com esta seção os detentores de certificado devem:	(n) A fim de apresentar conformidade com esta seção os detentores de certificado devem:	
(1) estabelecer procedimentos dispondo sobre:	(1) estabelecer procedimentos dispondo sobre:	
(i) os critérios listados no parágrafo (b) desta seção;	(i) os critérios listados no parágrafo (b) desta seção;	
(ii) as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção;	(ii) as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção;	

(iii) os requisitos para divulgação das informações requeridas por esta seção para os cartões de informações aos passageiros, para os tripulantes responsáveis pela verificação da ocupação correta dos assentos de saída, para as informações orais aos passageiros, para a designação dos assentos e para a recusa de transporte a um passageiro, tudo de acordo com esta seção;	(iii) os requisitos para divulgação das informações requeridas por esta seção para os cartões de informações aos passageiros, para os tripulantes responsáveis pela verificação da ocupação correta dos assentos de saída, para as informações orais aos passageiros, para a designação dos assentos e para a recusa de transporte a um passageiro, tudo de acordo com esta seção;	
(iv) como resolver disputas criadas pela implementação dos dispositivos desta seção, incluindo identificação funcional da pessoa encarregada, no aeroporto, do recebimento de queixas e da solução das mesmas; e	(iv) como resolver disputas criadas pela implementação dos dispositivos desta seção, incluindo identificação funcional da pessoa encarregada, no aeroporto, do recebimento de queixas e da solução das mesmas; e	
(2) submeter seus procedimentos à avaliação e aprovação da ANAC.	(2) submeter seus procedimentos à avaliação e aprovação da ANAC.	
(o) Cada detentor de certificado deve designar os assentos para os passageiros, antes do embarque dos mesmos, de modo consistente com os critérios listados no parágrafo (b) e as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção na máxima extensão praticável.	(o) Cada detentor de certificado deve designar os assentos para os passageiros, antes do embarque dos mesmos, de modo consistente com os critérios listados no parágrafo (b) e as tarefas listadas no parágrafo (d) desta seção na máxima extensão praticável.	
(p) Os procedimentos requeridos pelo parágrafo (n) desta seção devem ser submetidos à ANAC e por ela aprovados de modo a entrarem em vigor no dia 1º de janeiro de 1994.	~~(p) Os procedimentos requeridos pelo parágrafo (n) desta seção devem ser submetidos à ANAC e por ela aprovados de modo a entrarem em vigor no dia 1º de janeiro de 1994.~~(p) [Reservado].	
	135.131 Relatórios sobre colisão com a fauna	
	O detentor de certificado ou o piloto em comando de aeronaves voando em espaço aéreo brasileiro devem informar ao Centro de Prevenção de Investigação de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA caso sua aeronave tenha sofrido colisão com uma ou mais aves, salvo se já tiver sido relatada como um acidente ou incidente. Também deve ser informado caso seja avistado grupo de aves que possa colocar em risco as operações aéreas próximas aos sítios aeroportuários.	Este parágrafo foi incluído para atender aos parágrafos 4.5 e 4.7 do PCA 3-2 do CENIPA e alinhamento com a proposta de seção 121.562 do RBAC 121.
SUBPARTE C AERONAVES E EQUIPAMENTOS	SUBPARTE C AERONAVES E EQUIPAMENTOS	
135.141 Aplicabilidade	135.141 Aplicabilidade	
Esta subparte estabelece requisitos de aeronaves e equipamentos para operações segundo este regulamento. Os requisitos desta subparte são adicionais aos requisitos de aeronaves e equipamentos do regulamento 91. Entretanto, este regulamento não exige a duplicação de qualquer equipamento requerido por ambos os regulamentos.	Esta subparte estabelece requisitos de aeronaves e equipamentos para operações segundo este regulamento. Os requisitos desta subparte são adicionais aos requisitos de aeronaves e equipamentos do RBHA 91, ou regulamento ~~91~~que venha a substituí-lo. Entretanto, este regulamento não exige a duplicação de qualquer equipamento requerido por ambos os regulamentos.	
135.143 Requisitos gerais	135.143 Requisitos gerais	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que a aeronave e seus equipamentos atendam às regras dos RBACs e RBHAs aplicáveis.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que a aeronave e seus equipamentos atendam às regras dos RBACs e RBHAs aplicáveis.	
(b) Exceto como previsto na seção 135.179, ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que os instrumentos e equipamentos requeridos para a mesma tenham sido aprovados e estejam em condições operáveis.	(b) Exceto como previsto na seção 135.179, ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que os instrumentos e equipamentos requeridos para a mesma tenham sido aprovados e estejam em condições operáveis.	
(c) Exceto se de outra forma especificado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, as aeronaves que operam sob este regulamento devem possuir equipamento transponder instalado que atenda aos requisitos de desempenho e de condições ambientais da OTP (TSO)-C74c (Mode A/C), ou de suas revisões posteriores, ou da OTP (TSO)-C112 (Mode S). (Redação dada pela Resolução nº 304, de 21.02.14)	(c) Exceto se de outra forma especificado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, as aeronaves que operam sob este regulamento devem possuir equipamento transponder instalado que atenda aos requisitos de desempenho e de condições ambientais da OTP (TSO)-C74c (Mode A/C), ou de suas revisões posteriores, ou da OTP (TSO)-C112 (Mode S). (Redação dada pela Resolução nº 304, de 21.02.14)	

(1) Após 21 de fevereiro de 2015, aviões que realizam voos internacionais devem possuir equipamento transponder instalado que atenda à OTP (TSO)-C112 (Mode S). (Redação dada pela Resolução nº 304, de 21.02.14)	(1) Após 21 de fevereiro de 2015, aviões que realizam voos internacionais devem possuir equipamento transponder instalado que atenda à OTP (TSO)-C112 (Mode S). (Redação dada pela Resolução nº 304, de 21.02.14)	
135.144 Dispositivos eletrônicos portáteis	135.144 Dispositivos eletrônicos portáteis	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode operar nem nenhum operador ou piloto em comando de uma aeronave pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico em qualquer aeronave civil registrada no Brasil operando segundo este regulamento.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode operar nem nenhum operador ou piloto em comando de uma aeronave pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico em qualquer aeronave civil registrada no Brasil operando segundo este regulamento.	
(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para:	(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para:	
(1) gravadores de voz portáteis;	(1) gravadores de voz portáteis;	
(2) aparelhos de audição;	(2) aparelhos de audição;	
(3) marca-passos;	(3) marca-passos;	
(4) barbeadores elétricos; ou	(4) barbeadores elétricos; ou	
(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 tiver determinado não causar interferência nos sistemas de navegação ou de comunicações da aeronave na qual ele será utilizado.	(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 tiver determinado não causar interferência nos sistemas de navegação ou de comunicações da aeronave na qual ele será utilizado.	
(c) a determinação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser feita pelo detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 operando a aeronave na qual o particular dispositivo pretenda ser utilizado.	(c) a determinação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser feita pelo detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 operando a aeronave na qual o particular dispositivo pretenda ser utilizado.	
(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, os detentores de certificado podem autorizar o uso de telefones celulares a bordo de aviões desde que:	(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, os detentores de certificado podem autorizar o uso de telefones celulares a bordo de aviões desde que:	
(1) Sejam aviões com configuração para passageiros com mais de 20 assentos e com sistema de reabastecimento de combustível sob pressão;	(1) Sejam aviões com configuração para passageiros com mais de 20 assentos e com sistema de reabastecimento de combustível sob pressão;	
(2) Tais aviões estejam estacionados no local designado para embarque ou desembarque de passageiros, com os motores desligados, com a(s) porta(s) aberta(s) e com sistemas sensíveis a interferências eletromagnéticas desativados; e	(2) Tais aviões estejam estacionados no local designado para embarque ou desembarque de passageiros, com os motores desligados, com a(s) porta(s) aberta(s) e com sistemas sensíveis a interferências eletromagnéticas desativados; e	
(3) O detentor de certificado tenha estabelecido um procedimento adequado às circunstâncias e constante do manual requerido pela seção 135.21.	(3) O detentor de certificado tenha estabelecido um procedimento adequado às circunstâncias e constante do manual requerido pela seção 135.21.	
135.145 Voos de avaliação operacional	135.145 Voos de avaliação operacional e testes de validação	Correção do nome da seção para adequação ao seu conteúdo.
(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião a reação ou uma aeronave para a qual os requisitos de certificação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR, se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada em operações segundo este regulamento, a menos que, em adição aos ensaios de certificação, voos de avaliação operacional, aceitáveis pela ANAC, tenham sido voados pelo detentor de certificado, incluindo:	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião a reação ou uma aeronave para a qual os requisitos de certificação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR, se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada em operações segundo este regulamento, a menos que, em adição aos ensaios de certificação, voos de avaliação operacional, aceitáveis pela ANAC, tenham sido voados pelo detentor de certificado, incluindo:	
(1) cinco horas de voo noturno, se tais voos devam ser autorizados;	(1) cinco horas de voo noturno, se tais voos devam ser autorizados;	
(2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, simulados ou reais, se voos IFR devam ser autorizados; e	(2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, simulados ou reais, se voos IFR devam ser autorizados; e	
(3) aproximações em um número representativo de aeródromos, a critério da ANAC.	(3) aproximações em um número representativo de aeródromos, a critério da ANAC.	

(b) Nenhum detentor de certificado pode transportar passageiros em uma aeronave durante os voos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados pela ANAC para observar a avaliação. Entretanto, é autorizado o treinamento de pilotos nesses voos.	(b) Nenhum detentor de certificado pode transportar passageiros em uma aeronave durante os voos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados pela ANAC para observar a avaliação. Entretanto, é autorizado o treinamento de pilotos nesses voos.	
(c) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma aeronave não é considerada de projeto similar a outra se:	(c) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma aeronave não é considerada de projeto similar a outra se:	
(1) possuir motores diferentes daqueles com que a aeronave original foi certificada; ou	(1) possuir motores diferentes daqueles com que a aeronave original foi certificada; ou	
(2) existirem modificações na aeronave ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo.	(2) existirem ~~modificações~~alterações na aeronave ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(d) A ANAC pode aceitar desvios desta seção desde que julgue que circunstâncias especiais tornam desnecessário o total cumprimento das regras da mesma. Para autorizar tais desvios a ANAC leva em consideração:	(d) A ANAC pode aceitar desvios desta seção desde que julgue que circunstâncias especiais tornam desnecessário o total cumprimento das regras da mesma. Para autorizar tais desvios a ANAC leva em consideração:	
(1) o tipo e modelo da aeronave a ser utilizada;	(1) o tipo e modelo da aeronave a ser utilizada;	
(2) as rotas e/ou áreas utilizadas no que tange a auxílios à navegação, instalações de controle de tráfego aéreo envolvidas e aeródromos a serem utilizados; e	(2) as rotas e/ou áreas utilizadas no que tange a auxílios à navegação, instalações de controle de tráfego aéreo envolvidas e aeródromos a serem utilizados; e	
(3) o sistema de acompanhamento de voos do detentor de certificado.	(3) o sistema de acompanhamento de voos do detentor de certificado.	
(e) Testes de validação são exigidos para determinar que o detentor de certificado é capaz de conduzir operações em segurança e em conformidade com as normas regulamentares aplicáveis. Testes de validação são exigidos para as seguintes autorizações:	(e) Testes de validação são exigidos para determinar que o detentor de certificado é capaz de conduzir operações em segurança e em conformidade com as normas regulamentares aplicáveis. Testes de validação são exigidos para as seguintes autorizações:	
(1) incorporação de uma aeronave para qual sejam necessários dois pilotos para operações VFR ou um avião a jato, se esta aeronave, ou uma aeronave de mesmo fabricante ou de projeto similar não tenha sido aprovada ou validada em operações sob esta parte;	(1) incorporação de uma aeronave para qual sejam necessários dois pilotos para operações VFR ou um avião a jato, se esta aeronave, ou uma aeronave de mesmo fabricante ou de projeto similar não tenha sido aprovada ou validada em operações sob esta parte;	
(2) operações fora do espaço aéreo brasileiro;	(2) operações fora do espaço aéreo brasileiro;	
(3) autorizações de navegação Classe II; e	(3) autorizações de navegação Classe II;~~ e~~	
(4) desempenhos especiais ou autorizações de operacionais.	(4) desempenhos especiais ou autorizações de operacionais~~.~~; e	
	(5) nos casos previstos no parágrafo 135.244(e).	Prever que os voos de experiência operacional a serem executados segundo a proposta do Parágrafo 135.244(e) possam ser realizados segundo as regras testes de validação da Seção 135.145.
(f) Testes de validação devem ser realizados por métodos aceitáveis pela ANAC. Voos reais podem não ser exigidos quando o requerente puder demonstrar competência e conformidade com a regulamentação adequada, sem realização do voo.	(f) Testes de validação devem ser realizados por métodos aceitáveis pela ANAC. Voos reais podem não ser exigidos quando o requerente puder demonstrar competência e conformidade com a regulamentação adequada, sem realização do voo.	
(g) Testes de prova e ensaios de validação podem ser realizados simultaneamente quando apropriado.	(g) Testes de ~~prova e ensaios de~~ validação e voos de avaliação operacional podem ser realizados simultaneamente quando apropriado.	Correção dos nomes dos tipos de ensaios em voo que podem ser executados segundo esta seção.
(h) A ANAC pode autorizar desvios desta seção se o operador comprovar que as circunstâncias especiais fazem o pleno cumprimento desta seção desnecessário.	(h) A ANAC pode autorizar desvios desta seção se o operador comprovar que as circunstâncias especiais fazem o pleno cumprimento desta seção desnecessário.	
135.147 Controles de voo duplicados	135.147 Controles de voo duplicados	

Ninguém pode operar uma aeronave em operações requerendo dois pilotos, a menos que ela seja dotada de comandos de voo duplos e em funcionamento. Entretanto, se a aeronave foi certificada sem requerer dois pilotos, um manche único, transferível por rotação de um posto para outro ("throwover control") é aceitável.	Ninguém pode operar uma aeronave em operações requerendo dois pilotos, a menos que ela seja dotada de comandos de voo duplos e em funcionamento. Entretanto, se a aeronave foi certificada sem requerer dois pilotos, um manche único, transferível por rotação de um posto para outro ("~~throwover~~*throw over control*~~")~~"), é aceitável.	
135.148 [Reservado]	~~135.148 [Reservado]~~	
135.149 Requisitos de equipamento: geral	135.149 Requisitos de equipamento: geral	
Ninguém pode operar uma aeronave, a menos que ela seja equipada com:	Ninguém pode operar uma aeronave, a menos que ela seja equipada com:	
(a) um altímetro sensível ajustável pela pressão barométrica para cada piloto requerido;	(a) um altímetro sensível ajustável pela pressão barométrica para cada piloto requerido;	
(b) um equipamento de aquecimento ou de degelo para cada carburador ou, para carburadores sob pressão, uma fonte alternada de ar;	(b) um equipamento de aquecimento ou de degelo para cada carburador ou, para carburadores sob pressão, uma fonte alternada de ar;	
(c) para aviões a reação, em adição a dois indicadores giroscópicos de inclinação e arfagem (horizonte artificial) para uso nas posições dos pilotos, um terceiro indicador instalado de acordo com os requisitos para instrumentos estabelecidos no parágrafo 121.305(j) do RBAC 121;	(c) para aviões a reação, em adição a dois indicadores giroscópicos de inclinação e arfagem (horizonte artificial) para uso nas posições dos pilotos, um terceiro indicador instalado de acordo com os requisitos para instrumentos estabelecidos no parágrafo 121.305(j) do RBAC 121;	
(d) [reservado]; e	(d) [reservado]; e	
(e) para aeronaves com motores a turbina, outros equipamentos que a ANAC, a seu critério, requeira.	(e) para aeronaves com motores a turbina, outros equipamentos que a ANAC, a seu critério, requeira.	
135.150 Sistemas de aviso aos passageiros e de interfone para os tripulantes	135.150 Sistemas de aviso aos passageiros e de interfone para os tripulantes	
Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, a menos que ela seja equipada com:	Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, a menos que ela seja equipada com:	
(a) um sistema de avisos aos passageiros que:	(a) um sistema de avisos aos passageiros que:	
(1) seja capaz de operar independentemente do sistema de interfone para os tripulantes requerido pelo parágrafo (b) desta seção, exceto quanto a microfones, fones, monofones, interruptores seletores e dispositivos de sinalização;	(1) seja capaz de operar independentemente do sistema de interfone para os tripulantes requerido pelo parágrafo (b) desta seção, exceto quanto a microfones, fones, monofones, interruptores seletores e dispositivos de sinalização;	
(2) seja aprovado em conformidade com a seção 21.305 do RBAC 21;	(2) seja aprovado em conformidade com a seção 21.305 do RBAC 21;	
(3) seja accessível para uso imediato de cada uma das duas posições de pilotagem da cabine de comando;	(3) seja accessível para uso imediato de cada uma das duas posições de pilotagem da cabine de comando;	
(4) para cada saída de emergência ao nível do assoalho requerida, que tenha adjacente a ela um assento para comissário, exista um microfone prontamente acessível ao comissário sentado, exceto quando um único microfone servir a mais de uma saída ou se a proximidade entre elas permitir comunicação não assistida entre os comissários sentados;	(4) para cada saída de emergência exigida ao nível do assoalho ~~requerida,~~ que tenha adjacentemente a ela um assento para comissário, ~~exista~~possua um microfone prontamente acessível ao comissário sentado, exceto quando um único microfone puder servir a mais de uma saída ~~ou se~~e que a proximidade entre ~~elas permitir~~as saídas permita comunicação não assistida entre os comissários sentados;	
(5) seja capaz de entrar em operação dentro de 10 segundos em cada um dos postos de comissário na cabine de passageiros nos quais é acessível para uso;	(5) seja capaz de entrar em operação dentro de 10 segundos em cada um dos postos de comissário na cabine de passageiros nos quais é acessível para uso;	
(6) seja audível em todos os assentos para passageiros, lavatórios e assentos para comissários nas posições de trabalho, e	(6) seja audível em todos os assentos para passageiros, lavatórios e assentos para comissários nas posições de trabalho, e	
(7) para aviões categoria transporte fabricados em, ou após, 27 de novembro de 1990, atenda aos requisitos da seção 25.1423 do RBAC 25.	(7) para aviões categoria transporte fabricados em, ou após, 27 de novembro de 1990, atenda aos requisitos da seção 25.1423 do RBAC 25.	
(b) um sistema de interfone para os tripulantes que:	(b) um sistema de interfone para os tripulantes que:	
(1) seja capaz de funcionar independentemente do sistema de aviso aos passageiros requerido pelo parágrafo (a) desta seção, exceto quanto a microfones, fones, monofones, interruptores seletores e dispositivos de sinalização;	(1) seja capaz de funcionar independentemente do sistema de aviso aos passageiros requerido pelo parágrafo (a) desta seção, exceto quanto a microfones, fones, monofones, interruptores seletores e dispositivos de sinalização;	

(2) seja aprovado em conformidade com a seção 21.305 do RBAC 21;	(2) seja aprovado em conformidade com a seção 21.305 do RBAC 21;	
(3) proporcione um meio de comunicação bilateral entre a cabine de pilotos e:	(3) proporcione um meio de comunicação bilateral entre a cabine de pilotos e:	
(i) cada cabine de passageiros; e	(i) cada cabine de passageiros; e	
(ii) cada "galley" localizada em outro local que não o piso principal dos passageiros;	(ii) cada "*galley*" localizada em outro local que não o piso principal dos passageiros;	
(4) seja acessível para uso imediato de cada um dos postos de pilotagem da cabine de pilotos;	(4) seja acessível para uso imediato de cada um dos postos de pilotagem da cabine de pilotos;	
(5) seja acessível para uso em pelo menos um posto normal de trabalho de um comissário em cada cabine de passageiros;	(5) seja acessível para uso em pelo menos um posto normal de trabalho de um comissário em cada cabine de passageiros;	
(6) seja capaz de entrar em operação dentro de 10 segundos em cada um dos postos de comissário na cabine de passageiros nos quais é acessível para uso;	(6) seja capaz de entrar em operação dentro de 10 segundos em cada um dos postos de comissário na cabine de passageiros nos quais é acessível para uso;	
(7) para grandes aviões a reação:	(7) para grandes aviões a reação:	
(i) seja acessível para uso em um número suficiente de postos de trabalho de comissários de modo que todas as saídas de emergência ao nível do assoalho (ou os corredores de acesso a tais saídas se elas estiverem localizadas entre "galleys", em cada cabine de passageiros, seja observável de um ou mais dos postos de comissário equipados com o sistema;	(i) seja acessível para uso em um número suficiente de postos de trabalho de comissários de modo que todas as saídas de emergência ao nível do assoalho (ou os corredores de acesso a tais saídas se elas estiverem localizadas entre "*galleys*~~"~~,"), em cada cabine de passageiros, seja observável de um ou mais dos postos de comissário equipados com o sistema;	
(ii) tenha um sistema de alerta incorporando sinais sonoros e visuais para uso da tripulação de voo para alertar os comissários e para uso dos comissários para alertar a tripulação de voo;	(ii) tenha um sistema de alerta incorporando sinais sonoros e visuais para uso da tripulação de voo para alertar os comissários e para uso dos comissários para alertar a tripulação de voo;	
(iii) para o sistema de alerta requerido pelo parágrafo (b)(7)(i) desta seção, haja um meio para o recipiente de uma chamada determinar se a chamada é normal ou de emergência; e	(iii) para o sistema de alerta requerido pelo parágrafo (b)(7)(i) desta seção, haja um meio para o recipiente de uma chamada determinar se a chamada é normal ou de emergência; e	
(iv) quando o avião estiver no solo proporcione um meio de comunicação bilateral entre o pessoal de solo e pelo menos dois postos de trabalho na cabine de pilotos. A posição para uso do sistema pelo pessoal de solo deve ser localizada de modo a permitir que a pessoa que a estiver usando possa ficar fora da visão de pessoas dentro do avião.	(iv) quando o avião estiver no solo proporcione um meio de comunicação bilateral entre o pessoal de solo e pelo menos dois postos de trabalho na cabine de pilotos. A posição para uso do sistema pelo pessoal de solo deve ser localizada de modo a permitir que a pessoa que a estiver usando possa ficar fora da visão de pessoas dentro do avião.	
135.151 Gravador de voz na cabine	135.151 Gravador de voz na cabine	
(a) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de certificação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:	(a) Ninguém pode operar ~~um multimotor, avião ou helicóptero,~~uma aeronave multimotora com motores~~ propelidos~~ a turbina, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de certificação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:	
(1) esteja instalado em conformidade com os requisitos dos parágrafos: 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g) do RBAC 23; 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 25; 27.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 27 e 29.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 29, como aplicável; e	(1) esteja instalado em conformidade com os requisitos dos parágrafos: 23.1457(a)(1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f) e (g) do RBAC 23; 25.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 25; 27.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 27 e 29.1457(a) (1) e (2), (b), (c), (d)(1)(i), (2) e (3), (e), (f), e (g) do RBAC 29, como aplicável; e	
(2) seja operado continuamente desde o início do "check list" (lista de verificação), antes do voo, até o termino da "check list" após o voo.	(2) seja operado continuamente desde o início do "~~check list~~*checklist*" (lista de verificação), antes do voo, até o termino da "~~check list~~*checklist*" após o voo.	
(b) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que:	(b) Ninguém pode operar ~~um multimotor, avião ou helicóptero,~~uma aeronave multimotora com motores~~ propelidos~~ a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que:	

(1) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), 25.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), 27.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)) ou 29.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29, respectivamente, como aplicável; e	(1) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), 25.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), 27.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)) ou 29.1457 (exceto parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4) e (5)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29, respectivamente, como aplicável; e	
(2) seja operado continuamente desde o início do "check list" (lista de verificação), antes do voo, até o termino da "check list" após o voo.	(2) seja operado continuamente desde o início do "~~check list~~*checklist*" (lista de verificação), antes do voo, até o termino da "~~check list~~*checklist*" após o voo.	
(c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. As informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações e não devem ser utilizadas em processos administrativos ou para fins judiciais, a menos que fique configurada uma ação criminosa, conforme forma e maneira definidas por outras autoridades legais.	(c) No evento de um acidente ou ocorrência requerendo imediata notificação à ANAC e que determine o término do voo, o detentor de certificado deve guardar a gravação do voo por, pelo menos, 60 dias ou, se requerido pela ANAC, por período mais longo. As informações obtidas da gravação podem ser usadas para ajudar a determinar a causa de acidentes ou ocorrências ligadas às investigações e não devem ser utilizadas em processos administrativos ou para fins judiciais, a menos que fique configurada uma ação criminosa, conforme forma e maneira definidas por outras autoridades legais.	
(d) Para aquelas aeronaves equipadas para gravar ininterruptamente sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, é requerido que os tripulantes de voo usem o labiofone abaixo de 18.000 pés acima do nível médio do mar. Ninguém pode operar um avião com motores a turbina fabricado após 11 de outubro de 1991, ou no qual um gravador de voz tenha sido instalado após 11 de outubro de 1995, a menos que o avião seja equipado para gravar ininterruptamente os sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, de acordo com o parágrafo 25.1457(c)(5) do RBAC 25.	(d) Para aquelas aeronaves equipadas para gravar ininterruptamente sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, é requerido que os tripulantes de voo usem o labiofone abaixo de 18.000 pés acima do nível médio do mar. Ninguém pode operar um avião com motores a turbina fabricado após 11 de outubro de 1991, ou no qual um gravador de voz tenha sido instalado após 11 de outubro de 1995, a menos que o avião seja equipado para gravar ininterruptamente os sinais de áudio recebidos por um labiofone ou um microfone de máscara, de acordo com o parágrafo 25.1457(c)(5) do RBAC 25.	
(e) Para conformidade com esta seção pode ser usado um gravador de voz aprovado possuindo um dispositivo de apagamento da gravação desde que, durante a operação do gravador:	(e) Para conformidade com esta seção pode ser usado um gravador de voz aprovado possuindo um dispositivo de apagamento da gravação desde que, durante a operação do gravador:	
(1) as informações sejam gravadas de acordo com o parágrafo (a) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 15 minutos; ou	(1) as informações sejam gravadas de acordo com o parágrafo (a) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 15 minutos; ou	
(2) as informações sejam gravadas de acordo com parágrafo (b) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 30 minutos.	(2) as informações sejam gravadas de acordo com parágrafo (b) desta seção e somente sejam apagadas ou obliteradas as gravações feitas há mais de 30 minutos.	
(f) Até 7 de abril de 2014, todos os aviões sujeitos aos parágrafos (a) ou (b) desta seção, que forem fabricados antes de 7 de abril de 2012 e que sejam obrigados a ter um gravador em conformidade com a seção 135.152, devem ter um gravador de voz, que também:	(f) ~~Até 7 de abril de 2014, todos~~Todos os aviões sujeitos aos parágrafos (a) ou (b) desta seção, que forem fabricados antes de 7 de abril de 2012 e que sejam obrigados a ter um gravador em conformidade com a seção 135.152, devem ter um gravador de voz, que também:	
(1) atenda aos requisitos 23.1457 (d)(6), do RBAC 23, ou 25.1457 (d)(6) do RBAC 25, conforme aplicável; e	(1) atenda aos requisitos 23.1457 (d)(6), do RBAC 23, ou 25.1457 (d)(6) do RBAC 25, conforme aplicável; e	
(2) se a aeronave for categoria transporte, com os requisitos dos parágrafos 25.1457 (a)(3), (a)(4), e (a)(5) do RBAC 25.	(2) se a aeronave for categoria transporte, com os requisitos dos parágrafos 25.1457 (a)(3), (a)(4~~);~~) e (a)(5) do RBAC 25.	

(g)(1) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, que possua uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, no qual seja exigido dois pilotos por certificação ou regras de operação e que seja necessário ter um gravador de dados na seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de "cockpit" aprovado, que também:	(g)(1) Ninguém pode operar ~~um multimotor, avião ou helicóptero,~~uma aeronave multimotora com motores ~~propelidos~~ a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, que possua uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, no qual seja exigido dois pilotos por certificação ou regras de operação e que seja necessário ter um gravador de dados na seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de "*cockpit*" aprovado, que também:	
(i) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 25.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 27.1457 (exceto parágrafo (a)(6)) ou 29.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29, respectivamente, como aplicável;	(i) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 25.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 27.1457 (exceto parágrafo (a)(6)) ou 29.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29, respectivamente, como aplicável;	
(ii) seja operado continuamente desde o início do "check list" (lista de verificação), antes do voo, até o termino da "check list" após o voo; e	(ii) seja operado continuamente desde o início do "~~check list~~*checklist*" (lista de verificação), antes do voo, até o termino da "~~check list~~*checklist*" após o voo; e	
(iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que atenda a TSO-C123a, ou versão posterior.	(iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que atenda a TSO-C123a, ou versão posterior.	
(iv) Todos os aviões ou helicópteros fabricados em 7 de abril de 2012, ou após, devem atender ao requisito 23.1457(a)(6) do RBAC 23, 25.1457(a)(6) do RBAC 25, 27.1457(a)(6) do RBAC 27 ou 29.457(a)(6) do RBAC 29, conforme aplicável.	(iv) Todos os aviões ou helicópteros fabricados em 7 de abril de 2012, ou após, devem atender ao requisito 23.1457(a)(6) do RBAC 23, 25.1457(a)(6) do RBAC 25, 27.1457(a)(6) do RBAC 27 ou 29.1457(a)(6) do RBAC 29, conforme aplicável.	
(2) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, tendo uma configuração de passageiros de 20 ou mais lugares, e que seja necessário ter um gravador de dados de voo nos termos da seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de "cockpit" aprovado, que também:	(2) Ninguém pode operar ~~um multimotor, avião ou helicóptero,~~uma aeronave multimotora com motores ~~propelidos~~ a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, tendo uma configuração de passageiros de 20 ou mais lugares, e que seja necessário ter um gravador de dados de voo nos termos da seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de "*cockpit*" aprovado, que também:	
(i) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 25.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 27.1457 (exceto parágrafo (a)(6)) ou 29.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29 respectivamente, como aplicável;	(i) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 25.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), 27.1457 (exceto parágrafo (a)(6)) ou 29.1457 (exceto parágrafo (a)(6)), dos RBACs 23, 25, 27 e 29 respectivamente, como aplicável;	
(ii) seja operado continuamente desde o início do "check list" (lista de verificação), antes do voo, até o termino da "check list" após o voo; e	(ii) seja operado continuamente desde o início do "~~check list~~*checklist*" (lista de verificação), antes do voo, até o termino ~~da "check list~~do "*checklist*" após o voo; e	
(iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que atenda a TSO-C123a, ou versão posterior.	(iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que atenda a TSO-C123a, ou versão posterior.	
(iv) Todos os aviões ou helicópteros fabricados em 7 de abril de 2012, ou após, devem atender ao requisito 23.1457(a)(6) do RBAC 23, 25.1457(a)(6) do RBAC 25, 27.1457(a)(6) do RBAC 27 ou 29.457(a)(6) do RBAC 29, conforme aplicável.	(iv) Todos os aviões ou helicópteros fabricados em 7 de abril de 2012, ou após, devem atender ao requisito 23.1457(a)(6) do RBAC 23, 25.1457(a)(6) do RBAC 25, 27.1457(a)(6) do RBAC 27 ou 29.457(a)(6) do RBAC 29, conforme aplicável.	
(h) Todas as aeronaves que, por esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, a partir de 7 de abril de 2012, devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, como requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.	(h) Todas as aeronaves que, por esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, a partir de 7 de abril de 2012, devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por *datalink*, como requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.	
135.152 Gravadores de dados de voo	135.152 Gravadores de dados de voo	

(a) Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, ninguém pode operar segundo este regulamento um multimotor com motores a turbina, avião ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos excluindo qualquer assento para tripulantes e que tenha sido fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros especificados nos apêndices B ou C, como aplicável, devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados. O gravador deve conservar pelo menos 8 horas de operação da aeronave.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, ninguém pode operar segundo este regulamento um multimotor com motores a turbina, avião ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos excluindo qualquer assento para tripulantes e que tenha sido fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros especificados nos apêndices B ou C, como aplicável, devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados. O gravador deve conservar pelo menos 8 horas de operação da aeronave.	
(b) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos ou um helicóptero multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros dos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável e como listados abaixo, devem ser gravados dentro das faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados:	(b) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos ou um helicóptero multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros dos apêndices D ~~e~~ou E deste regulamento, como aplicável e como listados abaixo, devem ser gravados dentro das faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados:	
(1) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo certificado antes de 1 de outubro de 1969, os seguintes parâmetros devem ser gravados:	(1) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo certificado antes de 1 de outubro de 1969, os seguintes parâmetros devem ser gravados:	
(i) tempo;	(i) tempo;	
(ii) altitude;	(ii) altitude;	
(iii) velocidade;	(iii) velocidade;	
(iv) aceleração vertical;	(iv) aceleração vertical;	
(v) proa;	(v) proa;	
(vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;	(vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;	
(vii) atitude de arfagem;	(vii) atitude de arfagem;	
(viii) atitude de rolamento;	(viii) atitude de rolamento;	
(ix) aceleração longitudinal;	(ix) aceleração longitudinal;	
(x) posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem; e	(x) posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem; e	
(xi) empuxo de cada motor.	(xi) empuxo de cada motor.	
(2) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo certificado após 30 de setembro de 1969, os seguintes parâmetros devem ser gravados:	(2) exceto como previsto no parágrafo (b)(3) desta seção, para aeronaves de tipo certificado após 30 de setembro de 1969, os seguintes parâmetros devem ser gravados:	
(i) tempo;	(i) tempo;	
(ii) altitude;	(ii) altitude;	
(iii) velocidade;	(iii) velocidade;	
(iv) aceleração vertical;	(iv) aceleração vertical;	
(v) proa;	(v) proa;	
(vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;	(vi) tempo de cada transmissão-rádio entre aeronave-controle de tráfego aéreo;	

(vii) atitude de arfagem;	(vii) atitude de arfagem;	
(viii) atitude de rolamento;	(viii) atitude de rolamento;	
(ix) aceleração longitudinal;	(ix) aceleração longitudinal;	
(x) posição do compensador de profundidade;	(x) posição do compensador de profundidade;	
(xi) posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem;	(xi) posição da coluna de controle ou posição da superfície de controle de arfagem;	
(xii) posição do volante ou da superfície de controle lateral;	(xii) posição do volante ou da superfície de controle lateral;	
(xiii) posição dos pedais ou posição da superfície de controle de guinada;	(xiii) posição dos pedais ou posição da superfície de controle de guinada;	
(xiv) empuxo de cada motor;	(xiv) empuxo de cada motor;	
(xv) posição de cada reversor de empuxo;	(xv) posição de cada reversor de empuxo;	
(xvi) posição dos flapes de bordo de fuga ou da alavanca de controle dos mesmos; e	(xvi) posição dos flapes de bordo de fuga ou da alavanca de controle dos mesmos; e	
(xvii) posição dos flapes de bordo de ataque ou da alavanca de controle dos mesmos.	(xvii) posição dos flapes de bordo de ataque ou da alavanca de controle dos mesmos.	
(3) para aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991, todos os parâmetros listados nos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável, devem ser gravados.	(3) para aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991, todos os parâmetros listados nos apêndices D ~~e~~ou E deste regulamento, como aplicável, devem ser gravados.	
(c) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deverá estar operando continuamente, desde o instante em que o avião inicia a corrida de decolagem ou a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo até que o avião tenha completado a corrida de pouso ou a aeronave de asas rotativas tenha pousado em seu destino.	(c) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deverá estar operando continuamente, desde o instante em que o avião inicia a corrida de decolagem ou a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo até que o avião tenha completado a corrida de pouso ou a aeronave de asas rotativas tenha pousado em seu destino.	
(d) Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção e exceto para dados registrados que tenham sido apagados como autorizado por esta seção, cada detentor de certificado deve conservar os dados gravados estabelecidos pelo parágrafo (a) desta seção até que a aeronave tenha sido utilizada durante pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado no parágrafo (c) desta seção. Em adição, cada detentor de certificado deve conservar a gravação dos dados estabelecidos no parágrafo (b) desta seção para um avião até que ele haja sido operado por pelo menos 25 horas e para um helicóptero até que ele haja sido operado por pelo menos 10 horas, considerado o tempo de operação previsto no parágrafo (c) desta seção. Pode ser apagada 1 hora de gravação com o propósito de testar o gravador ou o sistema de gravação. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos já acumulados no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.	(d) Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção e exceto para dados registrados que tenham sido apagados como autorizado por esta seção, cada detentor de certificado deve conservar os dados gravados estabelecidos pelo parágrafo (a) desta seção até que a aeronave tenha sido utilizada durante pelo menos 25 horas do tempo de operação especificado no parágrafo (c) desta seção. Em adição, cada detentor de certificado deve conservar a gravação dos dados estabelecidos no parágrafo (b) desta seção para um avião até que ele haja sido operado por pelo menos 25 horas e para um helicóptero até que ele haja sido operado por pelo menos 10 horas, considerado o tempo de operação previsto no parágrafo (c) desta seção. Pode ser apagada 1 hora de gravação com o propósito de testar o gravador ou o sistema de gravação. Qualquer apagamento feito de acordo com este parágrafo deve ser dos dados mais antigos já acumulados no momento do teste. Exceto como previsto no parágrafo (e) desta seção, nenhuma gravação precisa ser conservada por mais de 60 dias.	
(e) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata comunicação à ANAC e que resulte no encerramento do voo, o detentor de certificado deve remover a gravação da aeronave e conservar os dados requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção por pelo menos 60 dias ou por um período maior se assim requerido pela ANAC.	(e) No evento de um acidente ou ocorrência que requeira imediata comunicação à ANAC e que resulte no encerramento do voo, o detentor de certificado deve remover a gravação da aeronave e conservar os dados requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção por pelo menos 60 dias ou por um período maior se assim requerido pela ANAC.	

(f)(1) Para aviões fabricados em, ou antes, de 18 de agosto de 2000, e todas as outras aeronaves, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos 23.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), 25.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (7)), 27.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), ou 29.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), conforme aplicável. A correlação requerida pelo parágrafo (c) das seções já referidas, como aplicável, só necessita ser determinada para uma aeronave de um grupo de aeronaves que:	(f)(1) Para aviões fabricados em, ou antes, de 18 de agosto de 2000, e todas as outras aeronaves, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos 23.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), 25.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (7)), 27.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), ou 29.1459 (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), conforme aplicável. A correlação requerida pelo parágrafo (c) das seções já referidas, como aplicável, só necessita ser determinada para uma aeronave de um grupo de aeronaves que:	
(i) sejam do mesmo tipo;	(i) sejam do mesmo tipo;	
(ii) nas quais os modelos de gravador e suas instalações sejam idênticos; e	(ii) nas quais os modelos de gravador e suas instalações sejam idênticos; e	
(iii) nas quais não existam diferenças de projeto de tipo no que se refere à instalação dos instrumentos do primeiro piloto correlacionados com o gravador de voo. A calibração mais recente dos instrumentos, incluindo a gravação a partir da qual essa calibração foi derivada, deve ser conservada pelo detentor de certificado.	(iii) nas quais não existam diferenças de projeto de tipo no que se refere à instalação dos instrumentos do primeiro piloto correlacionados com o gravador de voo. A calibração mais recente dos instrumentos, incluindo a gravação a partir da qual essa calibração foi derivada, deve ser conservada pelo detentor de certificado.	
(2) para aviões fabricados após 18 de agosto de 2000, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos 23.1459(a) (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), (b), (d) e (e) do RBAC 23 ou 25.1459(a) (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (7)), (b), (d) e (e) do RBAC 25, conforme aplicável. Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve possuir um número de pontos suficiente para estabelecer a conversão dos valores gravados para unidades de engenharia ou valores discretos sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados para velocidade e altitude fazendo parte integral de um sistema de gravação de dados de voo, uma única correlação pode ser estabelecida para qualquer grupo de aviões:	(2) para aviões fabricados após 18 de agosto de 2000, cada gravador de dados de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos 23.1459(a) (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (6)), (b), (d) e (e) do RBAC 23 ou 25.1459(a) (exceto parágrafos (a)(3)(ii) e (7)), (b), (d) e (e) do RBAC 25, conforme aplicável. Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve possuir um número de pontos suficiente para estabelecer a conversão dos valores gravados para unidades de engenharia ou valores discretos sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Exceto para aviões tendo sensores separados para velocidade e altitude fazendo parte integral de um sistema de gravação de dados de voo, uma única correlação pode ser estabelecida para qualquer grupo de aviões:	
(i) que sejam do mesmo tipo;	(i) que sejam do mesmo tipo;	
(ii) nos quais o sistema de gravação de dados de voo e sua instalação sejam os mesmos; e	(ii) nos quais o sistema de gravação de dados de voo e sua instalação sejam os mesmos; e	
(iii) nos quais não existe diferença no projeto de tipo no que diz respeito à instalação daqueles sensores associados com o sistema de gravação de dados de voo. O detentor de certificado deve conservar documentação suficiente para converter os dados gravados requeridos pelo apêndice aplicável para unidades de engenharia e para valores discretos.	(iii) nos quais não existe diferença no projeto de tipo no que diz respeito à instalação daqueles sensores associados com o sistema de gravação de dados de voo. O detentor de certificado deve conservar documentação suficiente para converter os dados gravados requeridos pelo apêndice aplicável para unidades de engenharia e para valores discretos.	
(g) Cada gravador de dados de voo requerido por esta seção, que grave os dados especificados nos parágrafos (a) e (b) desta seção, deve possuir um dispositivo aprovado que facilite a localização do gravador quando submerso.	(g) Cada gravador de dados de voo requerido por esta seção, que grave os dados especificados nos parágrafos (a) e (b) desta seção, deve possuir um dispositivo aprovado que facilite a localização do gravador quando submerso.	
(h) Os parâmetros operacionais que devem ser gravados pelos gravadores digitais de dados de voo requeridos pelos parágrafos (i) e (j) desta seção são os abaixo (a frase “quando a fonte de informação estiver instalada” indica que a gravação do parâmetro não é requerida se precisar modificar o equipamento instalado):	(h) Os parâmetros operacionais que devem ser gravados pelos gravadores digitais de dados de voo requeridos pelos parágrafos (i) e (j) desta seção são os abaixo (a frase “quando a fonte de informação estiver instalada” indica que a gravação do parâmetro não é requerida se precisar modificar o equipamento instalado):	
(1) tempo;	(1) tempo;	
(2) altitude;	(2) altitude;	
(3) velocidade;	(3) velocidade;	
(4) proa - referência primária da tripulação (se selecionável, gravar, discreto, verdadeira ou magnética);	(4) proa - referência primária da tripulação (se selecionável, gravar, discreto, verdadeira ou magnética);	

(5) aceleração normal (vertical);	(5) aceleração normal (vertical);	
(6) atitude de arfagem;	(6) atitude de arfagem;	
(7) atitude de rolamento;	(7) atitude de rolamento;	
(8) acionamento manual do rádio transmissor ou referência da sincronização CVR/DFDR;	(8) acionamento manual do rádio transmissor ou referência da sincronização CVR/DFDR;	
(9) empuxo/potência de cada motor - referência primária da tripulação;	(9) empuxo/potência de cada motor - referência primária da tripulação;	
(10) situação de engajamento do piloto automático;	(10) situação de engajamento do piloto automático;	
(11) aceleração longitudinal;	(11) aceleração longitudinal;	
(12) acionamento do controle de arfagem;	(12) acionamento do controle de arfagem;	
(13) acionamento do controle de rolamento;	(13) acionamento do controle de rolamento;	
(14) acionamento do pedal de direção;	(14) acionamento do pedal de direção;	
(15) posição da superfície primária de controle de arfagem;	(15) posição da superfície primária de controle de arfagem;	
(16) posição da superfície primária de controle lateral;	(16) posição da superfície primária de controle lateral;	
(17) posição da superfície primária de controle de guinada;	(17) posição da superfície primária de controle de guinada;	
(18) aceleração lateral;	(18) aceleração lateral;	
(19) posição da superfície do compensador de profundidade ou os parâmetros do parágrafo (a)(82) desta seção se gravados correntemente;	(19) posição da superfície do compensador de profundidade ou os parâmetros do parágrafo (a)(82) desta seção se gravados correntemente;	
(20) posição do flape de bordo de fuga ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(85) desta seção);	(20) posição do flape de bordo de fuga ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (~~a~~h)(85) desta seção);	
(21) posição do flape de bordo de ataque ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(86) desta seção);	(21) posição do flape de bordo de ataque ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (~~a~~h)(86) desta seção);	
(22) posição de cada reversor de empuxo (ou equivalente para aviões com hélices);	(22) posição de cada reversor de empuxo (ou equivalente para aviões com hélices);	
(23) seleção do “spoiler” de solo ou do freio aerodinâmico (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (a)(87) desta seção);	(23) seleção do “*spoiler*” de solo ou do freio aerodinâmico (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (~~a~~h)(87) desta seção);	
(24) temperatura total do ar ou temperatura do ar externo;	(24) temperatura total do ar ou temperatura do ar externo;	
(25) modos e situação de engajamento do Sistema Automático de Controle de voo (AFCS), incluindo “autothrottle”;	(25) modos e situação de engajamento do Sistema Automático de Controle de voo (AFCS), incluindo “*autothrottle*”;	
(26) altitude rádio (quando a fonte de informação estiver instalada);	(26) altitude rádio (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(27) desvio do “localizer”, azimute do MLS;	(27) desvio do “*localizer*”, azimute do MLS;	
(28) desvio do “glideslope”, elevação do MLS;	(28) desvio do “*glideslope*”, elevação do MLS;	
(29) passagem pelo “marker beacon”;	(29) passagem pelo “marker beacon”;	
(30) alarme geral (“master warning”);	(30) alarme geral (“master warning”);	
(31) sensor ar/solo (sistema primário do avião: trem de pouso principal ou bequilha);	(31) sensor ar/solo (sistema primário do avião: trem de pouso principal ou bequilha);	
(32) ângulo de ataque (quando a fonte de informação estiver instalada);	(32) ângulo de ataque (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(33) baixa pressão hidráulica (cada sistema);	(33) baixa pressão hidráulica (cada sistema);	
(34) velocidade no solo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(34) velocidade no solo (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(35) sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS);	(35) sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS);	
(36) posição do trem de pouso ou do comando do mesmo na cabine de comando;	(36) posição do trem de pouso ou do comando do mesmo na cabine de comando;	
(37) ângulo de deriva (quando a fonte de informação estiver instalada);	(37) ângulo de deriva (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(38) direção e velocidade do vento (quando a fonte de informação estiver instalada);	(38) direção e velocidade do vento (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(39) latitude e longitude (quando a fonte de informação estiver instalada);	(39) latitude e longitude (quando a fonte de informação estiver instalada);	

(40) “stick shaker/pusher” (quando a fonte de informação estiver instalada);	(40) “*stick shaker/pusher*” (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(41) tesoura de vento - “windshear” (quando a fonte de informação estiver instalada);	(41) tesoura de vento - “*windshear*” (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(42) posição das manetes;	(42) posição das manetes;	
(43) parâmetros adicionais dos motores (como designados no apêndice M deste regulamento);	(43) parâmetros adicionais dos motores (como designados no apêndice ~~M~~F deste regulamento);	
(44) sistema embarcado de prevenção de colisões - ACAS;	(44) sistema embarcado de prevenção de colisões - ACAS;	
(45) distâncias DME 1 e 2;	(45) distâncias DME 1 e 2;	
(46) frequências selecionadas em Nav 1 e Nav 2;	(46) frequências selecionadas em Nav 1 e Nav 2;	
(47) ajuste do altímetro selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(47) ajuste do altímetro selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(48) altitude selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(48) altitude selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(49) velocidade selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(49) velocidade selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(50) no *Mach* selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(50) no *Mach* selecionado (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(51) velocidade vertical selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(51) velocidade vertical selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(52) proa selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(52) proa selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(53) trajetória de voo selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(53) trajetória de voo selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(54) altura de decisão - DH - selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	(54) altura de decisão - DH - selecionada (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(55) formato de apresentação do EFIS;	(55) formato de apresentação do EFIS;	
(56) formato da apresentação do dispositivo de alertas múltiplos;	(56) formato da apresentação do dispositivo de alertas múltiplos;	
(57) comando do empuxo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(57) comando do empuxo (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(58) empuxo desejado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(58) empuxo desejado (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(59) quantidade de combustível no tanque de compensação (quando a fonte de informação estiver instalada);	(59) quantidade de combustível no tanque de compensação (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(60) sistema primário para referência de navegação;	(60) sistema primário para referência de navegação;	
(61) gelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(61) gelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(62) alarme de vibração de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(62) alarme de vibração de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(63) alarme de sobre temperatura de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(63) alarme de sobre temperatura de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(64) alarme de baixa pressão de óleo de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(64) alarme de baixa pressão de óleo de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(65) alarme de sobre rotação de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(65) alarme de sobre rotação de cada motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(66) posição da superfície do compensador de direção;	(66) posição da superfície do compensador de direção;	
(67) posição da superfície do compensador de rolamento;	(67) posição da superfície do compensador de rolamento;	
(68) pressão do freio (sistema selecionado);	(68) pressão do freio (sistema selecionado);	
(69) aplicação do pedal do freio (direito e esquerdo);	(69) aplicação do pedal do freio (direito e esquerdo);	
(70) ângulo de glissada ou de derrapagem (quando a fonte de informação estiver instalada);	(70) ângulo de glissada ou de derrapagem (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(71) posição da válvula de sangria do motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	(71) posição da válvula de sangria do motor (quando a fonte de informação estiver instalada);	

(72) seleção de sistema antigelo ou de degelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	(72) seleção de sistema antigelo ou de degelo (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(73) centro de gravidade computado (quando a fonte de informação estiver instalada);	(73) centro de gravidade computado (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(74) estado da barra elétrica AC;	(74) estado da barra elétrica AC;	
(75) estado da barra elétrica DC;	(75) estado da barra elétrica DC;	
(76) posição da válvula de sangria do APU (quando a fonte de informação estiver instalada);	(76) posição da válvula de sangria do APU (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(77) pressão hidráulica (cada sistema);	(77) pressão hidráulica (cada sistema);	
(78) perda de pressão na cabine;	(78) perda de pressão na cabine;	
(79) falha do computador;	(79) falha do computador;	
(80) apresentador (display) “heads-up” (quando a fonte de informação estiver instalada);	(80) apresentador (display) “*heads-up*” (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(81) apresentador (display) “para-visual” (quando a fonte de informação estiver instalada);	(81) apresentador (display) “para-visual” (quando a fonte de informação estiver instalada);	
(82) posição do comando do compensador de arfagem na cabine;	(82) posição do comando do compensador de arfagem na cabine;	
(83) posição do comando do compensador de rolamento na cabine;	(83) posição do comando do compensador de rolamento na cabine;	
(84) posição do comando do compensador de direção na cabine;	(84) posição do comando do compensador de direção na cabine;	
(85) posição dos flapes de bordo de fuga e de seu controle na cabine;	(85) posição dos flapes de bordo de fuga e de seu controle na cabine;	
(86) posição dos flapes de bordo de ataque e de seu controle na cabine;	(86) posição dos flapes de bordo de ataque e de seu controle na cabine;	
(87) posição do “spoiler” de solo e seleção do freio aerodinâmico;	(87) posição do “*spoiler*” de solo e seleção do freio aerodinâmico; e	
(88) todas as forças de comando dos controles de voo da cabine (volante, coluna e pedais);	(88) todas as forças de comando dos controles de voo da cabine (volante, coluna e pedais)~~;~~).	
(i) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e fabricados após 18 de agosto de 2000:	(i) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e fabricados após 18 de agosto de 2000:	
(1) os parâmetros listados nos parágrafos (h)(1) a (h)(57) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	(1) os parâmetros listados nos parágrafos (h)(1) a (h)(57) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	
(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	
(j) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenham sido fabricados após 19 de agosto de 2002 os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) a (a)(88) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	(j) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenham sido fabricados após 19 de agosto de 2002 os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) a (a)(88) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.	
(k) Para aeronaves fabricadas antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não precisam ter conformidade com esta seção: Bell 212, Bell 214ST, Bell 412, Bell 412SP, Boeing Chinook (BV-234), Boeing/Kavasaki Vertol 107 (BV/KV-107-II), de Havilland DHC-6, Eurocopter Puma 330J, Sikorsky 58, Sikorsky 61N e Sikorsky 76A.	(k) Para aeronaves fabricadas antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não precisam ter conformidade com esta seção: Bell 212, Bell 214ST, Bell 412, Bell 412SP, Boeing Chinook (BV-234), Boeing/Ka~~v~~wasaki Vertol 107 (BV/KV-107-II), de Havilland DHC-6, Eurocopter Puma 330J, Sikorsky 58, Sikorsky 61N e Sikorsky 76A.	

(l) Em 7 de abril de 2014, todas as aeronaves fabricadas antes de 7 de abril de 2012, também devem atender aos requisitos 23.1459(a)(7) do RBAC 23, 25.1459(a)(8) do RBAC 25, 27.1459(e) do RBAC 27, ou 29.1459(e) do RBAC 29, conforme aplicável.	(l) Em 7 de abril de 2014, todas as aeronaves fabricadas antes de 7 de abril de 2012, também devem atender aos requisitos 23.1459(a)(7) do RBAC 23, 25.1459(a)(8) do RBAC 25, 27.1459(e) do RBAC 27, ou 29.1459(e) do RBAC 29, conforme aplicável.	
(m) Todas as aeronaves fabricadas a partir de 7 de abril de 2012, devem possuir instalado um gravador de dados de voo, que também:	(m) Todas as aeronaves fabricadas a partir de 7 de abril de 2012, devem possuir instalado um gravador de dados de voo, que também:	
(1) atenda aos requisitos 23.1459 (a)(3), (a)(6), e (a)(7) do RBAC 23, 25.1459 (a)(3), (a)(7), e (a)(8) do RBAC 25, 27.1459 (a)(3), (a)(6), e (e) do RBAC 27, ou 29.1459 (a)(3), (a)(6) e (e) do RBAC 29, conforme aplicável; e	(1) atenda aos requisitos 23.1459 (a)(3), (a)(6), e (a)(7) do RBAC 23, 25.1459 (a)(3), (a)(7), e (a)(8) do RBAC 25, 27.1459 (a)(3), (a)(6), e (e) do RBAC 27, ou 29.1459 (a)(3), (a)(6) e (e) do RBAC 29, conforme aplicável; e	
(2) armazene as 25 horas de informação exigida no parágrafo (d) desta seção através de um gravador que satisfaça a TSO-C124a, ou versão posterior.	(2) armazene as 25 horas de informação exigida no parágrafo (d) desta seção através de um gravador que satisfaça a TSO-C124a, ou versão posterior.	
135.152a Gravadores digitais de dados de voo para aviões com 10 a 19 assentos	135.152a Gravadores digitais de dados de voo para aviões com 10 a 19 assentos	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, ninguém pode operar, segundo este regulamento, um avião com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido apresentado para registro no Brasil ou que tenha sido registrado fora do Brasil e incorporado às especificações operativas de um operador brasileiro após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizarem um método digital para gravar e conservar dados e para, prontamente, recuperar tais dados a partir da gravação. A partir de 20 de agosto de 2001, aviões apresentados para registro no Brasil após 11 de outubro de 1991, devem atender aos requisitos desta seção ou aos requisitos aplicáveis dos parágrafos da seção 135.152 do RBAC 135. Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, ninguém pode operar, segundo este regulamento, um avião com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido apresentado para registro no Brasil ou que tenha sido registrado fora do Brasil e incorporado às especificações operativas de um operador brasileiro após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizarem um método digital para gravar e conservar dados e para, prontamente, recuperar tais dados a partir da gravação. A partir de 20 de agosto de 2001, aviões apresentados para registro no Brasil após 11 de outubro de 1991, devem atender aos requisitos desta seção ou aos requisitos aplicáveis dos parágrafos da seção 135.152 do RBAC 135. Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001:	
(1) os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a (h)(18) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice B do RBAC 135, exceto que:	(1) os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a (h)(18) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice B do RBAC 135, exceto que:	
(i) deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(12) ou no parágrafo 135.152 (h)(15) deste regulamento; deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(13) ou no parágrafo 135.152(h)(16) deste regulamento; e deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(14) ou no parágrafo 135.152(h)(17) deste regulamento;	(i) deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(12) ou no parágrafo 135.152 (h)(15) deste regulamento; deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(13) ou no parágrafo 135.152(h)(16) deste regulamento; e deve ser gravado o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(14) ou no parágrafo 135.152(h)(17) deste regulamento;	
(ii) para aviões com mais de dois motores, o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(18) deste regulamento, desde que exista capacidade suficiente no gravador instalado, deve, também, ser gravado;	(ii) para aviões com mais de dois motores, o parâmetro listado no parágrafo 135.152(h)(18) deste regulamento, desde que exista capacidade suficiente no gravador instalado, deve, também, ser gravado;	
(iii) os parâmetros listados no parágrafo 135.152(h)(12) a (h)(17) deste regulamento podem ser registrados, cada um deles, de uma única fonte; e	(iii) os parâmetros listados no parágrafo 135.152(h)(12) a (h)(17) deste regulamento podem ser registrados, cada um deles, de uma única fonte; e	
(iv) qualquer parâmetro para o qual o apêndice B do RBAC 135 não apresentar valores deve ser gravado dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice M do RBAC 121.	(iv) qualquer parâmetro para o qual o apêndice B do RBAC 135 não apresentar valores deve ser gravado dentro das faixas, precisões e resoluções especificadas no apêndice M do RBAC 121.	
(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(19) a (h)(22) deste regulamento devem, também, ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice B do RBAC 135.	(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação (DFDAU ou equivalente e DFDR), os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(19) a (h)(22) deste regulamento devem, também, ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice B do RBAC 135.	

(3) o gravador de dados de voo aprovado requerido por esta seção deve ser instalado tão cedo quanto praticável, mas não mais tarde do que na próxima grande inspeção de manutenção a ser realizada após 18 de agosto de 1999. É considerada como uma grande inspeção de manutenção qualquer programação que mantenha o avião fora de serviço por 4 dias ou mais e que inclua o acesso a grande componentes estruturais.	(3) o gravador de dados de voo aprovado requerido por esta seção deve ser instalado tão cedo quanto praticável, mas não mais tarde do que na próxima grande inspeção de manutenção a ser realizada após 18 de agosto de 1999. É considerada como uma grande inspeção de manutenção qualquer programação que mantenha o avião fora de serviço por 4 dias ou mais e que inclua o acesso a grandes componentes estruturais.	
(b) Para aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2000:	(b) Para aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2000:	
(1) os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a (h)(57) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121;	(1) os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a (h)(57) deste regulamento devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121;	
(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais listados no parágrafo 135.152(h) deste regulamento e para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121 até 20 de agosto de 2001.	(2) proporcionalmente à capacidade do sistema de gravação, todos os parâmetros adicionais listados no parágrafo 135.152(h) deste regulamento e para os quais fontes de informação estiverem instaladas e ligadas ao sistema de gravação devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121 até 20 de agosto de 2001.	
(c) Para todos os aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2002, os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a 135.152(h)(88) devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121.	(c) Para todos os aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2002, os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a 135.152(h)(88) devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121.	
(d) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos do RBAC 25, parágrafos 25.1459(a), (b), (d) e (e). Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados pelo gravador de dados de voo e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve conter um número suficiente de pontos de modo a permitir uma conversão precisa dos valores gravados em unidades de engenharia, ou estados discretos, sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:	(d) Cada gravador de voo requerido por esta seção deve ser instalado de acordo com os requisitos do RBAC 25, parágrafos 25.1459(a), (b), (d) e (e). Deve ser estabelecida uma correlação entre os valores gravados pelo gravador de dados de voo e os valores correspondentes sendo medidos. A correlação deve conter um número suficiente de pontos de modo a permitir uma conversão precisa dos valores gravados em unidades de engenharia, ou estados discretos, sobre toda a faixa de operação do parâmetro. Uma única correlação pode ser estabelecida para um grupo de aviões:	
(1) que sejam do mesmo tipo;	(1) que sejam do mesmo tipo;	
(2) nos quais o modelo do gravador de voo e sua instalação são idênticos;	(2) nos quais o modelo do gravador de voo e sua instalação são idênticos;	
(3) nos quais não haja diferença no projeto de tipo com respeito à instalação dos sensores associados com o sistema do gravador de dados de voo. A documentação de correlação deve ser conservada pelo detentor de certificado.	(3) nos quais não haja diferença no projeto de tipo com respeito à instalação dos sensores associados com o sistema do gravador de dados de voo. A documentação de correlação deve ser conservada pelo detentor de certificado.	
(e) Todos os aviões sujeitos a esta seção estão, também, sujeitos aos requisitos e exceções estabelecidas nos parágrafos 135.152(c) a 135.152(e) e 135.152(g) deste regulamento.	(e) Todos os aviões sujeitos a esta seção estão, também, sujeitos aos requisitos e exceções estabelecidas nos parágrafos 135.152(c) a 135.152(e) e 135.152(g) deste regulamento.	

(f) Para aviões fabricados antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não necessitam apresentar conformidade com esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 135.152 do RBAC 135, como apropriado: Beech Aircraft séries 99, Beech Aircraft 1300, Beech Aircraft 1900C, Construcciones Aeronauticas S.A. (CASA) C-212, deHavilland DHC-6, Dornier 228, HS-748, Embraer EMB 110, Jetstream 3101, Jetstream 3201 e Fairchild Aircraft SA-226 e Fairchild Metro SA-227.	(f) Para aviões fabricados antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não necessitam apresentar conformidade com esta seção, mas devem continuar a atender aos parágrafos aplicáveis da seção 135.152 do RBAC 135, como apropriado: Beech Aircraft s~~é~~eries 99, Beech Aircraft 1300, Beech Aircraft 1900C, Construcciones Aeron~~a~~áuticas S.A. (CASA) C-212, deHavilland DHC-6, Dornier 228, HS-748, Embraer EMB 110, Jetstream 3101, Jetstream 3201 e Fairchild Aircraft SA-226 e Fairchild Metro SA-227.	
135.153 Sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS)	135.153 ~~Sistema de alarme de proximidade do solo (GPWS)~~[Reservado]	Seção com validade expirada.
(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que ele seja equipado com um sistema aprovado de alarme de proximidade do solo (Ground Proximity Warning System - GPWS).	~~(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que ele seja equipado com um sistema aprovado de alarme de proximidade do solo (Ground Proximity Warning System - GPWS).~~	
(b) [Reservado]	~~(b) [Reservado]~~	
(c) Para um sistema requerido por esta seção, o Manual de Voo (AFM) e o Manual Geral de Operações (MGO) aprovado do avião deverá conter:	~~(c) Para um sistema requerido por esta seção, o Manual de Voo (AFM) e o Manual Geral de Operações (MGO) aprovado do avião deverá conter:~~	
(1) procedimentos apropriados para:	~~(1) procedimentos apropriados para:~~	
(i) a utilização do sistema;	~~(i) a utilização do sistema;~~	
(ii) operação correta do sistema por parte da tripulação;	~~(ii) operação correta do sistema por parte da tripulação;~~	
(iii) desativação do sistema em condições de emergência e em condições planejadas anormais; e	~~(iii) desativação do sistema em condições de emergência e em condições planejadas anormais; e~~	
(2) uma descrição de todas as fontes de sinais para o sistema que devem estar em operação.	~~(2) uma descrição de todas as fontes de sinais para o sistema que devem estar em operação.~~	
(d) Ninguém pode desativar um sistema requerido por esta seção, exceto de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM).	~~(d) Ninguém pode desativar um sistema requerido por esta seção, exceto de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM).~~	
(e) Sempre que um sistema requerido por esta seção for desativado, deve ser feita uma anotação nos registros de manutenção do avião constando data e horário da desativação.	~~(e) Sempre que um sistema requerido por esta seção for desativado, deve ser feita uma anotação nos registros de manutenção do avião constando data e horário da desativação.~~	
(f) A validade desta seção expira em 1º de janeiro de 2008 para aviões engajados em voos internacionais e em 1º de janeiro de 2011 para os demais aviões.	~~(f) A validade desta seção expira em 1º de janeiro de 2008 para aviões engajados em voos internacionais e em 1º de janeiro de 2011 para os demais aviões.~~	
135.154 Sistema de percepção e alarme de proximidade do solo (E-GPWS)	135.154 Sistema de percepção e alarme de proximidade do solo (~~E-GPWS~~EGPWS)	
(a) Aviões fabricados após 31 de dezembro de 2003:	(a) Aviões fabricados após 31 de dezembro de 2003:	
(1) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema; e	(1) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir~~,~~ também um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema; e	
(2) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151.	(2) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151.	

(b) Aviões fabricados em ou antes de 1º de janeiro de 2004:	(b) Aviões fabricados em ou antes de 1º de janeiro de 2004:	
(1) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipada com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151(equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também um mostrador (display) aprovado, mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema;	(1) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipad~~a~~o com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir~~,~~ também um mostrador (display) aprovado, mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema;	
(2) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151; e	(2) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151; e	
(3) as datas referidas nos subparágrafos (b)(1) e (b)(2) deste parágrafo aplicam-se a aviões operados em rotas internacionais. A menos que de outra forma determinado pela ANAC, para aviões operados exclusivamente dentro do Brasil, o prazo estende-se até 31 de dezembro de 2010.	(3) as datas referidas nos subparágrafos (b)(1) e (b)(2) deste parágrafo aplicam-se a aviões operados em rotas internacionais. A menos que de outra forma determinado pela ANAC, para aviões operados exclusivamente dentro do Brasil, o prazo estende-se até 31 de dezembro de 2010.	
(c) Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM). O Manual de voo da Aeronave (AFM ou RFM) (AFM) deve conter procedimentos apropriados para:	(c) Manual de voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM).~~aeronave. O ~~M~~manual de voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM) (AFM)~~aeronave deve conter procedimentos apropriados para:	
(1) a utilização do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo; e	(1) a utilização do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo; e	
(2) reação apropriada da tripulação de voo em resposta aos alertas visuais e sonoros do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo;	(2) reação apropriada da tripulação de voo em resposta aos alertas visuais e sonoros do sistema de percepção e alarme de proximidade do solo;	
(3) operação correta do sistema por parte da tripulação; e	(3) operação correta do sistema por parte da tripulação; e	
(4) desativação do sistema em condições de emergência e em condições planejadas e anormais.	(4) desativação do sistema em condições de emergência e em condições planejadas e anormais.	
135.155 Extintores de incêndio: aeronaves transportando passageiros	135.155 Extintores de incêndio: aeronaves transportando passageiros	
Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com extintores de incêndio, de tipo aprovado, para uso na cabine de comando e de passageiros, como se segue:	Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com extintores de incêndio, de tipo aprovado, para uso na cabine de comando e de passageiros, como se segue:	
(a) o tipo e a quantidade do agente extintor devem ser adequados para todos os tipos de fogo de ocorrência previsível;	(a) o tipo e a quantidade do agente extintor devem ser adequados para todos os tipos de fogo de ocorrência previsível;	
(b) pelo menos um extintor manual deve ser provido e adequadamente posicionado na cabine de comando, para uso dos tripulantes; e	(b) pelo menos um extintor manual deve ser provido e adequadamente posicionado na cabine de comando, para uso dos tripulantes; e	
(c) pelo menos um extintor manual deve ser colocado e adequadamente posicionado na cabine de passageiros de cada aeronave tendo uma configuração para passageiros de pelo menos 10, mas menos de 31 assentos.	(c) pelo menos um extintor manual deve ser colocado e adequadamente posicionado na cabine de passageiros de cada aeronave tendo uma configuração para passageiros de pelo menos 10, mas menos de 31 assentos.	
135.157 Requisitos para equipamentos de oxigênio	135.157 Requisitos para equipamentos de oxigênio	
(a) Aeronaves não pressurizadas - Ninguém pode operar uma aeronave não pressurizada, nas altitudes de voo estabelecidas nesta seção, a menos que ela seja equipada com máscaras de oxigênio e com oxigênio suficientes para suprir os pilotos de acordo com o disposto no parágrafo 135.89(a) e para suprir, quando voando:	(a) Aeronaves não pressurizadas - Ninguém pode operar uma aeronave não pressurizada, nas altitudes de voo estabelecidas nesta seção, a menos que ela seja equipada com máscaras de oxigênio e com oxigênio suficientes para suprir os pilotos de acordo com o disposto no parágrafo 135.89(a) e para suprir, quando voando:	

(1) em altitudes acima de 10.000 e até 15.000 pés MSL, oxigênio para pelo menos 10% dos ocupantes da aeronave, outros que não os pilotos, para a parte do voo nessas altitudes que tiver duração superior a 30 minutos; e	(1) em altitudes acima de 10.000 e até 15.000 pés MSL, oxigênio para pelo menos 10% dos ocupantes da aeronave, outros que não os pilotos, para a parte do voo nessas altitudes que tiver duração superior a 30 minutos; e	
(2) acima de 15.000 pés MSL, oxigênio para cada ocupante da aeronave que não os pilotos.	(2) acima de 15.000 pés MSL, oxigênio para cada ocupante da aeronave que não os pilotos.	
(b) Aeronaves pressurizadas - Ninguém pode operar uma aeronave pressurizada:	(b) Aeronaves pressurizadas - Ninguém pode operar uma aeronave pressurizada:	
(1) em altitudes acima de 25.000 pés MSL, a menos que haja disponibilidade de máscaras e de oxigênio para fornecer, pelo menos, 10 minutos de oxigênio suplementar para cada ocupante da aeronave, outros que não os pilotos, para uso durante uma descida devido a perda de pressurização da cabine; e	(1) em altitudes acima de 25.000 pés MSL, a menos que haja disponibilidade de máscaras e de oxigênio para fornecer, pelo menos, 10 minutos de oxigênio suplementar para cada ocupante da aeronave, outros que não os pilotos, para uso durante uma descida devido a perda de pressurização da cabine; e	
(2) a menos que ela seja equipada com máscaras de oxigênio e com oxigênio suficientes para atender ao parágrafo (a) desta seção sempre que a altitude pressão da cabine exceder 10.000 pés MSL e, se houver falha de pressurização, para atender ao disposto no parágrafo 135.89(a) ou para prover duas horas de oxigênio para cada piloto, o que for maior, além de suprir enquanto voando:	(2) a menos que ela seja equipada com máscaras de oxigênio e com oxigênio suficientes para atender ao parágrafo (a) desta seção sempre que a altitude pressão da cabine exceder 10.000 pés MSL e, se houver falha de pressurização, para atender ao disposto no parágrafo 135.89(a) ou para prover duas horas de oxigênio para cada piloto, o que for maior, além de suprir enquanto voando:	
(i) em níveis de voo acima de 10.000 e até 15.000 pés MSL, oxigênio para, pelo menos, 10% dos ocupantes da aeronave, outros que não os pilotos, para a parte do voo nessas altitudes que tiver duração superior a 30 minutos; e	(i) em níveis de voo acima de 10.000 e até 15.000 pés MSL, oxigênio para, pelo menos, 10% dos ocupantes da aeronave, outros que não os pilotos, para a parte do voo nessas altitudes que tiver duração superior a 30 minutos; e	
(ii) acima de 25.000 pés MSL, oxigênio para cada ocupante da aeronave, outros que não os pilotos, para uma hora, a menos que, em todo o tempo durante o voo acima dessa altitude, o avião possa descer com segurança para 15.000 pés MSL dentro de quatro minutos, quando, então, é requerido apenas 30 minutos de suprimento.	(ii) acima de 25.000 pés MSL, oxigênio para cada ocupante da aeronave, outros que não os pilotos, para uma hora, a menos que, em todo o tempo durante o voo acima dessa altitude, o avião possa descer com segurança para 15.000 pés MSL dentro de quatro minutos, quando, então, é requerido apenas 30 minutos de suprimento.	
(c) O equipamento requerido por esta seção deve ter meios para:	(c) O equipamento requerido por esta seção deve ter meios para:	
(1) permitir que o piloto determine, prontamente e em voo, a quantidade de oxigênio disponível em cada fonte de suprimento e se o oxigênio está sendo entregue nas unidades de fornecimento; ou	(1) permitir que o piloto determine, prontamente e em voo, a quantidade de oxigênio disponível em cada fonte de suprimento e se o oxigênio está sendo entregue nas unidades de fornecimento; ou	
(2) no caso de unidades individuais de fornecimento, permitir que cada usuário faça tais determinações quanto à entrega e ao fornecimento de oxigênio para si mesmo; e	(2) no caso de unidades individuais de fornecimento, permitir que cada usuário faça tais determinações quanto à entrega e ao fornecimento de oxigênio para si mesmo; e	
(3) permitir aos pilotos usar oxigênio não diluído, a seu critério, em altitudes acima de 25.000 pés MSL.	(3) permitir aos pilotos usar oxigênio não diluído, a seu critério, em altitudes acima de 25.000 pés MSL.	
135.158 Sistema de indicação do aquecimento do "pitot"	135.158 Sistema de indicação do aquecimento do "*pitot*"	
(a) Ninguém pode operar um avião categoria transporte equipado com um sistema de aquecimento do tubo de "pitot" dos instrumentos de voo, a menos que o avião seja equipado, também, com um sistema de indicação do funcionamento do sistema de aquecimento que atenda à seção 25.1326 do RBHA 25, vigente em 12 de abril de 1978.	(a) Ninguém pode operar um avião categoria transporte equipado com um sistema de aquecimento do tubo de "*pitot*" dos instrumentos de voo, a menos que o avião seja equipado, também, com um sistema de indicação do funcionamento do sistema de aquecimento que atenda à seção 25.1326 do RBHA 25, vigente em 12 de abril de 1978.	
135.159 Requisitos de equipamentos: transporte de passageiros em voo VFR noturno	135.159 Requisitos de equipamentos: transporte de passageiros em voo VFR noturno	
Ninguém pode operar uma aeronave em voo VFR noturno, transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com:	Ninguém pode operar uma aeronave em voo VFR noturno, transportando passageiros, a menos que ela seja equipada com:	
(a) um indicador giroscópico de razão de curva por piloto requerido, exceto nas seguintes aeronaves:	(a) um indicador giroscópico de razão de curva por piloto requerido, exceto nas seguintes aeronaves:	

(1) aviões com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 360º em arfagem e rolamento e instalado de acordo com os requisitos de instrumentos estabelecidos no parágrafo 121.305(j) do RBAC 121;	(1) aviões com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 360º em arfagem e rolamento e instalado de acordo com os requisitos de instrumentos estabelecidos no parágrafo 121.305(j) do RBAC 121;	
(2) helicópteros com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 80º de arfagem e 120º de rolamento e instalado de acordo com o parágrafo 29.1303(g) do RBAC 29; e	(2) helicópteros com um terceiro sistema de indicação de atitude utilizável em todas as atitudes de voo de 80º de arfagem e 120º de rolamento e instalado de acordo com o parágrafo 29.1303(g) do RBAC 29; e	
(3) helicópteros com peso máximo de decolagem aprovado de 6.000 lbs ou menos.	(3) helicópteros com peso máximo de decolagem aprovado de 6.000 lbs ou menos.	
(b) um indicador de derrapagem por piloto requerido;	(b) um indicador de derrapagem por piloto requerido;	
(c) um indicador giroscópico de arfagem e inclinação (horizonte artificial) por piloto requerido;	(c) um indicador giroscópico de arfagem e inclinação (horizonte artificial) por piloto requerido;	
(d) um indicador giroscópico de direção por piloto requerido;	(d) um indicador giroscópico de direção por piloto requerido;	
(e) um gerador ou geradores capazes de suprir todas as prováveis combinações de cargas elétricas contínuas em voo para alimentar os equipamentos requeridos e recarregar a bateria;	(e) um gerador ou geradores capazes de suprir todas as prováveis combinações de cargas elétricas contínuas em voo para alimentar os equipamentos requeridos e recarregar a bateria;	
(f) iluminação:	(f) iluminação:	
(1) um sistema de luzes anticolisão;	(1) um sistema de luzes anticolisão;	
(2) luzes dos instrumentos que tornem todos os instrumentos, interruptores e medidores facilmente legíveis e cujos raios luminosos diretos não atinjam os olhos dos pilotos; e	(2) luzes dos instrumentos que tornem todos os instrumentos, interruptores e medidores facilmente legíveis e cujos raios luminosos diretos não atinjam os olhos dos pilotos; e	
(3) uma lanterna portátil com pelo menos duas pilhas tamanho D ou equivalente por posto de pilotagem.	(3) uma lanterna portátil com pelo menos duas pilhas tamanho D ou equivalente por posto de pilotagem.	
(g) para os propósitos do parágrafo (e) desta seção, uma carga elétrica contínua em voo inclui as cargas que drenam corrente continuamente durante o voo, tais como equipamentos rádio e instrumentos alimentados eletricamente e luzes, mas não inclui cargas ocasionais intermitentes.	(g) para os propósitos do parágrafo (e) desta seção, uma carga elétrica contínua em voo inclui as cargas que drenam corrente continuamente durante o voo, tais como equipamentos rádio e instrumentos alimentados eletricamente e luzes, mas não inclui cargas ocasionais intermitentes.	
135.161 Equipamentos de comunicações e navegação: transporte de passageiros em voo VFR noturno ou VFR diurno em áreas controladas	135.161 Equipamentos de comunicações e navegação: transporte de passageiros em voo VFR noturno ou VFR diurno em áreas controladas	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo VFR noturno, ou VFR diurno em áreas controladas, a menos que ela tenha um equipamento rádio para comunicações bilaterais capaz, em voo, de transmitir e receber uma estação de solo distante 25 NM pelo menos.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo VFR noturno, ou VFR diurno em áreas controladas, a menos que ela tenha um equipamento rádio para comunicações bilaterais capaz, em voo, de transmitir e receber uma estação de solo distante 25 NM pelo menos.	
(b) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo VFR noturno, a menos que ela possua equipamentos de rádio-navegação capazes de receber sinais das estações de terra a serem utilizadas.	(b) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo VFR noturno, a menos que ela possua equipamentos de rádio~~-~~ navegação capazes de receber sinais das estações de terra a serem utilizadas.	
(c) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo em VFR e IFR em áreas controladas, a menos que ela tenha um equipamento rádio para comunicação bilaterais capaz, de transmitir e receber uma estação de solo e onde deverá manter escuta.	(c) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo em VFR e IFR em áreas controladas, a menos que ela tenha um equipamento rádio para comunicaçã~~ão~~ões bilaterais capaz~~,~~ de transmitir e receber uma estação de solo e onde deverá manter escuta.	
135.163 Requisitos de equipamentos: aeronaves transportando passageiros em voo IFR	135.163 Requisitos de equipamentos: aeronaves transportando passageiros em voo IFR	
Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR transportando passageiros, a menos que ela possua os seguintes equipamentos e instrumentos, todos funcionando:	Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR transportando passageiros, a menos que ela possua os seguintes equipamentos e instrumentos~~, todos funcionando:~~:	Remoção do termo “todos funcionando” por ser redundante à seção 135.179.
(a) um indicador de velocidade vertical para cada piloto requerido;	(a) um indicador de velocidade vertical para cada piloto requerido;	

(b) um indicador de temperatura externa;	(b) um indicador de temperatura externa;	
(c) um tubo “pitot”, com aquecimento, para cada indicador de velocidade;	(c) um tubo “*pitot*”, com aquecimento, para cada indicador de velocidade requerido;	Algumas aeronaves possuem três indicadores de velocidade e dois tubos de pitot com aquecimento. Para evitar a remoção desnecessária do terceiro indicador de velocidade para cumprir o requisito, foi acrescentado o termo para cada indicador de velocidade “requerido”.
(d) um dispositivo de alarme de falha de energia ou um indicador de vácuo para mostrar a energia disponível para instrumentos giroscópicos de cada fonte de energia;	(d) um dispositivo de alarme de falha de energia ou um indicador de vácuo para mostrar a energia disponível para instrumentos giroscópicos de cada fonte de energia;	
(e) uma fonte alternada de pressão estática para os indicadores de altitude, velocidade e velocidade vertical;	(e) uma fonte alternada de pressão estática para os indicadores de altitude, velocidade e velocidade vertical;	
(f) para aeronaves monomotoras:	(f) para aeronaves monomotoras:	
(1) duas fontes independentes de geração de energia elétrica cada uma das quais seja capaz de suprir todas as prováveis combinações de cargas elétricas contínuas em voo para alimentar os equipamentos e instrumentos requeridos; ou	(1) duas fontes independentes de geração de energia elétrica cada uma das quais seja capaz de suprir todas as prováveis combinações de cargas elétricas contínuas em voo para alimentar os equipamentos e instrumentos requeridos; ou	
(2) em adição à fonte primária de geração de energia elétrica, uma bateria de reserva ou uma fonte alternada de energia elétrica que seja capaz de suprir 150% das cargas elétricas de todos os instrumentos e equipamentos requeridos necessários para uma operação segura em emergência da aeronave por pelo menos uma hora;	(2) em adição à fonte primária de geração de energia elétrica, uma bateria de reserva ou uma fonte alternada de energia elétrica que seja capaz de suprir 150% das cargas elétricas de todos os instrumentos e equipamentos requeridos necessários para uma operação segura em emergência da aeronave por pelo menos uma hora;	
(g) para aeronaves multimotoras, pelo menos dois geradores ou alternadores montados em motores diferentes, para os quais qualquer combinação de metade da potência total ainda forneça potência suficiente para suprir as cargas elétricas de todos os instrumentos requeridos e equipamentos necessários para operação segura, em emergência, da aeronave. Para helicópteros multimotores, os dois geradores requeridos podem ser montados na caixa de engrenagem do rotor principal; e	(g) para aeronaves multimotoras, pelo menos dois geradores ou alternadores montados em motores diferentes, para os quais qualquer combinação de metade da potência total ainda forneça potência suficiente para suprir as cargas elétricas de todos os instrumentos requeridos e equipamentos necessários para operação segura, em emergência, da aeronave. Para helicópteros multimotores, os dois geradores requeridos podem ser montados na caixa de engrenagem do rotor principal; e	
(h) duas fontes independentes de energia para os instrumentos giroscópicos (com meios de selecionar cada uma delas), das quais pelo menos uma seja uma bomba de vácuo ou gerador acionado pelo motor. Cada uma das fontes deve ser capaz de alimentar todos os instrumentos giroscópicos, devendo ser instalada de modo que a falha de um instrumento não interfira com o suprimento de energia para os demais instrumentos ou com as demais fontes supridoras. Fazem exceção as aeronaves monomotoras, desde que o indicador de razão de curva tenha uma fonte de energia separada da fonte de alimentação do horizonte artificial e da bússola giroscópica. Para os propósitos deste parágrafo, para aeronaves multimotoras, cada fonte acionada por motor deve estar instalada em um motor diferente.	(h) duas fontes independentes de energia para os instrumentos giroscópicos (com meios de selecionar cada uma delas), das quais pelo menos uma seja uma bomba de vácuo ou gerador acionado pelo motor. Cada uma das fontes deve ser capaz de alimentar todos os instrumentos giroscópicos, devendo ser instalada de modo que a falha de um instrumento não interfira com o suprimento de energia para os demais instrumentos ou com as demais fontes supridoras. Fazem exceção as aeronaves monomotoras, desde que o indicador de razão de curva tenha uma fonte de energia separada da fonte de alimentação do horizonte artificial e da bússola giroscópica. Para os propósitos deste parágrafo, para aeronaves multimotoras, cada fonte acionada por motor deve estar instalada em um motor diferente.	
(i) para os propósitos desta seção, “carga elétrica contínua em voo” inclui as cargas que drenam corrente continuamente durante o voo, tais como equipamentos-rádio, instrumentos elétricos e luzes, mas não inclui cargas intermitentes ocasionais.	(i) para os propósitos desta seção, “carga elétrica contínua em voo” inclui as cargas que drenam corrente continuamente durante o voo, tais como equipamentos-rádio, instrumentos elétricos e luzes, mas não inclui cargas intermitentes ocasionais.	
135.165 Equipamentos de comunicações e navegação: voos sobre grandes extensões de água ou IFR	135.165 Equipamentos de comunicações e navegação: voos sobre grandes extensões de água ou IFR	

(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou um avião multimotor em uma operação complementar como definida no RBAC 119 em voo IFR ou sobre grandes extensões de água, a menos que ele seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("Required Navigation Performance" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:	(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou um avião multimotor em uma operação complementar como definida no RBAC 119 em voo IFR ou sobre grandes extensões de água, a menos que ele seja equipada~~a~~o com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("*Required Navigation Performance*" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:	
(1) dois transmissores;	(1) dois transmissores;	
(2) dois microfones;	(2) dois microfones;	
(3) dois fones ou um fone e um alto-falante;	(3) dois fones ou um fone e um alto-falante;	
(4) um receptor de "marker beacon";	(4) um receptor de "*marker beacon*";	
(5) dois receptores independentes para navegação; e	(5) dois receptores independentes para navegação; e	
(6) dois receptores independentes para comunicações.	(6) dois receptores independentes para comunicações.	
(b) Ninguém pode operar uma aeronave que não as especificadas no parágrafo (a) desta seção em operações IFR ou sobre grandes extensões de água, a menos que ela seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("Required Navigation Performance" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:	(b) Ninguém pode operar uma aeronave que não as especificadas no parágrafo (a) desta seção em operações IFR ou sobre grandes extensões de água, a menos que ela seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("*Required Navigation Performance*" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:	
(1) um transmissor;	(1) um transmissor;	
(2) dois microfones;	(2) dois microfones;	
(3) dois fones ou um fone e um alto-falante;	(3) dois fones ou um fone e um alto-falante;	
(4) um receptor de "marker beacon";	(4) um receptor de "*marker beacon*";	
(5) dois receptores independentes para navegação;	(5) dois receptores independentes para navegação;	
(6) dois receptores independentes para comunicações;	(6) dois receptores independentes para comunicações;	
(7) apenas para operações sobre grandes extensões de água, um transmissor adicional; e	(7) apenas para operações sobre grandes extensões de água, um transmissor adicional; e	
(8) apenas para helicópteros em operações "off-shore", quando requerido, um VHF naval.	(8) apenas para helicópteros em operações "off-shore", quando requerido, um VHF naval.	
(c) Para os propósitos dos parágrafos (a)(5), (a)(6), (b)(5) e (b)(6) desta seção, um receptor é independente se o funcionamento de qualquer de suas partes não depende do funcionamento de qualquer parte de outro receptor. Entretanto, um receptor que possa receber tanto sinais de comunicações e quanto de navegação pode ser usado no lugar de dois receptores separados um de sinais para navegação e outro de sinais para comunicações.	(c) Para os propósitos dos parágrafos (a)(5), (a)(6), (b)(5) e (b)(6) desta seção, um receptor é independente se o funcionamento de qualquer de suas partes não depende do funcionamento de qualquer parte de outro receptor. Entretanto, um receptor que possa receber tanto sinais de comunicações e quanto de navegação pode ser usado no lugar de dois receptores separados um de sinais para navegação e outro de sinais para comunicações.	
(d) Não obstante os requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção, pode ser autorizado pela ANAC e aprovado nas especificações operativas do detentor de certificado a instalação e o uso de um único sistema de navegação de longo alcance e de um único sistema de comunicações de longo alcance para operações sobre grandes extensões de água. Os fatores abaixo estão entre aqueles que são analisados pela ANAC para conceder a autorização:	(d) Não obstante os requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção, pode ser autorizado pela ANAC e aprovado nas especificações operativas do detentor de certificado a instalação e o uso de um único sistema de navegação de longo alcance e de um único sistema de comunicações de longo alcance para operações sobre grandes extensões de água. Os fatores abaixo estão entre aqueles que são analisados pela ANAC para conceder a autorização:	

(1) a habilidade da tripulação de voo em determinar com confiabilidade os fixos de posição do avião dentro do grau de precisão requerido pelo ATC;	(1) a habilidade da tripulação de voo em determinar com confiabilidade os fixos de posição do avião dentro do grau de precisão requerido pelo ATC;	
(2) a extensão da rota a ser voada; e	(2) a extensão da rota a ser voada; e	
(3) a duração das falhas de comunicações em frequência muito alta (VHF).	(3) a duração das falhas de comunicações em frequência muito alta (VHF).	
(e) Para os propósitos desta seção operação sobre grande extensão de água significa uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral igual ou superior a 186 km (100 milhas marítimas).	(e) Para os propósitos desta seção operação sobre grande extensão de água significa uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral igual ou superior a 186 km (100 milhas marítimas).	
135.166 Equipamentos de emergência: operação sobre terreno desabitado ou selva	135.166 Equipamentos de emergência: operação sobre terreno desabitado ou selva	
Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento sobre terreno desabitado ou sobre selva, a menos que ela possua os seguintes equipamentos para sobrevivência e busca e salvamento:	Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento sobre terreno desabitado ou sobre selva, a menos que ela possua os seguintes equipamentos para sobrevivência e busca e salvamento:	
(a) equipamento pirotécnico de sinalização;	(a) equipamento pirotécnico de sinalização;	
(b) para helicópteros, um transmissor localizador de emergência (ELT), certificado, do tipo de sobrevivência. As baterias usadas nesse transmissor devem ser substituídas (ou recarregadas, se for o caso) quando o transmissor tiver acumulado mais de uma hora de funcionamento e, também, quando 50% de sua vida útil (ou 50% de sua vida útil de carga) tiver se expirado. A nova data de expiração deve ser claramente marcada no exterior do transmissor. O tempo de vida útil da bateria ou de vida útil da carga estabelecido neste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas durante períodos de estocagem (como baterias ativadas por água);	(b) para helicópteros, um transmissor localizador de emergência (ELT), certificado, do tipo de sobrevivência. As baterias usadas nesse transmissor devem ser substituídas (ou recarregadas, se for o caso) quando o transmissor tiver acumulado mais de uma hora de funcionamento e, também, quando 50% de sua vida útil (ou 50% de sua vida útil de carga) tiver se expirado. A nova data de expiração deve ser claramente marcada no exterior do transmissor. O tempo de vida útil da bateria ou de vida útil da carga estabelecido neste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas durante períodos de estocagem (como baterias ativadas por água);	
(c) um conjunto de sobrevivência colocado em bolsa de lona (ou similar), com conteúdo aprovado pela ANAC e apropriado à rota a ser voada ou:	(c) um conjunto de sobrevivência colocado em bolsa de lona (ou similar), com conteúdo aprovado pela ANAC e apropriado à rota a ser voada ou:	
(1) material para sinalização, independente do equipamento pirotécnico requerido pelo parágrafo (a) desta seção;	(1) material para sinalização, independente do equipamento pirotécnico requerido pelo parágrafo (a) desta seção;	
(2) material em quantidade suficiente para purificar água e fornecer um mínimo de caloria, para o consumo de cada ocupante por 24 horas;	(2) material em quantidade suficiente para purificar água e fornecer um mínimo de caloria, para o consumo de cada ocupante por 24 horas;	
(3) fazedor de fogo;	(3) fazedor de fogo;	
(4) uma faca e manual de sobrevivência;	(4) uma faca e manual de sobrevivência;	
(5) repelente de insetos;	(5) repelente de insetos;	
(6) sal de cozinha;	(6) sal de cozinha;	
(7) uma lanterna, uma bússola e um apito;	(7) uma lanterna, uma bússola e um apito;	
(8) um conjunto de primeiros socorros (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(a)(1)(iii)); e	(8) um conjunto de primeiros socorros (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(~~a~~b)(1)~~(iii)~~); e	
(9) um conjunto de precaução universal (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(a)(2)).	(9) um conjunto de precaução universal (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(~~a~~b)(2)).	
(d) não obstante o parágrafo (c) desta seção, a bolsa de sobrevivência por ele requerida pode ser dispensada em um avião equipado com um ELT automático transmitindo em 406 MHz ou em um helicóptero cujo ELT requerido pelo parágrafo (b) desta seção transmita na referida frequência.	(d) não obstante o parágrafo (c) desta seção, a bolsa de sobrevivência por ele requerida pode ser dispensada em um avião equipado com um ELT automático transmitindo em 406 MHz ou em um helicóptero cujo ELT requerido pelo parágrafo (b) desta seção transmita na referida frequência.	
135.167 Equipamentos de emergência: operação sobre grandes extensões d'água e operações "off-shore" com helicópteros	135.167 Equipamentos de emergência: operação sobre grandes extensões d'água e operações "*off-shore*" com helicópteros	

(a) Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que ela possua, instalado em local visível ou visivelmente marcado e facilmente acessível pelos ocupantes caso ocorra um pouso n'água, os seguintes equipamentos:	(a) Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que ela possua, instalado em local visível ou visivelmente marcado e facilmente acessível pelos ocupantes caso ocorra um pouso n'água, os seguintes equipamentos:	
(1) para cada ocupante, um colete salva-vidas aprovado equipado com lâmpada localizadora de sobrevivência. O colete deve ser facilmente acessível de cada um dos assentos ocupados; e	(1) para cada ocupante, um colete salva-vidas aprovado equipado com lâmpada localizadora de sobrevivência. O colete deve ser facilmente acessível de cada um dos assentos ocupados; e	
(2) botes aprovados em número suficiente (no que diz respeito à capacidade de flutuação) para transportar todos os ocupantes da aeronave.	(2) botes aprovados em número suficiente (no que diz respeito à capacidade de flutuação) para transportar todos os ocupantes da aeronave.	
(b) Cada bote salva-vidas requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser equipado, pelo menos, com o seguinte:	(b) Cada bote salva-vidas requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser equipado, pelo menos, com o seguinte:	
(1) uma luz de localização aprovada;	(1) uma luz de localização aprovada;	
(2) um dispositivo de sinalização pirotécnica aprovado; e	(2) um dispositivo de sinalização pirotécnica aprovado; e	
(3) um dos seguintes conjuntos:	(3) um dos seguintes conjuntos:	
(i) um conjunto de sobrevivência, apropriado à rota a ser voada; ou	(i) um conjunto de sobrevivência, apropriado à rota a ser voada; ou	
(ii) uma capota (para servir de vela, fazer sombra e coletar água de chuva);	(ii) uma capota (para servir de vela, fazer sombra e coletar água de chuva);	
(iii) um refletor de radar;	(iii) um refletor de radar;	
(iv) um conjunto para reparos no bote;	(iv) um conjunto para reparos no bote;	
(v) um recipiente para retirar água do bote;	(v) um recipiente para retirar água do bote;	
(vi) um espelho para sinalização;	(vi) um espelho para sinalização;	
(vii) um apito;	(vii) um apito;	
(viii) uma faca de bote (sem ponta);	(viii) uma faca de bote (sem ponta);	
(ix) uma cápsula de CO^2 para enchimento do bote;	(ix) uma cápsula de CO_2 para enchimento do bote;	
(x) uma bomba para enchimento manual;	(x) uma bomba para enchimento manual;	
(xi) dois remos;	(xi) dois remos;	
(xii) um cordel com 23 m (75 pés) de comprimento;	(xii) um cordel com 23 m (75 pés) de comprimento;	
(xiii) uma bússola magnética;	(xiii) uma bússola magnética;	
(xiv) um marcador de mar;	(xiv) um marcador de mar;	
(xv) uma lanterna com, pelo menos, duas pilhas de tamanho "D" ou equivalente;	(xv) uma lanterna com, pelo menos, duas pilhas de tamanho "D" ou equivalente;	
(xvi) um suprimento de rações de emergência para dois dias, fornecendo pelo menos 1000 calorias/dia para cada pessoa;	(xvi) um suprimento de rações de emergência para dois dias, fornecendo pelo menos 1000 calorias/dia para cada pessoa;	
(xvii) um conjunto de dessalinização de água do mar para cada duas pessoas da capacidade do bote, ou 600 g de água para cada pessoa da capacidade do bote;	(xvii) um conjunto de dessalinização de água do mar para cada duas pessoas da capacidade do bote, ou 600 g de água para cada pessoa da capacidade do bote;	
(xviii) um conjunto de pesca; e	(xviii) um conjunto de pesca; e	
(xix) um manual de sobrevivência adequado à área onde a aeronave será operada.	(xix) um manual de sobrevivência adequado à área onde a aeronave será operada.	

(c) Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que seja fixado a um dos botes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção um transmissor localizador de emergência para sobrevivência, certificado. As baterias usadas nesse transmissor devem ser substituídas (ou recarregadas, se for o caso) quando o transmissor tiver acumulado mais de uma hora de funcionamento e, também, quando 50% de sua vida útil (ou 50% de sua vida útil de carga) tiver se expirado. A nova data de expiração deve ser claramente marcada no exterior do transmissor. O tempo de vida útil da bateria ou de vida útil da carga estabelecido neste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas durante períodos de estocagem (como baterias ativadas por água).	(c) Ninguém pode operar uma aeronave sobre grandes extensões d'água, a menos que seja fixado a um dos botes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção um transmissor localizador de emergência para sobrevivência, certificado. As baterias usadas nesse transmissor devem ser substituídas (ou recarregadas, se for o caso) quando o transmissor tiver acumulado mais de uma hora de funcionamento e, também, quando 50% de sua vida útil (ou 50% de sua vida útil de carga) tiver se expirado. A nova data de expiração deve ser claramente marcada no exterior do transmissor. O tempo de vida útil da bateria ou de vida útil da carga estabelecido neste parágrafo não se aplica a baterias que não sejam essencialmente afetadas durante períodos de estocagem (como baterias ativadas por água).	
(d) Os helicópteros que operam em plataformas fixas ou flutuantes "off-shore", além de atender ao previsto nos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção, devem, ainda, ser de tipo certificado para pouso normal na água (possuir flutuadores ou ter fuselagem tipo "casco").	(d) Os helicópteros que operam em plataformas fixas ou flutuantes "off-shore", além de atender ao previsto nos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção, devem, ainda, ser de tipo certificado para pouso normal na água (possuir flutuadores ou ter fuselagem tipo "casco").	
(e) Para os propósitos desta seção, operação sobre grande extensão de água significa:	(e) Para os propósitos desta seção, operação sobre grande extensão de água significa:	
(1) para um avião de tipo não certificado na categoria transporte, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral superior a 93 km (50 milhas marítimas);	(1) para um avião de tipo não certificado na categoria transporte, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral superior a 93 km (50 milhas marítimas);	
(2) para um avião de tipo certificado na categoria transporte, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral igual ou superior a 186 km (100 milhas marítimas); e	(2) para um avião de tipo certificado na categoria transporte, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal da margem ou litoral igual ou superior a 186 km (100 milhas marítimas); e	
(3) para um helicóptero, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal do litoral (ou margem) superior a 93 km (50 milhas marítimas) e a mais de 93 km (50 milhas marítimas) de um heliponto fixo ou flutuante na água ("off-shore").	(3) para um helicóptero, uma operação conduzida sobre água a uma distância horizontal do litoral (ou margem) superior a 93 km (50 milhas marítimas) e a mais de 93 km (50 milhas marítimas) de um heliponto fixo ou flutuante na água ("off-shore").	
135.168 [Reservado]	~~135.168 [Reservado]~~	
135.169 Requisitos adicionais de aeronavegabilidade	135.169 Requisitos adicionais de aeronavegabilidade	
(a) Exceto para aviões certificados na categoria transporte regional, ninguém pode operar um avião, a menos que ele cumpra os requisitos adicionais de aeronavegabilidade das seções 121.213 a 121.283 e 121.307 do RBAC 121.	(a) Exceto para aviões certificados na categoria transporte regional, ninguém pode operar um grande avião, a menos que ele cumpra os requisitos adicionais de aeronavegabilidade das seções 121.213 a 121.283 e 121.307 do RBAC 121.	Incluída a palavra "grande" a fim de tornar requisitos aplicáveis apenas a grandes aviões.
(b) Ninguém pode operar um pequeno avião, com motor convencional ou turboélice, que tenha uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo assentos para piloto, a menos que ele seja de tipo certificado no Brasil:	(b) Ninguém pode operar um pequeno avião, com motor convencional ou turboélice, que tenha uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo assentos para piloto, a menos que ele seja de tipo certificado no Brasil:	
(1) na categoria transporte;	(1) na categoria transporte;	
(2) antes de 1º de julho de 1970, na categoria normal e atenda aos requisitos especiais para aviões em operações segundo este regulamento;	(2) antes de 1º de julho de 1970, na categoria normal e atenda aos requisitos especiais para aviões em operações segundo este regulamento;	
(3) antes de 19 de julho de 1970, na categoria normal e atenda aos requisitos especiais de certificação do regulamento SFAR (Special Federal Aviation Regulation) 23 do FAA;	(3) antes de 19 de julho de 1970, na categoria normal e atenda aos requisitos especiais de certificação do regulamento SFAR (*Special Federal Aviation Regulation*) 23 do FAA;	
(4) na categoria normal e atenda aos requisitos do apêndice A deste regulamento;	(4) na categoria normal e atenda aos requisitos do apêndice A deste regulamento;	
(5) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1(a) do FAR SFAR 41 (operações com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 5.670 kg (12.500 lb));	(5) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1(a) do FAR SFAR 41 (operações com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 5.670 kg (12.500 lb));	

(6) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1(b) do FAR SFAR 41 (operações com peso máximo de decolagem superior a 5.670 kg (12.500 lb)); ou	(6) na categoria normal e atenda aos requisitos da seção 1(b) do FAR SFAR 41 (operações com peso máximo de decolagem superior a 5.670 kg (12.500 lb)); ou	
(7) na categoria transporte regional.	(7) na categoria transporte regional.	
(c) Ninguém pode operar um pequeno avião com uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, com uma configuração de assentos maior que a máxima configuração de assentos usada nesse tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da entrada em vigor da presente versão. Este parágrafo não se aplica a:	(c) Ninguém pode operar um pequeno avião com uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, com uma configuração de assentos maior que a máxima configuração de assentos usada nesse tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da entrada em vigor da presente versão. Este parágrafo não se aplica a:	
(1) um avião certificado na categoria transporte; ou	(1) um avião certificado na categoria transporte; ou	
(2) um avião que atenda:	(2) um avião que atenda:	
(i) ao apêndice A deste regulamento, desde que sua configuração para passageiros, excluindo assentos de pilotos, não ultrapasse 19 assentos; ou	(i) ao apêndice A deste regulamento, desde que sua configuração para passageiros, excluindo assentos de pilotos, não ultrapasse 19 assentos; ou	
(ii) ao SFAR 41.	(ii) ao SFAR 41.	
(d) Compartimentos de carga e bagagem.	(d) Compartimentos de carga e bagagem.	
(1) Cada compartimento Classe C ou D, como definidos na seção 25.857 do RBAC 25, com volume interno superior a 200 pés cúbicos e pertencente a um avião categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, deve possuir painéis de forração de teto e de parede que sejam construídos com:	(1) Cada compartimento Classe C ou D, como definidos na seção 25.857 do RBAC 25, com volume interno superior a 200 pés cúbicos e pertencente a um avião categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, deve possuir painéis de forração de teto e de parede que sejam construídos com:	
(i) fibra de vidro reforçada com resina;	(i) ~~fibra de vidro~~resina reforçada com ~~resina~~fibra de vidro;	
(ii) materiais que atendam aos requisitos de ensaio do apêndice F, parte III, do RBAC 25; ou	(ii) materiais que atendam aos requisitos de ensaio do apêndice F, parte III, do RBAC 25; ou	
(iii) no caso de instalações de forração aprovadas antes de 20 de março de 1989, alumínio.	(iii) no caso de instalações de forração aprovadas antes de 20 de março de 1989, alumínio.	
(2) Para o atendimento a este parágrafo, o termo “forração” inclui qualquer característica de projeto, tais como juntas e prendedores, que possam afetar a capacidade da forração em conter incêndios.	(2) Para o atendimento a este parágrafo, o termo “forração” inclui qualquer característica de projeto, tais como juntas e prendedores, que possam afetar a capacidade da forração em conter incêndios.	
(3) Para aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, trazidos a registro no RAB em, ou após, 20 de junho de 2001, cada compartimento Classe D, de qualquer volume, deve atender aos padrões de 25.857(c) e 25.858 do RBAC 25 para os compartimentos da Classe C, a menos que a operação seja uma operação exclusivamente de carga, quando, então, cada compartimento da Classe D deve atender aos requisitos de 25.857(e) para compartimentos Classe E.	(3) Para aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, trazidos a registro no RAB em, ou após, 20 de junho de 2001, cada compartimento Classe D, de qualquer volume, deve atender aos padrões de 25.857(c) e 25.858 do RBAC 25 para os compartimentos da Classe C, a menos que a operação seja uma operação exclusivamente de carga, quando, então, cada compartimento da Classe D deve atender aos requisitos de 25.857(e) para compartimentos Classe E.	
(4) Para os aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, registrados no Brasil antes de 20 de junho de 2001, os requisitos do parágrafo (d)(3) desta seção, a menos que de outra maneira autorizado pela ANAC, devem ser atendidos até 20 de junho de 2005.	(4) Para os aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, registrados no Brasil antes de 20 de junho de 2001, os requisitos do parágrafo (d)(3) desta seção, a menos que de outra maneira autorizado pela ANAC, devem ser atendidos até 20 de junho de 2005.	
(e) Relatórios de conversões e reconfigurações (“retrofits”).	(e) Relatórios de conversões e reconfigurações (“*retrofits*”).	
(1) Até o momento em que todos os compartimentos Classe D em aviões categoria transporte operados segundo este regulamento tenham sido convertidos ou reconfigurados com um sistema de detecção e supressão apropriado, cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC relatórios periódicos, por escrito, que contenham as informações especificadas abaixo:	(1) Até o momento em que todos os compartimentos Classe D em aviões categoria transporte operados segundo este regulamento tenham sido convertidos ou reconfigurados com um sistema de detecção e supressão apropriado, cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC relatórios periódicos, por escrito, que contenham as informações especificadas abaixo:	

(i) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual todos os compartimentos Classe D tenham sido convertidos para compartimentos Classe C ou Classe E;	(i) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual todos os compartimentos Classe D tenham sido convertidos para compartimentos Classe C ou Classe E;	
(ii) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual todos os compartimentos Classe D tenham sido reconfigurados para atender aos requisitos de detecção e supressão da Classe C ou os requisitos de detecção de fogo da Classe E; e	(ii) o número de série de cada avião listado nas especificações operativas emitidas para o detentor de certificado para operações segundo este regulamento no qual todos os compartimentos Classe D tenham sido reconfigurados para atender aos requisitos de detecção e supressão da Classe C ou os requisitos de detecção de fogo da Classe E; e	
(iii) [Reservado]	(iii) [Reservado].	
(2) O primeiro relatório deve ser apresentado à ANAC pelo detentor de certificado em 1º de dezembro de 2001 e, após esta data, a cada intervalo de 6 meses.	(2) O primeiro relatório deve ser apresentado à ANAC pelo detentor de certificado em 1º de dezembro de 2001 e, após esta data, a cada intervalo de 6 meses.	
135.170 Materiais para interiores	135.170 Materiais para interiores	
(a) Ninguém pode operar um avião em conformidade com um Certificado Suplementar de Tipo (ou com uma emenda a um Certificado de Tipo) emitido segundo o SFAR 41 para peso máximo de decolagem aprovado superior a 5670 kg (12.500 lb), a menos que o avião esteja conforme com os requisitos para materiais de interior estabelecidos pelo RBAC 25 ou FAR Part 25.	(a) Ninguém pode operar um avião em conformidade com um Certificado Suplementar de Tipo (ou com uma emenda a um Certificado de Tipo) emitido segundo o SFAR 41 para peso máximo de decolagem aprovado superior a 5670 kg (12.500 lb), a menos que o avião esteja conforme com os requisitos para materiais de interior estabelecidos pelo RBAC 25 ou *FAR Part 25*.	
(b) Exceto para aviões categoria transporte regional e aviões certificados segundo o SFAR 41, ninguém pode operar um avião, a menos que ele atenda aos seguintes requisitos adicionais de aeronavegabilidade:	(b) Exceto para aviões categoria transporte regional e aviões certificados segundo o SFAR 41, ninguém pode operar um avião, a menos que ele atenda aos seguintes requisitos adicionais de aeronavegabilidade:	
(1) exceto para aqueles materiais incluídos no parágrafo (b)(2) desta seção, todos os materiais de interior de cada compartimento usado por tripulantes ou passageiros devem atender às provisões do parágrafo 25.853 do RBAC 25 vigente nas datas abaixo ou como posteriormente emendado:	(1) exceto para aqueles materiais incluídos no parágrafo (b)(2) desta seção, todos os materiais de interior de cada compartimento usado por tripulantes ou passageiros devem atender às provisões do parágrafo 25.853 do RBAC 25 vigente nas datas abaixo ou como posteriormente emendado:	
(i) exceto como previsto no parágrafo (b)(1)(iv) desta seção, cada avião com configuração para passageiros de vinte ou mais assentos e fabricado após 19 de agosto de 1988, mas antes de 20 de agosto de 1990, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas pelo parágrafo 25.853(d) vigente em 06 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986) , exceto que o total de calor liberado durante os 2 primeiros minutos de exposição da amostra não pode exceder 100 quilowatts-minuto por metro quadrado e o pico da razão de liberação de calor não pode exceder 100 quilowatts por metro quadrado;	(i) exceto como previsto no parágrafo (b)(1)(iv) desta seção, cada avião com configuração para passageiros de vinte ou mais assentos e fabricado após 19 de agosto de 1988, mas antes de 20 de agosto de 1990, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas pelo parágrafo 25.853(d) vigente em 06 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986)), exceto que o total de calor liberado durante os 2 primeiros minutos de exposição da amostra não pode exceder 100 quilowatts-minuto por metro quadrado e o pico da razão de liberação de calor não pode exceder 100 quilowatts por metro quadrado;	
(ii) cada avião com configuração para passageiros de vinte ou mais assentos e fabricado após 19 de agosto de 1990 deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas pelo parágrafo 25.853(d) vigente em 6 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 26 de setembro de 1988);	(ii) cada avião com configuração para passageiros de vinte ou mais assentos e fabricado após 19 de agosto de 1990 deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas pelo parágrafo 25.853(d) vigente em 6 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 26 de setembro de 1988);	
(iii) exceto como previsto nos parágrafos (b)(1)(v) ou (vi) desta seção, cada avião cujo requerimento para obtenção de certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, qualquer que seja sua configuração para passageiros, quando uma substituição substancialmente completa do interior da cabine for realizada após 30 de abril de 1972, deve atender às provisões do parágrafo 25.853 vigente em 30 de abril de 1972;	(iii) exceto como previsto nos parágrafos (b)(1)(v) ou (vi) desta seção, cada avião cujo requerimento para obtenção de certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, qualquer que seja sua configuração para passageiros, quando uma substituição substancialmente completa do interior da cabine for realizada após 30 de abril de 1972, deve atender às provisões do parágrafo 25.853 vigente em 30 de abril de 1972;	

(iv) exceto como previsto nos parágrafos (b)(1)(v) ou (vi) desta seção, cada avião cujo requerimento para obtenção de certificação de tipo foi apresentado após 1º de maio de 1972, qualquer que seja sua configuração para passageiros, quando uma substituição substancialmente completa do interior da cabine for realizada após aquela data, deve atender aos requisitos de materiais para interior segundo os quais ele obteve certificação de tipo;	(iv) exceto como previsto nos parágrafos (b)(1)(v) ou (vi) desta seção, cada avião cujo requerimento para obtenção de certificação de tipo foi apresentado após 1º de maio de 1972, qualquer que seja sua configuração para passageiros, quando uma substituição substancialmente completa do interior da cabine for realizada após aquela data, deve atender aos requisitos de materiais para interior segundo os quais ele obteve certificação de tipo;	
(v) exceto como previsto no parágrafo (b)(1)(vi) desta seção, cada avião de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, quando uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) for realizada em ou após aquela data, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas pelo referido parágrafo, vigente em 6 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), exceto que o total de calor liberado durante os 2 primeiros minutos de exposição da amostra não pode exceder 100 quilowatts-minuto por metro quadrado e o pico da razão de liberação de calor não pode exceder 100 quilowatts por metro quadrado;	(v) exceto como previsto no parágrafo (b)(1)(vi) desta seção, cada avião de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, quando uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) for realizada em ou após aquela data, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor estabelecidas pelo referido parágrafo, vigente em 6 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), exceto que o total de calor liberado durante os 2 primeiros minutos de exposição da amostra não pode exceder 100 quilowatts-minuto por metro quadrado e o pico da razão de liberação de calor não pode exceder 100 quilowatts por metro quadrado;	
(vi) cada avião de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, quando uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) for realizada após 19 de agosto de 1990, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas pelo referido parágrafo, vigente em 6 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986);	(vi) cada avião de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, quando uma substituição substancialmente completa de componentes do interior da cabine identificados no parágrafo 25.853(d) for realizada após 19 de agosto de 1990, deve atender às provisões do ensaio de razão de liberação de calor e de fumaça estabelecidas pelo referido parágrafo, vigente em 6 de março de 1995 (antigo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986);	
(vii) não obstante as provisões desta seção, a ANAC pode autorizar desvios dos parágrafos (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) ou (b)(1)(vi) desta seção, para componentes específicos do interior da cabine que não atendam aos aplicáveis requisitos de inflamabilidade e de emissão de fumaça, se for verificado que existem circunstâncias especiais que tornam impraticável a conformidade com os referidos parágrafos. Tais concessões de desvio são limitadas àqueles aviões fabricados dentro de 1 ano após a data aplicável estabelecida nesta seção e àqueles aviões nos quais o interior da cabine foi renovado dentro de 1 ano após as referidas datas. A petição para tais desvios deve incluir uma análise completa e detalhada de cada componente sujeito ao parágrafo 25.853(d) vigente em 6 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), os passos propostos para atingir total conformidade com esta seção e, para os poucos componentes para os quais não será obtida a conformidade no prazo estabelecido, razões plausíveis para tal ocorrência; e	(vii) não obstante as provisões desta seção, a ANAC pode autorizar desvios dos parágrafos (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) ou (b)(1)(vi) desta seção, para componentes específicos do interior da cabine que não atendam aos aplicáveis requisitos de inflamabilidade e de emissão de fumaça, se for verificado que existem circunstâncias especiais que tornam impraticável a conformidade com os referidos parágrafos. Tais concessões de desvio são limitadas àqueles aviões fabricados dentro de 1 ano após a data aplicável estabelecida nesta seção e àqueles aviões nos quais o interior da cabine foi renovado dentro de 1 ano após as referidas datas. A petição para tais desvios deve incluir uma análise completa e detalhada de cada componente sujeito ao parágrafo 25.853(d) vigente em 6 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), os passos propostos para atingir total conformidade com esta seção e, para os poucos componentes para os quais não será obtida a conformidade no prazo estabelecido, razões plausíveis para tal ocorrência; e	
(viii) não obstante as provisões desta seção, carrinhos e “containers” padronizados de “galley”, que não atendam aos requisitos de inflamabilidade e de emissão de fumaça do parágrafo 25.853(d) vigente em 6 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), podem ser utilizados em um avião que deva atender aos parágrafos (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) ou (b)(1)(vi) desta seção, desde que tais carrinhos e “containers” tenham sido fabricados antes de 6 de março de 1995;	(viii) não obstante as provisões desta seção, carrinhos e “containers” padronizados de “*galley*”, que não atendam aos requisitos de inflamabilidade e de emissão de fumaça do parágrafo 25.853(d) vigente em 6 de março de 1995 (antigo parágrafo 25.853(a-1) vigente em 20 de agosto de 1986), podem ser utilizados em um avião que deva atender aos parágrafos (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) ou (b)(1)(vi) desta seção, desde que tais carrinhos e “containers” tenham sido fabricados antes de 6 de março de 1995;	

(2) os aviões de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958 devem possuir todas as almofadas de assentos de qualquer compartimento ocupado por tripulantes ou passageiros (exceto aquelas dos assentos de tripulantes de voo) cumprindo os requisitos pertinentes à proteção contra fogo em almofadas de assento do parágrafo 25.853(c), vigente em 26 de novembro de 1984.	(2) os aviões de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958 devem possuir todas as almofadas de assentos de qualquer compartimento ocupado por tripulantes ou passageiros (exceto aquelas dos assentos de tripulantes de voo) cumprindo os requisitos pertinentes à proteção contra fogo em almofadas de assento do parágrafo 25.853(c), vigente em 26 de novembro de 1984.	
(c) materiais de isolamento térmico/acústico. Para aviões categoria transporte com certificação de tipo emitida após 1º de janeiro de 1958:	(c) materiais de isolamento térmico/acústico. Para aviões categoria transporte com certificação de tipo emitida após 1º de janeiro de 1958:	
(1) para aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005, a partir de 25 de agosto de 2011, quando um isolamento térmico acústico é instalado na fuselagem em substituição ao existente, esse isolamento deve atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25, vigente em 22 de setembro de 2009, se:	(1) para aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005, a partir de 25 de agosto de 2011, quando um isolamento térmico acústico é instalado na fuselagem em substituição ao existente, esse isolamento deve atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25, vigente em 22 de setembro de 2009, se:	
(i) for manta de isolamento, ou	(i) for manta de isolamento, ou	
(ii) estiver instalado ao redor de dutos de ar.	(ii) estiver instalado ao redor de dutos de ar.	
(2) para aviões fabricados após 2 de setembro de 2005, materiais de isolamento térmico /acústico instalados na fuselagem devem atender os requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25, vigente em 22 de setembro de 2009.	(2) para aviões fabricados após 2 de setembro de 2005, materiais de isolamento térmico /acústico instalados na fuselagem devem atender os requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do RBAC 25, vigente em 22 de setembro de 2009.	
135.171 Cintos de segurança e de ombro: instalação nos assentos de tripulantes	135.171 Cintos de segurança e de ombro: instalação nos assentos de tripulantes	
(a) Ninguém pode operar um avião a reação ou uma aeronave tendo uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, a menos que cintos de segurança e de ombro aprovados sejam instalados em cada assento de tripulante.	(a) Ninguém pode operar um avião a reação ou uma aeronave tendo uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, a menos que cintos de segurança e de ombro aprovados sejam instalados em cada assento de tripulante.	
(b) Cada tripulante ocupando um assento equipado com cintos de segurança e de ombro deve mantê-los colocados e ajustados durante decolagens e pousos. Entretanto, se os cintos ajustados impedirem que o tripulante exerça todas as suas obrigações requeridas, eles podem ser afrouxados.	(b) Cada tripulante ocupando um assento equipado com cintos de segurança e de ombro deve mantê-los colocados e ajustados durante decolagens e pousos. Entretanto, se os cintos ajustados impedirem que o tripulante exerça todas as suas obrigações requeridas, eles podem ser afrouxados.	
135.173 Requisitos para equipamentos de detecção de trovoadas	135.173 Requisitos para equipamentos de detecção de trovoadas	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, transportando passageiros, exceto um helicóptero operando em condições visuais diurnas, a menos que a aeronave seja equipada com um equipamento de detecção de trovoadas (tipo "storm-scope") ou um radar meteorológico, ambos aprovados, instalado na aeronave.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, transportando passageiros, exceto um helicóptero operando em condições visuais diurnas, a menos que a aeronave seja equipada com um equipamento de detecção de trovoadas (tipo "*storm-scope*") ou um radar meteorológico, ambos aprovados, instalado na aeronave.	
(b) Ninguém pode operar um helicóptero que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, em operações VFR noturnas transportando passageiros quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelo equipamento de bordo de detecção de trovoadas, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o helicóptero seja equipado com um equipamento de detecção de trovoadas (tipo "storm-scope") ou um radar meteorológico, ambos aprovados.	(b) Ninguém pode operar um helicóptero que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, em operações VFR noturnas transportando passageiros quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelo equipamento de bordo de detecção de trovoadas, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o helicóptero seja equipado com um equipamento de detecção de trovoadas (tipo "*storm-scope*") ou um radar meteorológico, ambos aprovados.	

(c) Ninguém pode iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelos equipamentos de detecção de trovoadas de bordo requeridos pelos parágrafos (a) ou (b) desta seção, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o equipamento de detecção instalado esteja em condições satisfatórias de funcionamento.	(c) Ninguém pode iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelos equipamentos de detecção de trovoadas de bordo requeridos pelos parágrafos (a) ou (b) desta seção, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o equipamento de detecção instalado esteja em condições satisfatórias de funcionamento.	
(d) Se o equipamento de bordo de detecção de trovoadas tornar-se inoperante em rota, a aeronave deve ser operada de acordo com as instruções e procedimentos especificados para o evento no manual requerido pela seção 135.21.	(d) Se o equipamento de bordo de detecção de trovoadas tornar-se inoperante em rota, a aeronave deve ser operada de acordo com as instruções e procedimentos especificados para o evento no manual requerido pela seção 135.21.	
(e) Esta seção não se aplica para aeronaves durante operações de treinamento, ensaios e em voos de traslado.	(e) Esta seção não se aplica para aeronaves durante operações de treinamento, ensaios e em voos de traslado.	
(f) A despeito de qualquer outra provisão deste regulamento, uma fonte alternativa de suprimento elétrico não é requerida para o equipamento de detecção de trovoadas.	(f) A despeito de qualquer outra provisão deste regulamento, uma fonte alternativa de suprimento elétrico não é requerida para o equipamento de detecção de trovoadas.	
135.175 Requisitos para radar meteorológico de bordo	135.175 Requisitos para radar meteorológico de bordo	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave categoria transporte em operações transportando passageiros, a menos que um radar meteorológico aprovado esteja instalado na aeronave.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave categoria transporte em operações transportando passageiros, a menos que um radar meteorológico aprovado esteja instalado na aeronave.	
(b) Ninguém pode iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando as informações meteorológicas conhecidas indicarem que trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas e que podem ser detectadas por radar meteorológico têm razoável probabilidade de serem esperadas ao longo da rota a ser voada, a menos que o equipamento de radar meteorológico requerido pelo parágrafo (a) desta seção esteja em condições satisfatórias de operação.	(b) Ninguém pode iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando as informações meteorológicas conhecidas indicarem que trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas e que podem ser detectadas por radar meteorológico têm razoável probabilidade de serem esperadas ao longo da rota a ser voada, a menos que o equipamento de radar meteorológico requerido pelo parágrafo (a) desta seção esteja em condições satisfatórias de operação.	
(c) Se o equipamento de radar meteorológico tornar-se inoperante em voo, a aeronave deve ser operada conforme as instruções e procedimentos especificados no manual requerido pela seção 135.21.	(c) Se o equipamento de radar meteorológico tornar-se inoperante em voo, a aeronave deve ser operada conforme as instruções e procedimentos especificados no manual requerido pela seção 135.21.	
(d) Esta seção não se aplica para aeronaves durante operações de treinamento, ensaios e em voos de traslado.	(d) Esta seção não se aplica para aeronaves durante operações de treinamento, ensaios e em voos de traslado.	
(e) A despeito de qualquer outra provisão deste regulamento, uma fonte alternativa de suprimento elétrico não é requerida para o equipamento de radar meteorológico de bordo.	(e) A despeito de qualquer outra provisão deste regulamento, uma fonte alternativa de suprimento elétrico não é requerida para o equipamento de radar meteorológico de bordo.	
135.176 Conjunto de Primeiros Socorros	135.176 Conjunto de Primeiros Socorros	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros a menos que essa aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter os itens especificados no parágrafo 135.177(b)(1). O requerido no parágrafo (b)(1)(xviii) desta seção é opcional para aeronaves com capacidade para 19 assentos ou menos.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros a menos que essa aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter os itens especificados no parágrafo 135.177(b)(1). O requerido no parágrafo (b)(1)(xviii) desta seção é opcional para aeronaves com capacidade para 19 assentos ou menos.	
(Incluída pela Resolução n. 277, de 08 de julho de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 9 de julho de 2013, Seção 1, página 11).	(Incluída pela Resolução n. 277, de 08 de julho de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 9 de julho de 2013, Seção 1, página 11).	

135.177 Requisitos de equipamentos de emergência para aeronaves tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos	135.177 Requisitos de equipamentos de emergência para aeronaves tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, a menos que essa aeronave possua a bordo equipamentos de emergência que devem ser prontamente acessíveis aos tripulantes, cuidadosamente guardados em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-los.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave ~~transportando~~tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que essa aeronave possua a bordo equipamentos de emergência que devem ser prontamente acessíveis aos tripulantes na cabine de comando ou de passageiros, cuidadosamente guardados em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-los.	Esclarecer que "prontamente acessível" se refere a equipamentos dentro das cabines de comando e de passageiros das aeronaves.
(b) De acordo com o parágrafo anterior, o detentor de certificado deve levar a bordo os seguintes equipamentos de emergência:	(b) De acordo com o parágrafo anterior, o detentor de certificado deve levar a bordo os seguintes equipamentos de emergência:	
(1) um conjunto de primeiros socorros, aprovado, para tratamentos de ferimentos possíveis de ocorrer a bordo ou em acidentes menores, contendo os seguintes itens:	(1) um conjunto de primeiros socorros, aprovado, para tratamentos de ferimentos possíveis de ocorrer a bordo ou em acidentes menores, contendo os seguintes itens:	
(i) uma lista do conteúdo;	(i) uma lista do conteúdo;	
(ii) swabs ou algodões anti-sépticos (pacote com 10);	(ii) *swabs* ou algodões ~~anti-sépticos~~antissépticos (pacote com 10);	
(iii) atadura simples ou adesiva: 7.5 cm × 4.5 m (ou tamanho aproximado);	(iii) atadura simples ou adesiva: 7.5 cm × 4.5 m (ou tamanho aproximado);	
(iv) atadura triangular e alfinetes de segurança (tipo "de fraldas");	(iv) atadura triangular e alfinetes de segurança (tipo "de fraldas");	
(v) compressa para queimaduras: 10 cm × 10 cm (ou tamanho aproximado);	(v) compressa para queimaduras: 10 cm × 10 cm (ou tamanho aproximado);	
(vi) compressa estéril: 7.5 cm × 12 cm (ou tamanho aproximado);	(vi) compressa estéril: 7.5 cm × 12 cm (ou tamanho aproximado);	
(vii) gaze estéril: 10.4 cm × 10,4 cm (ou tamanho aproximado);	(vii) gaze estéril: 10.4 cm × 10,4 cm (ou tamanho aproximado);	
(viii) fita adesiva: 2,5 cm (rolo);	(viii) fita adesiva: 2,5 cm (rolo);	
(ix) fitas (curativos) adesivas estéreis (ou equivalente);	(ix) fitas (curativos) adesivas estéreis (ou equivalente);	
(x) toalhas pequenas ou lenços umedecidos com substâncias anti-sépticas;	(x) toalhas pequenas ou lenços umedecidos com substâncias ~~anti-sépticas~~antissépticas;	
(xi) protetor (tampão), ou fita, ocular;	(xi) protetor (tampão), ou fita, ocular;	
(xii) tesoura de ponta redonda com lâminas de comprimento inferior a 6 cm medidos a partir do eixo;	(xii) tesoura de ponta redonda com lâminas de comprimento inferior a 6 cm medidos a partir do eixo;	
(xiii) fita adesiva, cirúrgica: 1.2 cm × 4.6 m;	(xiii) fita adesiva, cirúrgica: 1.2 cm × 4.6 m;	
(xiv) pinças;	(xiv) pinças;	
(xv) luvas descartáveis (múltiplos pares);	(xv) luvas descartáveis (múltiplos pares);	
(xvi) termômetros (não-mercurial);	(xvi) termômetros (não- mercurial);	
(xvii) máscara de ressuscitação boca-a-boca com válvula unidirecional;	(xvii) máscara de ressuscitação boca-a-boca com válvula unidirecional;	
(xviii) ressuscitador/reanimador (AMBU) em silicone;	(xviii) ressuscitador/reanimador (AMBU) em silicone;	
(xix) manual de primeiros socorros, versão atualizada;	(xix) manual de primeiros socorros, versão atualizada;	
(xx) formulário de registro de incidentes médicos;	(xx) formulário de registro de incidentes médicos;	
(xxi) analgésicos de ação leve a moderada (que não necessite prescrição médica);	(xxi) analgésicos de ação leve a moderada (que não necessite prescrição médica);	
(xxii) antieméticos (que não necessite prescrição médica);	(xxii) antieméticos (que não necessite prescrição médica);	
(xxiii) descongestionante nasal (que não necessite prescrição médica);	(xxiii) descongestionante nasal (que não necessite prescrição médica);	
(xxiv) antiácido (que não necessite prescrição médica); e	(xxiv) antiácido (que não necessite prescrição médica); e	
(xxv) antihistamínico (que não necessite prescrição médica).	(xxv) ~~antihistamínico~~anti-histamínico (que não necessite prescrição médica).	
(Redação dada pela Resolução nº 277, de 08.07.13)	(Redação dada pela Resolução nº 277, de 08.07.13)	
(2) um conjunto de precaução universal, para manuseio de fluidos corporais de passageiros com suspeita de apresentarem doenças infecto-contagiosas, aos operadores de aeronaves que requeiram pelo menos um comissário, em voos de rotina contendo os seguintes itens:	(2) um conjunto de precaução universal, para manuseio de fluidos corporais de passageiros com suspeita de apresentarem doenças ~~infecto-contagiosas~~infectocontagiosas, aos operadores de aeronaves que requeiram pelo menos um comissário, em voos de rotina contendo os seguintes itens:	

(i) pó seco que converte resíduos orgânicos líquidos em um gel granulado estéril;	(i) pó seco que converte resíduos orgânicos líquidos em um gel granulado estéril;	
(ii) desinfetante germicida para limpeza de superfícies;	(ii) desinfetante germicida para limpeza de superfícies;	
(iii) lenços;	(iii) lenços;	
(iv) máscara facial protetora, tipo cirúrgica, descartável;	(iv) máscara facial protetora, tipo cirúrgica, descartável;	
(v) óculos protetores;	(v) óculos protetores;	
(vi) luvas (descartáveis);	(vi) luvas (descartáveis);	
(vii) avental Protetor;	(vii) avental Protetor;	
(viii) toalha absorvente tamanho grande;	(viii) toalha absorvente tamanho grande;	
(viii) pá com espátula (ou equivalente);	(viii) pá com espátula (ou equivalente);	
(ix) saco plástico para descarte de material infecto-contagioso; e	(ix) saco plástico para descarte de material ~~infecto-contagioso~~infectocontagioso; e	
(x) instruções.	(x) instruções.	
(3) uma machadinha colocada de modo a ser acessível aos tripulantes, mas inacessível aos passageiros durante operação normal;	(3) uma machadinha colocada de modo a ser acessível aos tripulantes, mas inacessível aos passageiros durante operação normal;	
(4) sinais, visíveis por todos os passageiros, para informar quando for proibido fumar e quando os cintos de segurança devem ser ajustados. Esses sinais devem ser construídos e instalados de modo a poderem ser acesos durante qualquer movimentação da aeronave na superfície e durante cada decolagem, cada pouso e sempre que o piloto em comando julgar necessário. Os sinais para não fumar devem ser acesos conforme requerido pelo parágrafo 135.127 deste regulamento; e	(4) sinais, visíveis por todos os passageiros, para informar quando for proibido fumar e quando os cintos de segurança devem ser ajustados. Esses sinais devem ser construídos e instalados de modo a poderem ser acesos durante qualquer movimentação da aeronave na superfície e durante cada decolagem, cada pouso e sempre que o piloto em comando julgar necessário. Os sinais para não fumar devem ser acesos conforme requerido pelo parágrafo 135.127 deste regulamento; e	
(5) [reservado]	(5) [reservado]	
(c) Cada item do equipamento deve ser regularmente inspecionado, segundo os períodos de inspeção estabelecidos nas especificações operativas, para assegurar boas condições de uso e aplicabilidade imediata para os propósitos pretendidos.	(c) Cada item do equipamento deve ser regularmente inspecionado, segundo os períodos de inspeção estabelecidos nas especificações operativas, para assegurar boas condições de uso e aplicabilidade imediata para os propósitos pretendidos.	
135.178 Equipamentos adicionais de emergência	135.178 Equipamentos adicionais de emergência	
Exceto quanto ao parágrafo (g) desta seção que é aplicável para qualquer aeronave, ninguém pode operar um avião com uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião possua os equipamentos adicionais de emergência especificados nos parágrafos (a) até (l) desta seção.	~~Exceto quanto ao parágrafo (g) desta seção que é aplicável para qualquer aeronave, ninguém~~Ninguém pode operar um avião com uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião possua os equipamentos adicionais de emergência especificados nos parágrafos (a) até (l) desta seção.	Item modificado em harmonização ao 14 CFR Part 135.178.
(a) Meios de evacuação em emergência. Cada saída de emergência de um avião terrestre transportando passageiros (exceto as saídas sobre as asas) que fique a mais de 1,83 m (6 pés) acima do solo, com o avião parado e com trem-de-pouso baixado, deve possuir um meio aprovado para ajudar os ocupantes a descerem para o solo. O meio de ajuda para uma saída ao nível do assoalho deve atender aos requisitos do parágrafo 25.809(f)(1), vigente em 30 de abril de 1972, exceto um avião cujo requerimento para certificação de tipo tenha sido apresentado após a referida data, que deve atender aos requisitos segundo os quais ele foi certificado.	(a) Meios de evacuação em emergência. Cada saída de emergência de um avião terrestre transportando passageiros (exceto as saídas sobre as asas) que fique a mais de 1,83 m (6 pés) acima do solo, com o avião parado e com trem-de-pouso baixado, deve possuir um meio aprovado para ajudar os ocupantes a descerem para o solo. O meio de ajuda para uma saída ao nível do assoalho deve atender aos requisitos do parágrafo 25.809(f)(1), vigente em 30 de abril de 1972, exceto um avião cujo requerimento para certificação de tipo tenha sido apresentado após a referida data, que deve atender aos requisitos segundo os quais ele foi certificado.	
(b) Marcas internas das saídas de emergência. O seguinte deve ser cumprido em cada avião transportando passageiros:	(b) Marcas internas das saídas de emergência. O seguinte deve ser cumprido em cada avião transportando passageiros:	

(1) cada saída de emergência para passageiros, seus meios de acesso e seus meios de abertura devem ser marcados conspicuamente. A identificação e localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser reconhecível a uma distância igual à largura da cabine. A localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser indicada por um sinal visível por um ocupante aproximando-se dela ao longo do corredor principal da cabine. Deve haver um sinal de localização:	(1) cada saída de emergência para passageiros, seus meios de acesso e seus meios de abertura devem ser marcados conspicuamente. A identificação e localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser reconhecível a uma distância igual à largura da cabine. A localização de cada saída de emergência para passageiros deve ser indicada por um sinal visível por um ocupante aproximando-se dela ao longo do corredor principal da cabine. Deve haver um sinal de localização:	
(i) sobre o corredor, ou em outro lugar do teto se for mais prático devido a pouca altura do mesmo, para as saídas de emergência sobre as asas;	(i) sobre o corredor, ou em outro lugar do teto se for mais prático devido ~~a~~à pouca altura do mesmo, para as saídas de emergência sobre as asas;	
(ii) próximo a cada saída de emergência ao nível do assoalho, exceto um único sinal pode atender a duas dessas saídas se ambas puderem ser facilmente visíveis do local do sinal; e	(ii) próximo a cada saída de emergência ao nível do assoalho, exceto um único sinal pode atender a duas dessas saídas se ambas puderem ser facilmente visíveis do local do sinal; e	
(iii) em cada divisória, fixa ou não, que impeça a visão ao longo da cabine, seja para frente seja para trás, para indicar saídas de emergência posicionadas além da divisória ou por ela escondidas; se isso não for possível, o sinal pode ser colocado em outro local apropriado.	(iii) em cada divisória, fixa ou não, que impeça a visão ao longo da cabine, seja para frente seja para trás, para indicar saídas de emergência posicionadas além da divisória ou por ela escondidas; se isso não for possível, o sinal pode ser colocado em outro local apropriado.	
(2) cada marca de identificação e/ou de localização de saída de emergência para passageiros deve atender ao seguinte:	(2) cada marca de identificação e/ou de localização de saída de emergência para passageiros deve atender ao seguinte:	
(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, cada marca de identificação de saída de emergência e cada sinal de localização das mesmas deve atender aos requisitos do parágrafo 25.812(b), vigente em 30 de abril de 1972; e	(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, cada marca de identificação de saída de emergência e cada sinal de localização das mesmas deve atender aos requisitos do parágrafo 25.812(b), vigente em 30 de abril de 1972; e	
(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 1º de maio de 1972 ou após essa data, cada marca de identificação de saída e cada sinal de localização das mesmas devem atender aos requisitos para marcas internas de saídas de emergência segundo os quais o avião foi certificado. Nesses aviões nenhum sinal pode continuar a ser usado se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 250 microlamberts.	(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 1º de maio de 1972 ou após essa data, cada marca de identificação de saída e cada sinal de localização das mesmas devem atender aos requisitos para marcas internas de saídas de emergência segundo os quais o avião foi certificado. Nesses aviões nenhum sinal pode continuar a ser usado se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 250 microlamberts.	
(c) Iluminação das marcas internas das saídas de emergência. Cada avião transportando passageiros deve possuir um sistema de iluminação em emergência que seja independente do sistema principal de iluminação; entretanto, as fontes de iluminação geral da cabine podem ser comuns a ambos os sistemas desde que a fonte de energia do sistema de emergência seja independente da fonte de energia do sistema principal. O sistema de iluminação de emergência deve:	(c) Iluminação das marcas internas das saídas de emergência. Cada avião transportando passageiros deve possuir um sistema de iluminação em emergência que seja independente do sistema principal de iluminação; entretanto, as fontes de iluminação geral da cabine podem ser comuns a ambos os sistemas desde que a fonte de energia do sistema de emergência seja independente da fonte de energia do sistema principal. O sistema de iluminação de emergência deve:	
(1) iluminar cada sinal de identificação e de localização das saídas de emergência;	(1) iluminar cada sinal de identificação e de localização das saídas de emergência;	
(2) prover suficiente iluminação geral da cabine dos passageiros de modo a garantir que a iluminação média, medida em intervalos de 40 pol., na altura dos braços dos assentos, no centro do corredor principal dos passageiros, seja de, no mínimo, 0,05 pés-vela; e	(2) prover suficiente iluminação geral da cabine dos passageiros de modo a garantir que a iluminação média, medida em intervalos de 40 pol., na altura dos braços dos assentos, no centro do corredor principal dos passageiros, seja de, no mínimo, 0,05 pés-vela; e	
(3) para aviões de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, incluir iluminação próxima ao assoalho marcando o caminho para as saídas de emergência, conforme estabelecido pelo parágrafo 25.812(c), vigente em 26 de novembro de 1984.	(3) para aviões de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, incluir iluminação próxima ao assoalho marcando o caminho para as saídas de emergência, conforme estabelecido pelo parágrafo 25.812(c), vigente em 26 de novembro de 1984.	

(d) Operação das luzes de emergência. Exceto para as luzes que fazem parte do subsistema de luzes de emergência provido para atender ao RBAC 25.812(h) (como descrito no parágrafo (h) desta seção), que servem a não mais que um dos meios de auxílio para evacuação, que sejam independentes do sistema principal de iluminação do avião e que são automaticamente acionadas quando o meio de auxílio é acionado, cada luz requerida pelos parágrafos (c) e (h) desta seção deve:	(d) Operação das luzes de emergência. Exceto para as luzes que fazem parte do subsistema de luzes de emergência provido para atender ao RBAC 25.812(h) (como descrito no parágrafo (h) desta seção), que servem a não mais que um dos meios de auxílio para evacuação, que sejam independentes do sistema principal de iluminação do avião e que são automaticamente acionadas quando o meio de auxílio é acionado, cada luz requerida pelos parágrafos (c) e (h) desta seção deve:	
(1) ser operável manualmente não só da cabine de pilotos, mas também de um ponto na cabine dos passageiros facilmente acessível de um assento normal de comissário de bordo;	(1) ser operável manualmente não só da cabine de pilotos, mas também de um ponto na cabine dos passageiros facilmente acessível de um assento normal de comissário de bordo;	
(2) possuir um meio para evitar atuação inadvertida dos controles manuais;	(2) possuir um meio para evitar atuação inadvertida dos controles manuais;	
(3) quando armada ou ligada, de ambos os locais de acionamento, permanecer acesa ou acender ao ser interrompido o sistema normal de energia elétrica do avião;	(3) quando armada ou ligada, de ambos os locais de acionamento, permanecer acesa ou acender ao ser interrompido o sistema normal de energia elétrica do avião;	
(4) ser armada ou ligada durante rolagem, decolagens e pousos. Na demonstração de conformidade com este parágrafo a separação transversal da fuselagem não precisa ser considerada;	(4) ser armada ou ligada durante rolagem, decolagens e pousos. Na demonstração de conformidade com este parágrafo a separação transversal da fuselagem não precisa ser considerada;	
(5) prover o nível requerido de iluminação durante, pelo menos, 10 minutos nas condições ambientais críticas causadas por um pouso de emergência; e	(5) prover o nível requerido de iluminação durante, pelo menos, 10 minutos nas condições ambientais críticas causadas por um pouso de emergência; e	
(6) possuir um dispositivo de controle que possua as posições “ON”, “OFF” e “ARMED”.	(6) possuir um dispositivo de controle que possua as posições “ON”, “OFF” e “ARMED”.	
(e) Mecanismo de abertura das saídas de emergência	(e) Mecanismo de abertura das saídas de emergência	
(1) para um avião transportando passageiros para o qual o requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, a localização do mecanismo de abertura de cada saída de emergência e as instruções para abertura da mesma devem ser mostradas por marcas colocadas na saída ou próximas a ela e tais marcas devem ser legíveis de uma distância de 30 pol. Adicionalmente, para cada saída tipo I ou II com um mecanismo de travamento liberado por movimento de rotação de uma alavanca, as instruções para abertura devem constar de:	(1) para um avião transportando passageiros para o qual o requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, a localização do mecanismo de abertura de cada saída de emergência e as instruções para abertura da mesma devem ser mostradas por marcas colocadas na saída ou próximas a ela e tais marcas devem ser legíveis de uma distância de 30 pol. Adicionalmente, para cada saída tipo I ou II com um mecanismo de travamento liberado por movimento de rotação de uma alavanca, as instruções para abertura devem constar de:	
(i) uma seta vermelha com uma haste de pelo menos 3/4 de polegada de largura e uma ponta com duas vezes a largura da haste, estendendo-se por um arco de pelo menos 70º e com um raio aproximadamente igual a 3/4 do comprimento da alavanca; e	(i) uma seta vermelha com uma haste de pelo menos 3/4 de polegada de largura e uma ponta com duas vezes a largura da haste, estendendo-se por um arco de pelo menos 70º e com um raio aproximadamente igual a 3/4 do comprimento da alavanca; e	
(ii) a palavra “aberta” em letras vermelhas com 1 pol. de altura colocada horizontalmente próximo à ponta da seta vermelha.	(ii) a palavra “aberta” em letras vermelhas com 1 pol. de altura colocada horizontalmente próximo à ponta da seta vermelha.	
(2) para um avião transportando passageiros cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 1º de maio de 1972 ou após esta data, a localização de cada mecanismo de abertura de saída de emergência e as instruções para abertura da mesma devem ser mostradas de acordo com os requisitos segundo os quais o avião foi certificado. Nesses aviões, nenhum mecanismo de abertura ou cobertura pode continuar a ser usado se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 100 microlamberts.	(2) para um avião transportando passageiros cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 1º de maio de 1972 ou após esta data, a localização de cada mecanismo de abertura de saída de emergência e as instruções para abertura da mesma devem ser mostradas de acordo com os requisitos segundo os quais o avião foi certificado. Nesses aviões, nenhum mecanismo de abertura ou cobertura pode continuar a ser usado se sua luminescência (brilho) cair abaixo de 100 microlamberts.	
(f) Acesso às saídas de emergência. Em cada avião transportando passageiros deve ser provido acesso a cada saída de emergência como se segue:	(f) Acesso às saídas de emergência. Em cada avião transportando passageiros deve ser provido acesso a cada saída de emergência como se segue:	

(1) cada passagem entre áreas individuais de passageiros ou levando a uma saída de emergência tipo I ou tipo II deve ser desobstruída e deve ter, pelo menos, 20 polegadas de largura;	(1) cada passagem entre áreas individuais de passageiros ou levando a uma saída de emergência tipo I ou tipo II deve ser desobstruída e deve ter, pelo menos, 20 polegadas de largura;	
(2) deve haver suficiente espaço próximo às saídas de emergência tipo I e tipo II, que estejam incluídas no parágrafo (a) desta seção, para permitir que um tripulante ajude a evacuação dos passageiros sem reduzir a largura desobstruída de passagem requerida pelo parágrafo (f)(1) desta seção;	(2) deve haver suficiente espaço próximo às saídas de emergência tipo I e tipo II, que estejam incluídas no parágrafo (a) desta seção, para permitir que um tripulante ajude a evacuação dos passageiros sem reduzir a largura desobstruída de passagem requerida pelo parágrafo (f)(1) desta seção;	
(3) deve haver acesso, a partir do corredor principal, para cada saída de emergência tipo III e tipo IV. O acesso do corredor até essas saídas não pode ser obstruído por assentos, leitos ou outras protuberâncias que possam reduzir a eficácia da saída. Adicionalmente, para aviões categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, deve haver letreiros instalados de acordo com o RBAC 25.813(c) para cada saída tipo III após 3 de dezembro de 1992;	(3) deve haver acesso, a partir do corredor principal, para cada saída de emergência tipo III e tipo IV. O acesso do corredor até essas saídas não pode ser obstruído por assentos, leitos ou outras protuberâncias que possam reduzir a eficácia da saída. Adicionalmente, para aviões categoria transporte de tipo certificado após 1º de janeiro de 1958, deve haver letreiros instalados de acordo com o RBAC 25.813(c) para cada saída tipo III após 3 de dezembro de 1992;	
(4) se for necessário passar através de uma passagem entre cabines de passageiros para atingir qualquer saída de emergência requerida a partir de qualquer assento da cabine de passageiros, essa passagem deve ser desobstruída. Entretanto, podem ser usadas cortinas se elas permitirem entrada livre na passagem;	(4) se for necessário passar através de uma passagem entre cabines de passageiros para atingir qualquer saída de emergência requerida a partir de qualquer assento da cabine de passageiros, essa passagem deve ser desobstruída. Entretanto, podem ser usadas cortinas se elas permitirem entrada livre na passagem;	
(5) nenhuma porta pode ser instalada em divisórias entre cabines de passageiros; e	(5) nenhuma porta pode ser instalada em divisórias entre cabines de passageiros; e	
(6) se for preciso, passar por uma porta separando a cabine dos passageiros de outras áreas para atingir uma saída de emergência requerida a partir de qualquer assento de passageiro, essa porta deve possuir uma tranca que a mantenha na posição aberta e ela deve permanecer aberta e presa nessa posição durante cada decolagem e cada pouso. A tranca deve ser capaz de resistir às cargas impostas a ela quando for submetida às cargas finais de inércia, relativas às estruturas vizinhas, listadas no RBAC 25.561(b).	(6) se for preciso, passar por uma porta separando a cabine dos passageiros de outras áreas para atingir uma saída de emergência requerida a partir de qualquer assento de passageiro, essa porta deve possuir uma tranca que a mantenha na posição aberta e ela deve permanecer aberta e presa nessa posição durante cada decolagem e cada pouso. A tranca deve ser capaz de resistir às cargas impostas a ela quando for submetida às cargas finais de inércia, relativas às estruturas vizinhas, listadas no RBAC 25.561(b).	
(g) Marcas externas das saídas de emergência. Cada saída de emergência para passageiros e seus meios externos de abertura devem ser marcados na superfície externa da aeronave. Deve haver uma faixa colorida com 5 cm (2 pol.) de largura, circundando o perímetro externo de cada saída de emergência na lateral da fuselagem. Caso a aeronave possua áreas de seu revestimento externo que possam ser cortadas para facilitar o resgate de pessoas, tais áreas devem ser demarcadas por uma faixa segmentada, cada segmento com 3 cm (1,2 pol.) de largura e 9 cm (3,5 pol.) de comprimento; os cantos da área devem ser demarcados por dois segmentos contínuos formando ângulos retos e o intervalo entre segmentos não deve ultrapassar 2 m (79 pol.). Cada marca externa, incluindo as faixas, deve ser prontamente distinguível das áreas vizinhas na fuselagem por contraste de cor. As marcas devem atender ao seguinte:	(g) Marcas externas das saídas de emergência. Cada saída de emergência para passageiros e seus meios externos de abertura devem ser marcados na superfície externa da aeronave. Deve haver uma faixa colorida com 5 cm (2 pol.) de largura, circundando o perímetro externo de cada saída de emergência na lateral da fuselagem. Caso a aeronave possua áreas de seu revestimento externo que possam ser cortadas para facilitar o resgate de pessoas, tais áreas devem ser demarcadas por uma faixa segmentada, cada segmento com 3 cm (1,2 pol.) de largura e 9 cm (3,5 pol.) de comprimento; os cantos da área devem ser demarcados por dois segmentos contínuos formando ângulos retos e o intervalo entre segmentos não deve ultrapassar 2 m (79 pol.). Cada marca externa, incluindo as faixas, deve ser prontamente distinguível das áreas vizinhas na fuselagem por contraste de cor. As marcas devem atender ao seguinte:	
(1) se a reflectância da cor mais escura for 15% ou menos, a reflectância da cor mais clara deve ser de, pelo menos, 45%;	(1) se a reflectância da cor mais escura for 15% ou menos, a reflectância da cor mais clara deve ser de, pelo menos, 45%;	
(2) se a reflectância da cor mais escura for superior a 15%, deve haver uma diferença de pelo menos 30% entre sua reflectância e a reflectância da cor mais clara; e	(2) se a reflectância da cor mais escura for superior a 15%, deve haver uma diferença de pelo menos 30% entre sua reflectância e a reflectância da cor mais clara; e	

(3) saídas não posicionadas nas laterais da fuselagem devem possuir meios externos de abertura e as aplicáveis instruções de abertura conspicuamente marcadas em vermelho ou, se o vermelho não for conspícuo, em relação à cor de fundo, em amarelo brilhante. Adicionalmente, se o mecanismo de abertura para tais saídas estiver localizado em um único lado da fuselagem, um letreiro conspícuo, informando esse fato, deve ser colocado do outro lado da fuselagem. Reflectância é a razão entre o fluxo luminoso refletido por um corpo e o fluxo luminoso que ele recebe.	(3) saídas não posicionadas nas laterais da fuselagem devem possuir meios externos de abertura e as aplicáveis instruções de abertura conspicuamente marcadas em vermelho ou, se o vermelho não for conspícuo, em relação à cor de fundo, em amarelo brilhante. Adicionalmente, se o mecanismo de abertura para tais saídas estiver localizado em um único lado da fuselagem, um letreiro conspícuo, informando esse fato, deve ser colocado do outro lado da fuselagem. Reflectância é a razão entre o fluxo luminoso refletido por um corpo e o fluxo luminoso que ele recebe.	
(h) Iluminação externa do caminho de escape em emergência	(h) Iluminação externa do caminho de escape em emergência	
(1) Cada avião transportando passageiros deve ser equipado com iluminação externa atendendo aos seguintes requisitos:	(1) Cada avião transportando passageiros deve ser equipado com iluminação externa atendendo aos seguintes requisitos:	
(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, os requisitos do RBHA 25.812(f) e (g), vigentes em 30 de abril de 1972; e	(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, os requisitos do RBHA 25.812(f) e (g), vigentes em 30 de abril de 1972; e	
(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 1º de maio de 1972 ou em data posterior, a iluminação externa de emergência requerida pelos requisitos segundo os quais o avião recebeu certificação de tipo.	(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 1º de maio de 1972 ou em data posterior, a iluminação externa de emergência requerida pelos requisitos segundo os quais o avião recebeu certificação de tipo.	
(2) Cada avião transportando passageiros deve ser equipado com rota de escape não escorregadia atendendo aos seguintes requisitos:	(2) Cada avião transportando passageiros deve ser equipado com rota de escape não escorregadia atendendo aos seguintes requisitos:	
(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, os requisitos do RBHA 25.803(c), vigentes em 30 de abril de 1972; e	(i) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado antes de 1º de maio de 1972, os requisitos do RBHA 25.803(c), vigentes em 30 de abril de 1972; e	
(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 1º de maio de 1972 ou em data posterior, os requisitos de rota de escape não escorregadia segundo os quais o avião recebeu certificação de tipo.	(ii) para um avião cujo requerimento para certificação de tipo foi apresentado em 1º de maio de 1972 ou em data posterior, os requisitos de rota de escape não escorregadia segundo os quais o avião recebeu certificação de tipo.	
(i) Saídas ao nível do assoalho. Cada porta ou saída ao nível do assoalho posicionada na lateral da fuselagem (exceto as portas que levam a um compartimento de carga não acessível da cabine de passageiros) que tenha 44 pol. ou mais de altura e 20 pol. ou mais de largura, mas não mais largo que 46 pol., cada saída ventral para passageiros e cada saída de cone de cauda deve atender aos requisitos desta seção referentes a saídas de emergência ao nível do assoalho. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios deste parágrafo se considerar que circunstâncias especiais tornam a conformidade total impraticável e que um nível aceitável de segurança pode ser atingido.	(i) Saídas ao nível do assoalho. Cada porta ou saída ao nível do assoalho posicionada na lateral da fuselagem (exceto as portas que levam a um compartimento de carga não acessível da cabine de passageiros) que tenha 44 pol. ou mais de altura e 20 pol. ou mais de largura, mas não mais largo que 46 pol., cada saída ventral para passageiros e cada saída de cone de cauda deve atender aos requisitos desta seção referentes a saídas de emergência ao nível do assoalho. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios deste parágrafo se considerar que circunstâncias especiais tornam a conformidade total impraticável e que um nível aceitável de segurança pode ser atingido.	
(j) Saídas de emergência adicionais. Saídas de emergência aprovadas, adicionais ao número mínimo requerido de saídas, devem atender a todas as provisões aplicáveis desta seção, exceto as dos parágrafos (f)(1), (2) e (3). Tais saídas devem ser facilmente acessíveis.	(j) Saídas de emergência adicionais. Saídas de emergência aprovadas, adicionais ao número mínimo requerido de saídas, devem atender a todas as provisões aplicáveis desta seção, exceto as dos parágrafos (f)(1), (2) e (3). Tais saídas devem ser facilmente acessíveis.	
(k) Em cada avião a reação transportando passageiros, cada saída ventral ou de cone de cauda deve ser:	(k) Em cada avião a reação transportando passageiros, cada saída ventral ou de cone de cauda deve ser:	
(1) projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo; e	(1) projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo; e	
(2) marcada com um letreiro legível de uma distância de 30 pol. e posicionado em local conspícuo próximo ao meio de abertura da saída, informando que ela foi projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo.	(2) marcada com um letreiro legível de uma distância de 30 pol. e posicionado em local conspícuo próximo ao meio de abertura da saída, informando que ela foi projetada e construída de modo a não poder ser aberta em voo.	

(l) Lanternas portáteis. Ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que ele seja equipado com lanternas portáteis guardadas em locais acessíveis de cada assento de comissário de voo.	(l) Lanternas portáteis. Ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que ele seja equipado com lanternas portáteis guardadas em locais acessíveis de cada assento de comissário de voo.	
135.179 Instrumentos e equipamentos inoperantes	135.179 Instrumentos e equipamentos inoperantes	
(a) O operador deverá incluir em seu sistema de manuais uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC, para cada tipo de aeronave que possua uma MMEL publicada, para que o piloto em comando possa determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema deixar de funcionar.	~~(a) O operador deverá incluir em seu sistema de manuais uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC, para cada tipo de aeronave que possua uma MMEL publicada, para que o piloto em comando possa determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema deixar de funcionar.~~(a) [Reservado].	Parágrafo excluído. A ANAC entende que o custo desse requisito supera muito os benefícios, donde que não compensa mantê-lo. E as razões para esse entendimento são: - a MEL é um benefício para o operador. A MEL permite que o operador voe com determinados equipamentos inoperantes ao passo que, sem a MEL, a aeronave deve operar com 100% dos equipamentos operantes. Desse modo, entende-se que é mais do interesse do operador possuir uma MEL (porque dá a ele flexibilidade para operar com equipamentos inoperantes) do que da Agência exigir que ele possua uma MEL; - a exclusão do parágrafo 135.179(a) não impedirá que o operador possua uma MEL, caso ele deseje, e nem a ANAC deixará de aprovar a MEL. Porém o operador não precisará ficar com a aeronave inoperante enquanto a ANAC analisa e aprova a MEL; e - o fato de haver uma MEL aprovada não garante que o operador não vá operar em desconformidade com ela, e a efetividade do cumprimento somente pode ser fomentada com a vigilância.
(b) Ninguém pode decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados, a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	(b) Ninguém pode decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados, a menos que as seguintes condições sejam atendidas:	
(1) deve existir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para a aeronave;	(1) deve existir uma ~~L~~lista de ~~Equipamentos Mínimos~~equipamentos mínimos (MEL) aprovada para a aeronave;	
(2) deve haver uma carta da ANAC autorizando operações de acordo com a MEL aprovada. A tripulação de voo deve ter acesso direto antes de cada voo a todas as informações contidas na MEL aprovada através de documentação impressa ou outros meios aprovados nas especificações operativas do detentor de certificado e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações operativas constitui uma modificação aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova certificação;	(2) deve haver uma carta da ANAC autorizando operações de acordo com a MEL aprovada. A tripulação de voo deve ter acesso direto antes de cada voo a todas as informações contidas na MEL aprovada ~~através~~por meio de documentação impressa ou outros meios aprovados nas especificações operativas do detentor de certificado e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações operativas constitui uma ~~modificação~~alteração aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova certificação;	
(3) a Lista de Equipamentos Mínimos aprovada deve:	(3) a ~~Lista de Equipamentos Mínimos~~MEL aprovada deve:	
(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção; e	(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (~~b~~c) desta seção; e	
(ii) prover procedimentos para a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condição inoperante;	(ii) prover procedimentos para a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condição inoperante;	
(4) registros identificando os equipamentos e instrumentos inoperantes e as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção devem estar disponíveis para conhecimento do piloto;	(4) registros identificando os equipamentos e instrumentos inoperantes e as informações requeridas pelo parágrafo (~~a~~b)(3)(ii) desta seção devem estar disponíveis para conhecimento do piloto;	
(5) a aeronave deve ser operada de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas especificações operativas autorizando o seu uso.	(5) a aeronave deve ser operada de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas especificações operativas autorizando o seu uso.	
(c) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:	(c) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:	

(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente ou de qualquer outra maneira requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo as quais a aeronave recebeu certificação de tipo e que sejam essenciais para a operação segura sob todas as condições de operação;	(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente ou de qualquer outra maneira requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo as quais a aeronave recebeu certificação de tipo e que sejam essenciais para a operação segura sob todas as condições de operação;	
(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade requeira estarem em condições de funcionamento, a menos que a própria DA dê outra orientação; e	(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade requeira estarem em condições de funcionamento, a menos que a própria ~~DA~~diretriz de aeronavegabilidade dê outra orientação; e	
(3) os instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para operações específicas.	(3) os instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para operações específicas.	
(d) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.	(d) Não obstante os parágrafos (~~b~~c)(1) e (~~b~~c)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.	
135.180 Sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS)	135.180 Sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS)	
(a) A menos que de outro modo autorizado pela ANAC, cada detentor de certificado operando grandes aviões com motores a turbina, que tenham uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, 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.	(a) A menos que de outro modo autorizado pela ANAC, cada detentor de certificado operando ~~grandes~~ aviões com motores a turbina, que tenham ~~uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, 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.~~aprovado.	1) alteração proposta para retirar a palavra “grandes”, uma vez que ela é redundante no novo texto e excluído o critério de número de passageiros por ser incompatível com o RBAC 135; 2) adicionalmente retirada a expressão “até 28 de janeiro de 2005” por não mais ter efeito sobre os regulados; 3) esta alteração não causará impacto nos regulados visto já estar presente na emenda 03 do regulamento. (Despacho 1/2015/GTPN/SAR) (NT 15/2015/GTNO/GNOS/SPO)
(b) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, ninguém pode operar um avião que possua motores a turbina e uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante (peso máximo de decolagem aprovado acima de 5.700 kg), a menos que ele seja equipado com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) aprovado.	(b) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, ninguém pode operar um avião que possua motores a turbina e uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante ~~(peso máximo de decolagem aprovado acima de 5.700 kg),~~, a menos que ele seja equipado com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) aprovado.	1) alteração proposta para eliminar a dificuldade de interpretação do requisito. 2) esta proposta não causará impacto nos regulados visto já estar presente na emenda 03 do regulamento (Despacho 1/2015/GTPN/SAR). (NT 15/2015/GTNO/GNOS/SPO)
	(c) A partir de [12 meses após a publicação da Emenda], todas as novas instalações de ACAS devem monitorar a própria taxa vertical da aeronave a fim de verificar conformidade com os sensores de RA (*Resolution Advisory*). Quando uma não-conformidade for detectada, o ACAS deve parar de assumir a conformidade e deve assumir a taxa vertical observada. O sistema TCAS II, tipo 7.0 ou anterior, não é capaz de cumprir com este requisito. O sistema TCAS II, tipo 7.1 ou posterior, é capaz de atender este requisito.	Requisito incluído em harmonização ao item 4.3.5.3.1 do Anexo 10 Volume IV à Convenção de Aviação Civil Internacional: “*4.3.5.3.1 New ACAS installations after 1 January 2014 shall monitor own aircraft’s vertical rate to verify compliance with the RA sense. If non-compliance is detected, ACAS shall stop assuming compliance, and instead shall assume the observed vertical rate.*”
	(d) A partir de [24 meses após publicação da Emenda], aviões com motores a turbina que não se enquadram nos critérios dos parágrafos (a) e (b) desta Seção e que tenham peso máximo de decolagem acima de 5.700kg devem ser equipados com um sistema ACAS que cumpra com o estabelecido no parágrafo (c) desta Seção.	Requisito incluído para abranger as aeronaves com PMD de 5.700kg até 15.000kg, em conformidade com o item 3.6.10.3 do Anexo 6 Parte II à Convenção de Aviação Civil Internacional (Despacho 1/2015/GTPN/SAR). (NT 15/2015/GTNO/GNOS/SPO)

	(e) A partir de [36 meses após a publicação da Emenda], todos os sistemas ACAS instalados devem cumprir com o estabelecido no parágrafo (c) desta Seção.	Requisito incluído em harmonização ao item 4.3.5.3.3 do Anexo 10 Volume IV à Convenção de Aviação Civil Internacional: "4.3.5.3.3 After 1 January 2017, all ACAS units shall comply with the requirements stated in 4.3.5.3.1". Esta opção oferece um prazo maior de adequação àqueles regulados que já possuem TCAS instalado (Despacho 1/2015/GTPN/SAR). (NT 15/2015/GTNO/GNOS/SPO).
(c) Os manuais requeridos pela seção 135.21 devem conter as seguintes informações sobre o ACAS II:	(~~e~~f) Os manuais requeridos pela seção 135.21 devem conter as seguintes informações sobre o ACAS II:	
(1) procedimentos adequados e ações apropriadas da tripulação para a operação do equipamento, incluindo a informação de que, no evento de um alarme de colisão emitido pelo sistema ACAS II, o piloto em comando deve obedecer, exclusivamente, às orientações emanadas do próprio sistema; e	(1) procedimentos adequados e ações apropriadas da tripulação para a operação do equipamento, incluindo a informação de que, no evento de um alarme de colisão emitido pelo sistema ACAS II, o piloto em comando deve obedecer, exclusivamente, às orientações emanadas do próprio sistema; e	
(2) uma descrição de todas as fontes de informação que devem estar operativas para que o ACAS II opere adequadamente.	(2) uma descrição de todas as fontes de informação que devem estar operativas para que o ACAS II opere adequadamente.	
(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).	(~~d~~g) 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~~).~~), desde que atendido ao estabelecido nos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção.	
135.181 Requisitos de desempenho: aeronave operando IFR	135.181 Requisitos de desempenho: aeronave operando IFR	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode:	
(1) operar uma aeronave monomotora transportando passageiros em voo IFR, a menos que:	(1) operar uma aeronave monomotora transportando passageiros em voo IFR, a menos que:	
(i) sejam atendidas as seções 135.101, 135.163 (no que for aplicável) e 135.165 deste regulamento;	(i) sejam atendidas as seções 135.101, 135.163 (no que for aplicável) e 135.165 deste regulamento;	
(ii) a aeronave possua motor a turbina e seja certificada para tal tipo de operação; e	(ii) a aeronave possua motor a turbina e seja certificada para tal tipo de operação; e	
(iii) a operação seja conduzida de acordo com o Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) pelo órgão certificador.	(iii) a operação seja conduzida de acordo com o ~~M~~manual de ~~V~~voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave aprovado pelo órgão certificador.	
(2) operar uma aeronave multimotora transportando passageiros em voo IFR, a um peso que não permita subir, com o motor crítico inoperante, pelo menos 50 pés/minuto quando voando na altitude mínima da rota a ser voada, ou 5000 pés MSL, o que for mais alto.	(2) operar uma aeronave multimotora transportando passageiros em voo IFR, a um peso que não permita subir, com o motor crítico inoperante, pelo menos 50 pés/minuto quando voando na altitude mínima da rota a ser voada, ou 5000 pés MSL, o que for mais alto.	
(b) Não obstante as restrições do parágrafo (a)(2) desta seção, helicópteros multimotores, transportando passageiros em operação "off-shore", podem conduzir tais operações em condições IFR com um peso que permita ao helicóptero ter uma razão de subida de pelo menos 50 pés/min com o motor crítico inoperante, quando operando na altitude mínima da rota a ser voada, ou 1500 pés MSL, o que for mais alto.	(b) Não obstante as restrições do parágrafo (a)(2) desta seção, helicópteros multimotores, transportando passageiros em operação "*off-shore*", podem conduzir tais operações em condições IFR com um peso que permita ao helicóptero ter uma razão de subida de pelo menos 50 pés/min com o motor crítico inoperante, quando operando na altitude mínima da rota a ser voada, ou 1500 pés MSL, o que for mais alto.	
135.183 Requisitos de desempenho: aeronaves terrestres operando sobre água	135.183 Requisitos de desempenho: aeronaves terrestres operando sobre água	
Ninguém pode operar uma aeronave terrestre transportando passageiros sobre água, a menos que:	Ninguém pode operar uma aeronave terrestre transportando passageiros sobre água, a menos que:	
(a) ela seja operada a uma altitude que permita alcançar terra no caso de falha de motor;	(a) ela seja operada a uma altitude que permita alcançar terra no caso de falha de motor;	
(b) essa operação seja necessária para decolagem e pouso;	(b) essa operação seja necessária para decolagem e pouso;	

(c) ela seja uma aeronave multimotora operada a um peso que permita uma subida, com o motor crítico inoperante, de pelo menos 50 pés/minuto a uma altitude de 1000 pés acima da superfície; ou	(c) ela seja uma aeronave multimotora operada a um peso que permita uma subida, com o motor crítico inoperante, de pelo menos 50 pés/minuto a uma altitude de 1000 pés acima da superfície; ou	
(d) ela seja um helicóptero equipado com dispositivo de flutuação para helicópteros aprovado.	(d) ela seja um helicóptero equipado com dispositivo de flutuação para helicópteros aprovado.	
135.185 Peso vazio e centro de gravidade: atualização requerida	135.185 Peso vazio e centro de gravidade: atualização requerida	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave, a menos que o peso vazio e o centro de gravidade tenham sido calculados com valores estabelecidos por pesagem real da aeronave dentro dos 36 meses precedentes.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave, a menos que o peso vazio e o centro de gravidade tenham sido calculados com valores estabelecidos por pesagem real da aeronave dentro dos 36 meses precedentes.	
(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:	(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:	
(1) aeronave que tenha recebido o certificado de certificação de tipo original dentro dos 36 meses precedentes; e	(1) aeronave que tenha recebido o certificado de certificação de tipo original dentro dos 36 meses precedentes; e	
(2) aeronave operada sob um sistema de peso e balanceamento aprovado nas especificações operativas do detentor de certificado.	(2) aeronave operada sob um sistema de peso e balanceamento aprovado nas especificações operativas do detentor de certificado.	
SUBPARTE D LIMITAÇÕES PARA OPERAÇÕES VFR E IFR. REQUISITOS DE CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	SUBPARTE D LIMITAÇÕES PARA OPERAÇÕES VFR E IFR. REQUISITOS DE CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	
135.201 Aplicabilidade	135.201 Aplicabilidade	
Esta subparte estabelece regras de limitações operacionais para operações VFR/IFR e as associadas condições atmosféricas para operações segundo este regulamento.	Esta subparte estabelece regras de limitações operacionais para operações VFR/IFR e as associadas condições atmosféricas para operações segundo este regulamento.	
135.203 VFR: altitudes mínimas	135.203 VFR: altitudes mínimas	
Exceto quando necessário para pouso e decolagem, ninguém pode operar VFR:	Exceto quando necessário para pouso e decolagem, ninguém pode operar VFR:	
(a) Um avião:	(a) Um avião:	
(1) durante o dia:	(1) durante o dia:	
(i) sobre cidades, povoados, lugares habitados e sobre grupo de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 1000 pés acima do mais alto obstáculo existente dentro de um círculo horizontal, com centro na aeronave e raio de 600 m (2.000 pés); ou	(i) sobre cidades, povoados, lugares habitados e sobre grupo de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 1000 pés acima do mais alto obstáculo existente dentro de um círculo horizontal, com centro na aeronave e raio de 600 m (2.000 pés); ou	
(ii) em lugares não citados em (a)(1)(i) desta seção, em altura inferior a 150 m (500 pés) acima da superfície e afastado lateralmente de qualquer obstáculo de, pelo menos, 150 m (500 pés).	(ii) em lugares não citados em (a)(1)(i) desta seção, em altura inferior a 150 m (500 pés) acima da superfície e afastado lateralmente de qualquer obstáculo de, pelo menos, 150 m (500 pés).	
(2) durante a noite, em altura que seja menor que 1000 pés acima do mais alto obstáculo dentro de uma faixa de 8 km (5 milhas) para cada lado da trajetória pretendida ou, se em zona montanhosa, em altura que seja menor que 2000 pés acima do mais alto obstáculo existente em faixa com a citada largura, ao longo da trajetória pretendida.	(2) durante a noite, em altura que seja menor que 1000 pés acima do mais alto obstáculo dentro de uma faixa de 8 km (5 milhas) para cada lado da trajetória pretendida ou, se em zona montanhosa, em altura que seja menor que 2000 pés acima do mais alto obstáculo existente em faixa com a citada largura, ao longo da trajetória pretendida.	
(b) Um helicóptero, sobre uma área congestionada, a uma altura menor que 150 m (500 pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 600 m em torno do mesmo; nas demais áreas, a uma altura que permita um pouso de emergência sem perigo para pessoas e propriedades.	(b) Um helicóptero, sobre uma área congestionada, a uma altura menor que 150 m (500 pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 600 m em torno do mesmo; nas demais áreas, a uma altura que permita um pouso de emergência sem perigo para pessoas e propriedades.	
(c) Exceto quando necessário para decolagem ou pouso, ou quando expressamente autorizado pela ANAC, os voos IFR são realizados a um nível igual ou superior a altitude de voo mínima estabelecida pela ANAC, ou, se a altitude de voo, como mínimo, não tenha sido estabelecida:	(c) Exceto quando necessário para decolagem ou pouso, ou quando expressamente autorizado pela ANAC, os voos IFR são realizados a um nível igual ou superior a altitude de voo mínima estabelecida pela ANAC, ou, se a altitude de voo, como mínimo, não tenha sido estabelecida:	

(1) no solo ou em áreas montanhosas, em um nível de pelo menos 600 m (2 000 pés) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km em relação à posição estimada da aeronave em voo;	(1) no solo ou em áreas montanhosas, em um nível de pelo menos 600 m (2 000 pés) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km em relação à posição estimada da aeronave em voo;	
(2) a qualquer outra parte do que o especificado em (b)(1), a um nível de pelo menos 300 m (1000 pés) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km com relação à posição estimada da aeronave em voo.	(2) a qualquer outra parte do que o especificado em (b)(1), a um nível de pelo menos 300 m (1000 pés) acima do maior obstáculo que está dentro de um raio de 8 km com relação à posição estimada da aeronave em voo.	
135.205 VFR: requisitos de visibilidade	135.205 VFR: requisitos de visibilidade	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave em voo VFR em espaço aéreo não controlado quando o teto for inferior a 1000 pés, a menos que a visibilidade em voo seja de pelo menos 2 milhas terrestres (3,5 km).	(a) Ninguém pode operar uma aeronave em voo VFR em espaço aéreo não controlado quando o teto for inferior a 1000 pés, a menos que a visibilidade em voo seja de pelo menos 2 milhas terrestres (3,5 km).	
(b) Ninguém pode operar um helicóptero em voo VFR em espaço aéreo Classe G a uma altitude de 1200 pés ou menos acima da superfície, ou dentro dos limites laterais de espaços aéreos de Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo, a menos que a visibilidade seja de, pelo menos:	(b) Ninguém pode operar um helicóptero em voo VFR em espaço aéreo Classe G a uma altitude de 1200 pés ou menos acima da superfície, ou dentro dos limites laterais de espaços aéreos de Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo, a menos que a visibilidade seja de, pelo menos:	
(1) durante o dia: ½ milha terrestre; ou	(1) durante o dia: ½ milha terrestre; ou	
(2) à noite: 1 milha terrestre.	(2) à noite: 1 milha terrestre.	
135.207 VFR: requisito de referências de superfície para helicópteros	135.207 VFR: requisito de referências de superfície para helicópteros	
Ninguém pode operar um helicóptero em condições VFR, a menos que essa pessoa tenha referencias visuais da superfície ou, à noite, referencias luminosas visuais na superfície sob o helicóptero suficientes para controlar o voo com segurança.	Ninguém pode operar um helicóptero em condições VFR, a menos que essa pessoa tenha refer~~e~~ências visuais da superfície ou, à noite, refer~~e~~ências luminosas visuais na superfície sob o helicóptero suficientes para controlar o voo com segurança.	
135.209 Autonomia para voo VFR	135.209 Autonomia para voo VFR	
(a) Ninguém pode iniciar uma operação VFR em um avião, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse avião tenha combustível e óleo lubrificante suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível e óleo lubrificante em cruzeiro:	(a) Ninguém pode iniciar uma operação VFR em um avião, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse avião tenha combustível e óleo lubrificante suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível e óleo lubrificante em cruzeiro:	
(1) durante o dia, voar pelo menos mais 30 minutos; e	(1) durante o dia, voar pelo menos mais 30 minutos; e	
(2) à noite, voar pelo menos mais 45 minutos.	(2) à noite, voar pelo menos mais 45 minutos.	
(b) Ninguém pode iniciar uma operação VFR em um helicóptero, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse helicóptero tenha combustível e óleo lubrificante suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível e óleo lubrificante em cruzeiro, voar pelo menos mais 20 minutos e que:	(b) Ninguém pode iniciar uma operação VFR em um helicóptero, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse helicóptero ~~tenha combustível e óleo lubrificante suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível e óleo lubrificante em cruzeiro, voar pelo menos mais 20 minutos e que:~~:	
(1) tenha combustível e óleo lubrificante suficiente para voar até o aeródromo de destino;	(1) tenha combustível e óleo lubrificante suficiente para voar até o aeródromo de destino;	
(2) possa voar por um período adicional de 20 minutos, assumindo um consumo normal de combustível e óleo lubrificante em velocidade de cruzeiro escala ótima, acrescido de 10% do tempo de voo programado; e	(2) possa voar por um período adicional de 20 minutos, assumindo um consumo normal de combustível e óleo lubrificante em velocidade de cruzeiro escala ótima, acrescido de 10% do tempo de voo programado; e	
(3) tenha uma quantidade adicional de combustível e óleo lubrificante suficiente para compensar o aumento do consumo em caso de possíveis contingências, em conformidade com os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(3) tenha uma quantidade adicional de combustível e óleo lubrificante suficiente para compensar o aumento do consumo em caso de possíveis contingências~~, em conformidade com os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.~~.	Removida parte do texto, pois o RBHA 91 não possui orientações adicionais sobre o especificado neste parágrafo.
135.211 Voo VFR: limitações operacionais	135.211 Voo VFR em rota: limitações operacionais	O texto do regulamento apenas estabelece limitações operacionais no "voo VFR em rota". Título da seção deve ser adequado ao texto.

Sujeito a quaisquer limitações adicionais da seção 135.181, ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, em voo VFR em rota, a menos que:	~~Sujeito a quaisquer limitações adicionais da seção 135.181, ninguém~~Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, em voo VFR em rota, a menos que:	Seção 135.211 trata de limitações operacionais em voo VFR, enquanto 135.181 trata de requisitos de desempenho de aeronave voando IFR.
(a) as formações meteorológicas abaixo do nível de voo não obstruam mais de 50% da área de visão do piloto em comando, que seja mantida uma separação de nuvens (ou formações meteorológicas de opacidade equivalente) de 1500 m horizontalmente e 300 m (1000 pés) verticalmente e que o voo seja realizado abaixo do nível de voo 150, com velocidade indicada inferior a 380 nós; e	(a) as formações meteorológicas abaixo do nível de voo não obstruam mais de 50% da área de visão do piloto em comando, que seja mantida uma separação de nuvens (ou formações meteorológicas de opacidade equivalente) de 1500 m horizontalmente e 300 m (1000 pés) verticalmente e que o voo seja realizado abaixo do nível de voo 150, com velocidade indicada inferior a 380 nós; e	
(b) a aeronave seja operada sob as seguintes condições:	(b) a aeronave seja operada sob as seguintes condições:	
(1) para aeronaves multimotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor crítico, a aeronave desça ou continue o voo dentro das condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção; e	(1) para aeronaves multimotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor crítico, a aeronave desça ou continue o voo dentro das condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção; e	
(2) para aeronaves monomotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor, a aeronave desça para pouso (normal ou de emergência) mantendo as condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção.	(2) para aeronaves monomotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor, a aeronave desça para pouso ~~(normal ou de emergência)~~ mantendo as condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção.	Pousos com aeronaves monomotoras, em caso de falha de motor, serão pousos de emergência. Assim, é desnecessário manter a especificação de "normal ou de emergência".
135.213 Previsões e informações meteorológicas	135.213 Previsões e informações meteorológicas	
(a) Sempre que uma pessoa operando uma aeronave segundo este regulamento, necessitar usar informações e/ou previsões meteorológicas, ela deve usar as informações e previsões feitas pelo Comando da Aeronáutica ou outras agências por ele aprovadas ou reconhecidas. Entretanto, para operações VFR, o piloto em comando pode usar informações baseadas em suas próprias observações ou em observações de outros pilotos.	(a) Sempre que uma pessoa operando uma aeronave segundo este regulamento, necessitar usar informações e/ou previsões meteorológicas, ela deve usar as informações e previsões feitas pelo Comando da Aeronáutica ou outras agências por ele aprovadas ou reconhecidas. Entretanto, para operações VFR, o piloto em comando pode usar informações baseadas em suas próprias observações ou em observações de outros pilotos.	
(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma informação meteorológica preparada e fornecida a pilotos, visando operações IFR em um aeródromo, deve ser preparada no aeródromo onde as operações serão conduzidas e de lá divulgadas.	(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma informação meteorológica preparada e fornecida a pilotos, visando operações IFR em um aeródromo, deve ser preparada no aeródromo onde as operações serão conduzidas e de lá divulgadas.	
135.215 Voo IFR: limitações operacionais	135.215 Voo IFR: limitações operacionais	
(a) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR em um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado.	(a) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR em um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado.	
(1) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR, a não ser de acordo com as regras de voo por instrumentos estabelecidas por este regulamento e pelo Comando da Aeronáutica ou pelas autoridades aeronáuticas do país sobrevoado, quando operando no estrangeiro.	(1) Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR, a não ser de acordo com as regras de voo por instrumentos estabelecidas por este regulamento e pelo Comando da Aeronáutica ou pelas autoridades aeronáuticas do país sobrevoado, quando operando no estrangeiro.	
(b) A ANAC pode emitir especificações operativas para o detentor do certificado que lhe permita operar em IFR em rotas fora do espaço aéreo controlado, se:	(b) A ANAC pode emitir especificações operativas para o detentor do certificado que lhe permita operar em IFR em rotas fora do espaço aéreo controlado, se:	
(1) o operador demonstrar a ANAC que a tripulação de voo é capaz de navegar, sem referências visuais de terreno, em uma rota prevista sem desvios maiores que 5º ou 5 NM, o que for menor, dessa rota; e	(1) o operador demonstrar ~~a~~à ANAC que a tripulação de voo é capaz de navegar, sem referências visuais de terreno, em uma rota prevista sem desvios maiores que 5º ou 5 NM, o que for menor, dessa rota; e	
(2) a ANAC determinar que a operação proposta pode ser realizada de forma segura.	(2) a ANAC determinar que a operação proposta pode ser realizada de forma segura.	
(c) O operador poderá operar uma aeronave em voo IFR fora do espaço aéreo controlado, se tiver aprovação para tal operação e se essa operação é necessária para:	(c) O operador pode~~rá~~ operar uma aeronave em voo IFR fora do espaço aéreo controlado, se tiver aprovação para tal operação e se essa operação é necessária para:	

(1) realizar uma aproximação por instrumentos a um aeródromo para o qual esteja aprovado e em uso um procedimento de aproximação por instrumentos atualizado padrão ou especial;	(1) realizar uma aproximação por instrumentos a um aeródromo para o qual esteja aprovado e em uso um procedimento de aproximação por instrumentos atualizado padrão ou especial;	
(2) subir até o espaço aéreo controlado durante um procedimento de aproximação perdida aprovado; ou	(2) subir até o espaço aéreo controlado durante um procedimento de aproximação perdida aprovado; ou	
(3) realizar uma saída IFR a partir de um aeródromo que tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado.	(3) realizar uma saída IFR a partir de um aeródromo que tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado.	
(d) A ANAC emitirá Especificações Operativas ao operador que permitirá sair de um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação padrão por instrumentos aprovado, quando a ANAC determinar que seja necessário para realizar uma saída por IFR desse aeródromo e que a operação prevista possa ser realizada de forma segura. A aprovação para operar nesse aeródromo não inclui uma aprovação para realizar uma aproximação IFR de acordo com o aeródromo.	(d) A ANAC emitirá Especificações Operativas ao operador que permitirá sair de um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação padrão por instrumentos aprovado, quando a ANAC determinar que seja necessário para realizar uma saída por IFR desse aeródromo e que a operação prevista possa ser realizada de forma segura. A aprovação para operar nesse aeródromo não inclui uma aprovação para realizar uma aproximação IFR de acordo com o aeródromo.	
135.217 IFR: limitações de decolagem	135.217 IFR: limitações de decolagem	
(a) Ninguém pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR onde as condições meteorológicas estejam nos mínimos ou acima dos mínimos para decolagem, mas abaixo dos mínimos autorizados para pouso, a menos que exista um aeródromo de alternativa:	(a) Ninguém pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR onde as condições meteorológicas estejam nos mínimos ou acima dos mínimos para decolagem, mas abaixo dos mínimos autorizados para pouso, a menos que exista um aeródromo de alternativa:	
(1) a menos de 1 hora de voo do aeródromo de decolagem (considerando velocidade normal de cruzeiro, com ar calmo); e	(1) a menos de 1 hora de voo do aeródromo de decolagem (considerando velocidade normal de cruzeiro, com ar calmo); e	
(2) para aviões multimotores a uma distancia que não exceda o equivalente a uma hora de tempo de voo, a uma velocidade de cruzeiro, com um motor inoperante.	(2) para aviões multimotores a uma dist~~a~~ância que não exceda o equivalente a uma hora de tempo de voo, a uma velocidade de cruzeiro, com um motor inoperante.	
(b) Para que um aeródromo seja selecionado como de alternativa de decolagem, a informação disponível indicará, que, no período previsto de utilização, as condições meteorológicas estarão acima dos mínimos de utilização do aeródromo pretendido.	(b) Para que um aeródromo seja selecionado como de alternativa de decolagem, a informação disponível indicará, que, no período previsto de utilização, as condições meteorológicas estarão acima dos mínimos de utilização do aeródromo pretendido.	
135.219 IFR: mínimos meteorológicos do aeródromo de destino	135.219 IFR: mínimos meteorológicos do aeródromo de destino	
Ninguém pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR ou começar uma operação IFR, a menos que as últimas informações ou previsões meteorológicas indiquem que as condições atmosféricas no horário estimado de chegada ao próximo aeródromo onde se pretende pousar estarão nos mínimos ou acima dos mínimos aprovados para pouso IFR no mesmo.	Ninguém pode decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR ou começar uma operação IFR, a menos que as últimas informações ou previsões meteorológicas indiquem que as condições atmosféricas no horário estimado de chegada ao próximo aeródromo onde se pretende pousar estarão nos mínimos ou acima dos mínimos aprovados para pouso IFR no mesmo.	
135.221 IFR: mínimos meteorológicos do aeródromo de alternativa	135.221 IFR: mínimos meteorológicos do aeródromo de alternativa	
Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa, a menos que as informações ou previsões meteorológicas indiquem que, no horário estimado de chegada nesse aeródromo, as condições atmosféricas locais estarão nos mínimos ou acima dos mínimos de pouso IFR aprovados para ele.	Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa, a menos que as informações ou previsões meteorológicas indiquem que, no horário estimado de chegada nesse aeródromo, as condições atmosféricas locais estarão nos mínimos ou acima dos mínimos de pouso IFR aprovados para ele.	
135.223 IFR: requisitos de autonomia para aeródromo de alternativa	135.223 ~~IFR: requisitos de autonomia~~Autonomia para ~~aeródromo de alternativa~~voo IFR	A autonomia não é simplesmente para aeródromo de alternativa; é para todo voo IFR. Padronização de título com a seção 135.209.
(a) Ninguém pode operar uma aeronave em condições IFR, a menos que ela possua combustível suficiente (considerando informações ou previsões meteorológicas ou qualquer combinação das mesmas) para:	(a) Ninguém pode operar uma aeronave em condições IFR, a menos que ela possua combustível e óleo lubrificante suficiente (considerando informações ou previsões meteorológicas ou qualquer combinação das mesmas) para:	Alinhamento com o RBAC 135.209, que define autonomia para voo VFR utilizando como critério não apenas o combustível, mas também o óleo lubrificante.
(1) completar o voo para o primeiro aeródromo onde se pretende pousar;	(1) completar o voo para o primeiro aeródromo onde se pretende pousar;	
(2) voar desse aeródromo para o aeródromo de alternativa; e	(2) voar desse aeródromo para o aeródromo de alternativa; e	

(3) voar, após isso, durante 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro ou, para helicópteros, voar, após isso, 30 minutos em velocidade normal de cruzeiro.	(3) voar, após isso, durante 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro ou, para helicópteros, voar, após isso, 30 minutos em velocidade normal de cruzeiro.	
(b) Não obstante o previsto no parágrafo (a) desta seção, para operações com aviões propelidos a jato em rotas específicas e em voos internacionais, a ANAC pode autorizar a utilização dos requisitos de autonomia do parágrafo 121.645(a) do RBAC 121, desde que o operador demonstre que níveis de segurança aceitáveis serão obtidos.	(b) Não obstante o previsto no parágrafo (a) desta seção, para operações com aviões ~~propelidos~~ a ~~jato~~reação em rotas específicas ~~e~~ou em voos internacionais, a ANAC pode autorizar a utilização dos requisitos de autonomia do parágrafo 121.645(a) do RBAC 121, desde que o operador demonstre que níveis de segurança aceitáveis serão obtidos.	No RBAC 01, se padroniza "motor à reação ou motor turbojato". Para padronização no RBAC, trocou-se “propelido a jato” por "a reação".
135.225 IFR: mínimos meteorológicos para decolagem, aproximação e pouso	135.225 IFR: mínimos meteorológicos para decolagem, aproximação e pouso	
(a) Nenhum piloto pode iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos para um aeródromo, a menos que:	(a) Nenhum piloto pode iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos para um aeródromo, a menos que:	
(1) o aeródromo possua instalações meteorológicas operadas pelo Comando da Aeronáutica ou agência por ele reconhecida; e	(1) o aeródromo possua instalações meteorológicas operadas pelo Comando da Aeronáutica ou agência por ele reconhecida; e	
(2) a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado no parágrafo (a)(1) desta seção indique que as condições atmosféricas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para o aeródromo.	(2) a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado no parágrafo (a)(1) desta seção indique que as condições atmosféricas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para o aeródromo.	
(b) Nenhum piloto pode iniciar o segmento final de uma aproximação por instrumentos para um aeródromo, a menos que a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado em (a)(1) desta seção indique que as condições atmosféricas do aeródromo estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para ele.	(b) Nenhum piloto pode iniciar o segmento final de uma aproximação por instrumentos para um aeródromo, a menos que a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado em (a)(1) desta seção indique que as condições atmosféricas do aeródromo estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para ele.	
(c) Se o piloto já tiver iniciado o segmento final de uma aproximação por instrumentos, cumprindo o previsto pelo parágrafo (b) desta seção, e for informado de que as condições atmosféricas caíram abaixo dos mínimos após a aeronave estar:	(c) Se o piloto já tiver iniciado o segmento final de uma aproximação por instrumentos, cumprindo o previsto pelo parágrafo (b) desta seção, e for informado de que as condições atmosféricas caíram abaixo dos mínimos ~~após a aeronave estar:~~, então o piloto pode continuar a aproximação e o pouso pode ser feito se as duas condições abaixo forem atendidas:	Por maior clareza. O comando do parágrafo apenas é concluído no subparágrafo (c)(3)(ii). Dessa forma, dificulta-se a interpretação, uma vez que se quebra a hierarquia (todos os subparágrafos dependem de uma conclusão que só consta no subparágrafo (c)(3)(ii) (NT 15/2015/GTNO/GNOS/SPO).
	(1) a informação meteorológica mais recente tiver sido recebida pelo piloto quando a aeronave estiver em uma das seguintes fases da aproximação:	Idem acima.
(1) na final de uma aproximação ILS, tendo passado o fixo de aproximação final; ou	(~~1~~i) na final de uma aproximação ILS, tendo passado o fixo de aproximação final; ou	
(2) na final de uma aproximação radar (ASL ou PAR) tendo passado para o controlador de aproximação final; ou	(~~2~~ii) na final de uma aproximação radar (ASL ou PAR) tendo passado para o controlador de aproximação final; ou	
(3) no final de uma aproximação usando VOR, NDB ou um sistema de aproximação comparável e o avião:	(~~3~~iii) no final de uma aproximação usando VOR, NDB ou um sistema de aproximação comparável e ~~o avião~~a aeronave:	
(i) tiver passado o fixo de aproximação final; ou	(~~i~~A) tiver passado o fixo de aproximação final; ou	
(ii) onde não existe um fixo de aproximação final, tiver completado a curva de procedimento ou curva base, estiver estabilizado na reta, no curso da final e na distância correta prevista pelo procedimento; a aproximação pode ser continuada e o pouso ser feito se o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.	(~~ii~~B) onde não existe um fixo de aproximação final, tiver completado a curva ~~de procedimento ou curva~~ base, estiver estabilizado ~~na reta,~~ no curso ~~da~~ de aproximação final para a pista do aeródromo e na distância correta prevista pelo procedimento; ~~a aproximação pode ser continuada e o pouso ser feito se o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.~~e	Excluído trecho, conforme acima.
	(2) o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DA/DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.	Incluído, conforme acima.

(d) Para cada piloto em comando de um avião com motores a turbina que não tenha acumulado pelo menos 100 horas de tempo de voo como piloto em comando desse tipo de avião, as MDA ou DH e os mínimos de visibilidade estabelecidos nos procedimentos de aproximação por instrumentos devem ser acrescidos de 100 pés e ½ milha, respectivamente, mas sem exceder os tetos e mínimos para o aeródromo quando utilizado como aeródromo de alternativa.	(d) Para cada piloto em comando de um avião com motores a turbina que não tenha acumulado pelo menos 100 horas de tempo de voo como piloto em comando desse tipo de avião, as MDA ou DA/DH e os mínimos de visibilidade estabelecidos nos procedimentos de aproximação por instrumentos devem ser acrescidos de 100 pés e ~~½~~900m (½ milha~~.~~), respectivamente, mas sem exceder os tetos e mínimos para o aeródromo quando utilizado como aeródromo de alternativa.	
(e) Cada piloto executando uma decolagem IFR ou um pouso IFR em aeródromos militares ou estrangeiros deve cumprir os aplicáveis procedimentos e mínimos meteorológicos estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre esses aeródromos. Entretanto, em nenhum caso, o piloto pode, nesses aeródromos:	(e) Cada piloto executando uma decolagem IFR ou um pouso IFR em aeródromos militares ou estrangeiros deve cumprir os aplicáveis procedimentos e mínimos meteorológicos estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre esses aeródromos. Entretanto, em nenhum caso, o piloto pode, nesses aeródromos:	
(1) decolar IFR se a visibilidade for menor que 1500 m; ou	(1) decolar IFR se a visibilidade for menor que 1500 m; ou	
(2) pousar IFR se a visibilidade for menor que 700 m.	(2) pousar IFR se a visibilidade for menor que 700 m.	
(f) Se forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, nenhum piloto pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas por órgão descrito em (a)(1) desta seção estiverem abaixo desses mínimos.	(f) Se forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, nenhum piloto pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas por órgão descrito em (a)(1) desta seção estiverem abaixo desses mínimos.	
(g) Se não forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, nenhum piloto pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas pelo órgão descrito em (a)(1) deste parágrafo estiverem abaixo dos mínimos gerais para IFR estabelecidos pelo DECEA.	(g) Se não forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, nenhum piloto pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas pelo órgão descrito em (a)(1) deste parágrafo estiverem abaixo dos mínimos gerais para IFR estabelecidos pelo DECEA.	
135.227 Condições de gelo: limitações operacionais	135.227 Condições de gelo: limitações operacionais	
(a) Nenhum piloto pode decolar com uma aeronave que tenha gelo, geada ou neve aderidas a qualquer pá de rotor, hélice, pára-brisas, asa, estabilizador ou superfície de controle, instalação do motor ou a qualquer parte do sistema de velocímetro, altímetro, indicador de velocidade vertical ou sistema dos instrumentos de indicação de atitude de voo, exceto sob as seguintes condições:	(a) Nenhum piloto pode decolar com uma aeronave que tenha gelo, geada ou neve aderidas a qualquer pá de rotor, hélice, p~~á~~ara-brisas, asa, estabilizador ou superfície de controle, instalação do motor ou a qualquer parte do sistema de velocímetro, altímetro, indicador de velocidade vertical ou sistema dos instrumentos de indicação de atitude de voo, exceto sob as seguintes condições:	
(1) decolagens podem ser realizadas com geada aderida às asas, ou aos estabilizadores ou às superfícies de controle se a geada tiver sido polida para tornar-se lisa; e	(1) decolagens podem ser realizadas com geada aderida às asas, ou aos estabilizadores ou às superfícies de controle se a geada tiver sido polida para tornar-se lisa; e	
(2) decolagens podem ser autorizadas com geada sob as asas na área dos tanques de combustível.	(2) decolagens podem ser autorizadas com geada sob as asas na área dos tanques de combustível.	
(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar a decolagem de um avião, assim como nenhum piloto pode decolar com esse avião, sempre que as condições meteorológicas forem tais que haja razoável probabilidade de aderir gelo, geada ou neve ao avião, a menos que o piloto tenha completado todo o treinamento aplicável requerido pela seção 135.341 e a menos que um dos seguintes requisitos seja atendido:	(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar a decolagem de um avião, assim como nenhum piloto pode decolar com esse avião, sempre que as condições meteorológicas forem tais que haja razoável probabilidade de aderir gelo, geada ou neve ao avião, a menos que o piloto tenha completado todo o treinamento aplicável requerido pela seção 135.341 e a menos que um dos seguintes requisitos seja atendido:	
(1) uma verificação de contaminação pré-decolagem, que tenha sido estabelecida pelo detentor de certificado para o específico tipo de avião e aprovada pela ANAC, tenha sido completada dentro dos 5 minutos precedentes à decolagem. Uma verificação de contaminação pré-decolagem é uma verificação feita para assegurar que as asas e superfícies de controle de um avião estão livres de geada, gelo ou neve; ou	(1) uma verificação de contaminação pré-decolagem, que tenha sido estabelecida pelo detentor de certificado para o específico tipo de avião e aprovada pela ANAC, tenha sido completada dentro dos 5 minutos precedentes à decolagem. Uma verificação de contaminação pré-decolagem é uma verificação feita para assegurar que as asas e superfícies de controle de um avião estão livres de geada, gelo ou neve; ou	

(2) o detentor de certificado possua um procedimento aprovado alternativo e, segundo este procedimento, tenha sido determinado que o avião está livre de geada, gelo ou neve; ou	(2) o detentor de certificado possua um procedimento aprovado alternativo e, segundo este procedimento, tenha sido determinado que o avião está livre de geada, gelo ou neve; ou	
(3) o detentor de certificado tenha um programa aprovado de degelo/antigelo que atenda aos requisitos do parágrafo 121.629(c) do RBAC 121 e a decolagem atenda ao previsto nesse programa.	(3) o detentor de certificado tenha um programa aprovado de degelo/antigelo que atenda aos requisitos do parágrafo 121.629(c) do RBAC 121 e a decolagem atenda ao previsto nesse programa.	
(c) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas na seção 34 do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, nenhum piloto pode operar uma aeronave:	(c) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas ~~na seção 34~~no parágrafo A135.17(b) do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, nenhum piloto pode operar uma aeronave:	Não existe seção 34 no Apêndice A do RBAC 135. A seção correspondente é a A135.17(b).
(1) em voo IFR, em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo; ou	(1) em voo IFR, em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo; ou	
(2) em voo VFR, em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo, a menos que a aeronave tenha equipamento de degelo ou de antigelo em funcionamento protegendo cada pá de rotor ou hélice e cada pára-brisa, asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de velocidade, altitude, razão de subida e instrumento de atitude de voo.	(2) em voo VFR, em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo, a menos que a aeronave tenha equipamento de degelo ou de antigelo em funcionamento protegendo cada pá de rotor ou hélice e cada p~~á~~ara-brisa, asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de velocidade, altitude, razão de subida e instrumento de atitude de voo.	
(d) Nenhum piloto pode operar um helicóptero em voo IFR em condições conhecidas ou previstas de formação de gelo, ou em voo VFR em condições conhecidas de formação de gelo, a menos que o helicóptero tenha sido certificado e esteja adequadamente equipado para operação em condições de formação de gelo.	(d) Nenhum piloto pode operar um helicóptero em voo IFR em condições conhecidas ou previstas de formação de gelo, ou em voo VFR em condições conhecidas de formação de gelo, a menos que o helicóptero tenha sido certificado e esteja adequadamente equipado para operação em condições de formação de gelo.	
(e) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas na seção 34 do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, nenhum piloto pode voar com uma aeronave em condições conhecidas ou previstas de formação pesada de gelo.	(e) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas ~~na seção 34~~no parágrafo A135.17(b) do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, nenhum piloto pode voar com uma aeronave em condições conhecidas ou previstas de formação pesada de gelo.	Não existe seção 34 no Apêndice A do RBAC 135. A seção correspondente é a A135.17(b).
(f) Se informações confiáveis recebidas pelo piloto em comando indicarem que as previsões de formação de gelo não se concretizarão face a mudanças de tempo ocorridas desde a última previsão meteorológica, não se aplicam as restrições dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção baseadas em previsões de condições meteorológicas.	(f) Se informações confiáveis recebidas pelo piloto em comando indicarem que as previsões de formação de gelo não se concretizarão face a mudanças de tempo ocorridas desde a última previsão meteorológica, não se aplicam as restrições dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção baseadas em previsões de condições meteorológicas.	
135.229 Requisitos de aeródromo	135.229 Requisitos de aeródromo	
(a) Nenhum detentor de certificado pode usar qualquer aeródromo, a menos que ele seja registrado ou homologado e adequado à operação proposta, considerando itens como dimensões, resistência, superfície, obstruções, iluminação, horário de funcionamento, auxílios à aproximação e meios de controle de tráfego aéreo.	(a) Nenhum detentor de certificado pode usar qualquer aeródromo, a menos que ele seja registrado ou homologado e adequado à operação proposta, considerando itens como dimensões, resistência, superfície, obstruções, iluminação, horário de funcionamento, auxílios à aproximação e meios de controle de tráfego aéreo.	
(b) Nenhum piloto de uma aeronave transportando passageiros à noite pode decolar ou pousar em um aeródromo, a menos que:	(b) Nenhum piloto de uma aeronave transportando passageiros à noite pode decolar ou pousar em um aeródromo, a menos que:	
(1) o piloto tenha determinado a direção do vento pela observação de um indicador de solo iluminado ou por informação da estação de solo local. No caso de decolagem, a direção do vento pode ser determinada pela observação pessoal do piloto; e	(1) o piloto tenha determinado a direção do vento pela observação de um indicador de solo iluminado ou por informação da estação de solo local. No caso de decolagem, a direção do vento pode ser determinada pela observação pessoal do piloto; e	
(2) os limites da área a ser usada para pouso ou decolagem sejam claramente mostrados:	(2) os limites da área a ser usada para pouso ou decolagem sejam claramente mostrados:	

(i) para aviões, por luzes demarcadoras dos limites ou da pista; e	(i) para aviões, por luzes demarcadoras dos limites ou da pista; e	
(ii) para helicópteros, por luzes ou materiais reflexivos demarcadores dos limites ou da pista.	(ii) para helicópteros, por luzes ou materiais reflexivos demarcadores dos limites ou da pista.	
(c) Para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, se a área a ser utilizada para decolagem ou pouso for marcada por lampiões ou candeeiros, seu uso deve ser aprovado pela ANAC.	(c) Para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, se a área a ser utilizada para decolagem ou pouso for marcada por lampiões ou candeeiros, seu uso deve ser aprovado pela ANAC.	
(d) Os pousos e decolagens de helicópteros em locais não certificados ou registrados são autorizados sob certas condições, como estabelecido na seção 91.327 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, aplicando-se a seção 135.77 deste regulamento quanto às responsabilidades envolvidas.	(d) Os pousos e decolagens de helicópteros em locais não certificados ou registrados são autorizados sob certas condições, como estabelecido na seção 91.327 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, aplicando-se a seção 135.77 deste regulamento quanto às responsabilidades envolvidas.	
SUBPARTE E REQUISITOS PARA TRIPULANTES DE VOO	SUBPARTE E REQUISITOS PARA TRIPULANTES DE VOO	
135.241 Aplicabilidade	135.241 Aplicabilidade	
Exceto como previsto na seção 135.3, esta subparte estabelece os requisitos de tripulantes de voo para operações segundo este regulamento.	Exceto como previsto na seção 135.3, esta subparte estabelece os requisitos de tripulantes de voo para operações segundo este regulamento.	
135.242 Tripulação de voo: geral	135.242 Tripulação de voo: geral	
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo e ninguém pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este regulamento, a menos que essa pessoa:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo e ninguém pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este regulamento, a menos que essa pessoa:	
(1) possua uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida pela ANAC;	(1) possua uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida pela ANAC;	
(2) tenha em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção, o certificado de habilitação técnica e o certificado de capacitação física, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida; e	(2) tenha em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção~~, o certificado de habilitação técnica~~ e o certificado de ~~capacitação física~~habilitação técnica, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida;~~ e~~	Retirado o “certificado de capacitação física”, pois tal documento foi renomeado para “certificado médico aeronáutico” e não mais é expedido em papel, conforme estabelecido no parágrafo 5.5.5 da IS 67-003A.
	(3) tenha um certificado médico aeronáutico válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida; e	Inserida a necessidade de CMA válido, em substituição ao texto que foi retirado do parágrafo 135.242(a)(2).
(3) seja empregado do detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente.	(~~3~~4) seja empregado do detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente.	
(b) No caso de um novo tipo de aeronave, o detentor de certificado pode utilizar como piloto em comando da aeronave um piloto do fabricante e/ou vendedor da mesma, até que um número suficiente de seus pilotos em comando atinjam as marcas estabelecidas pelas seções 135.243 e 135.244 deste regulamento, conforme aplicável, mas, em nenhum caso, por mais de 180 dias corridos após o recebimento formal da primeira aeronave do novo tipo. Adicionalmente:	(b) No caso de um novo tipo de aeronave, o detentor de certificado pode utilizar como piloto em comando da aeronave um piloto do fabricante e/ou vendedor da mesma, até que um número suficiente de seus pilotos em comando atinja~~m~~ as marcas estabelecidas pelas seções 135.243 e 135.244 deste regulamento, conforme aplicável, mas, em nenhum caso, por mais de 180 dias corridos após o recebimento formal da primeira aeronave do novo tipo. Adicionalmente:	
(1) deve haver um contrato entre o fabricante e/ou vendedor da aeronave e o detentor de certificado, prevendo fornecimento de treinamento no novo tipo de aeronave; e	(1) deve haver um contrato entre o fabricante e/ou vendedor da aeronave e o detentor de certificado, prevendo fornecimento de treinamento no novo tipo de aeronave; e	
(2) o(s) piloto(s) do fabricante e/ou vendedor da aeronave deve(m) possuir contrato de trabalho com o mesmo e deve(m) ser qualificado(s) pela ANAC conforme estabelecido no parágrafo 135.244(b)(3) deste regulamento ou, se estrangeiro, deve ser aprovado pela ANAC, conforme o disposto no art. 158 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.	(2) o(s) piloto(s) do fabricante e/ou vendedor da aeronave deve(m) possuir contrato de trabalho com o mesmo e deve(m) ser qualificado(s) pela ANAC conforme estabelecido no parágrafo 135.244(b)(3) deste regulamento ou, se estrangeiro, deve ser aprovado pela ANAC, conforme o disposto no art. 158 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.	
(c) Cada tripulante, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização da ANAC os documentos requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção.	(c) Cada tripulante, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização da ANAC os documentos requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção.	

(d) Qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer as restrições às prerrogativas dos pilotos em comando estabelecidas pela seção 61.45 do RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(d) Qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer as restrições ~~às~~de idade para as prerrogativas dos pilotos em comando estabelecidas ~~pela seção 61.45 do RBHA 61, ou~~pelo RBAC ~~que venha a substituí-lo.~~nº 61.	Adequação ao texto do RBAC 61 quanto as restrições das prerrogativas dos detentores de licenças de piloto que tenham completado 60/65 anos de idade.
(e) Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações segundo este regulamento, a menos que cumpra, em relação às tripulações de suas aeronaves, o disposto na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, e na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.	~~(e) Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações segundo este regulamento, a menos que cumpra, em relação às tripulações de suas aeronaves, o disposto na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, e na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.~~(e) [Reservado].	Não é necessário um dispositivo no Regulamento que diga que o disposto em Leis deve ser cumprido, porque elas deverão ser cumpridas ainda que não se explicite.
(f) Nenhum detentor de certificado pode permitir que um tripulante exerça e nenhum tripulante pode exercer duas ou mais funções simultâneas a bordo de uma aeronave, mesmo que esse tripulante seja habilitado pela ANAC para o exercício de mais de uma função a bordo.	(f) Nenhum detentor de certificado pode permitir que um tripulante exerça e nenhum tripulante pode exercer duas ou mais funções simultâneas a bordo de uma aeronave, mesmo que esse tripulante seja habilitado pela ANAC para o exercício de mais de uma função a bordo.	
	(g) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como comissário de voo a menos que cumpra os requisitos de experiência recente para comissários de voo contidos na seção 121.439 do RBAC 121.	Inclusão no RBAC 135 de requisitos de experiência recente para comissários de voo.
135.243 Qualificações para piloto em comando	135.243 Qualificações para piloto em comando	
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros:	
(1) nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas; ou	(1) nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas; ou	
(2) nas quais seja usado um helicóptero empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas.	(2) nas quais seja usado um helicóptero empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas.	
(b) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, a menos que essa pessoa:	(b) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, a menos que essa pessoa:	
(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial, com as apropriadas habilitações de categoria e classe e, se requerido, habilitação de tipo para a aeronave; e	(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial, com as apropriadas habilitações de categoria e classe e, se requerido, habilitação de tipo para a aeronave; e	
(2) tenha pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em viagens, das quais pelo menos 15 tenham sido voadas à noite; e	(2) tenha pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em viagens, das quais pelo menos 15 tenham sido voadas à noite; e	
(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou	(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou	
(4) para helicóptero, possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.	(4) para helicóptero, possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.	
(c) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando IFR, a menos que essa pessoa:	(c) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando IFR, a menos que essa pessoa:	
(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial e seja qualificado para o tipo de aeronave (se for o caso); e	(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial e seja qualificado para o tipo de aeronave (se for o caso); e	

(2) tenha pelo menos 1200 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em viagens, 100 horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e	(2) tenha pelo menos 1200 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em viagens, 100 horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e	
(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou	(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou	
(4) para helicóptero, possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.	(4) para helicóptero, possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.	
(d) O parágrafo (b)(3) desta seção não se aplica se:	(d) O parágrafo (b)(3) desta seção não se aplica se:	
(1) a aeronave usada for monomotora, com motor convencional;	(1) a aeronave usada for monomotora, com motor convencional;	
(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no RBAC 119);	(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no ~~RBAC 119);~~parágrafo 135.3(d) deste regulamento);	
(3) a área de operações, como especificada na especificação operativa do detentor de certificado, for uma área na qual o meio primário de navegação é a navegação por contato, com auxílios-rádio à navegação distantes entre si, inexistentes ou impróprios para uso de aeronaves voando em baixas altitudes, e o meio primário de transporte é pelo ar;	(3) a área de operações, como especificada na especificação operativa do detentor de certificado, for uma área na qual o meio primário de navegação é a navegação por contato, com auxílios-rádio à navegação distantes entre si, inexistentes ou impróprios para uso de aeronaves voando em baixas altitudes, e o meio primário de transporte é pelo ar;	
(4) cada voo for conduzido em condições VMC, durante o período diurno;	(4) cada voo for conduzido em condições VMC, durante o período diurno;	
(5) a distância de cada voo, desde a base do detentor de certificado até qualquer destino, não ultrapassar 300 NM, a menos que seja possível manter contato-rádio com órgãos ATS ou ATC a cada hora de voo, para fins de acompanhamento da operação; e	(5) a distância de cada voo, desde a base do detentor de certificado até qualquer destino, não ultrapassar 300 NM, a menos que seja possível manter contato-rádio com órgãos ATS ou ATC a cada hora de voo, para fins de acompanhamento da operação; e	
(6) o tipo de operação estabelecido por este parágrafo for autorizado na especificação operativa do detentor de certificado.	(6) o tipo de operação estabelecido por este parágrafo for autorizado na especificação operativa do detentor de certificado.	
(e) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (b)(2) e (b)(4) desta seção:	~~(e) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (b)(2) e (b)(4) desta seção:~~	
(1) para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no RBAC 119), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno; e	~~(1)~~(e) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (b)(2), para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no ~~RBAC 119),~~parágrafo 135.3(d)), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno~~; e~~.	
(2) para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR.	~~(2)~~(f) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (b)(4), para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações ~~em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR.~~VFR, o piloto em comando não precisa ter habilitação IFRH quando o voo for realizado no período diurno, ou, caso realizado no período noturno, quando ocorra inteiramente em ATZ, CTR ou TMA, incluindo as projeções dos seus limites laterais, ou ainda, na inexistência desses espaços aéreos, dentro de um raio de 50 km (27 NM) do aeródromo ou heliponto de partida.	Possibilitar que os pilotos em comando de helicópteros exclusivamente operados segundo as regras VFR sejam isentos de possuírem habilitação IFRH. Esta alteração está alinhada com os requisitos do DECEA para operações VFR diurnas e noturnas dentro de ATZ, CTR ou TMA.
135.244 Experiência operacional: piloto em comando	135.244 Experiência operacional: piloto em comando	

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no RBAC 119, a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no RBAC 119, a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:	
(1) aeronave monomotora - 10 horas;	(1) aeronave monomotora - 10 horas;	
(2) aeronave multimotora, com motores convencionais - 15 horas;	(2) aeronave multimotora, com motores convencionais - 15 horas;	
(3) aeronave multimotora com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e	(3) aeronave multimotora com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e	
(4) aviões a reação - 25 horas.	(4) aviões a reação - 25 horas.	
(b) Na aquisição de experiência operacional, cada pessoa deve atender ao seguinte:	(b) Na aquisição de experiência operacional, cada pessoa deve atender ao seguinte:	
(1) a experiência operacional deve ser adquirida após concluir com aproveitamento o apropriado programa de treinamento de solo e de voo para a aeronave e para a função a ser exercida a bordo. Provisões aprovadas para aquisição de experiência operacional devem ser incluídas no programa de treinamento do detentor de certificado;	(1) a experiência operacional deve ser adquirida após concluir com aproveitamento o apropriado programa de treinamento de solo e de voo para a aeronave e para a função a ser exercida a bordo. Provisões aprovadas para aquisição de experiência operacional devem ser incluídas no programa de treinamento do detentor de certificado;	
(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações complementares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em voos de traslado ou em voos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;	(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações complementares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em voos de traslado ou em voos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;	
(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e	(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto em comando qualificado pelo operador que tenha passado pelo treinamento previsto na Seção 135.353 (se aplicável) ou um piloto instrutor qualificado; e	Para aumentar as possibilidades de pessoas que podem supervisionar a experiência operacional. Quando um PIC supervisionar a experiência operacional, ele deve ser qualificado em ambos os postos de pilotagem.
(4) as horas de experiência operacional podem ser reduzidas, não mais que 50% das horas requeridas por esta seção, pela substituição de cada hora de voo por 1 pouso e 1 decolagem.	(4) as horas de experiência operacional podem ser reduzidas, não mais que 50% das horas requeridas por esta seção, pela substituição de cada hora de voo por 1 pouso e 1 decolagem.	
(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.	(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em ~~aviões a reação ou em~~ aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos ou em aviões a reação.	
(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo de operação referido no subparágrafo (b)(2):	(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ~~ao tipo~~à espécie de operação referido no subparágrafo (b)(2):	Alteração do termo “tipo de” para “espécie de” fins harmonizar a nomenclatura “espécie de operação” com o RBAC 01.

(1) aeronave monomotora - 5 horas;	(1) ~~aeronave monomotora~~aviões monomotores com motor a turbina - 5 horas;	Em atendimento à contribuição dos participantes do Workshop, que propuseram a retirada dos requisitos de experiência operacional para aeronaves classe com motores convencionais, e em harmonização com outros regulamentos internacionais, tais como o *14 CFR Part 135.244* e *CAR 703 / Standard 723* do *Transport Canada*. Após consulta àquelas regulamentações foram alterados os parágrafos 135.244(d)(1) e 135.244(d)(2) deixando de requerer experiência operacional em rota aeronaves monomotoras ou multimotoras com motor convencional e de helicópteros monomotores com motor a turbina.
(2) aeronave multimotora com motores convencionais - 10 horas; e	~~(2) aeronave multimotora com motores convencionais - 10 horas; e~~(2) [reservado]; e	Em atendimento à contribuição dos participantes do Workshop, que propuseram a retirada dos requisitos de experiência operacional para aeronaves classe com motores convencionais, e em harmonização com outros regulamentos internacionais, tais como o *14 CFR Part 135.244* e *CAR 703 / Standard 723* do *Transport Canada*. Após consulta àquelas regulamentações foram alterados os parágrafos 135.244(d)(1) e 135.244(d)(2) deixando de requerer experiência operacional em rota aeronaves monomotoras ou multimotoras com motor convencional e de helicópteros monomotores com motor a turbina.
(3) aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.	(3) aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.	
	(e) As provisões dos parágrafos (c) e (d) podem ser substituídas por um ou mais testes de validação feitos segundo o previsto na seção 135.145(e) e 135.145(f), para a formação do primeiro piloto em comando no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, nas seguintes situações: (1) certificação inicial do detentor do certificado; (2) introdução de um novo modelo de aeronave pelo detentor do certificado; e (3) formação de um novo piloto em comando no caso do detentor do certificado perder todos os seus pilotos em comando anteriores.	Permitir que, nas situações citadas no Item 2 da NT 006/2012/GGTA/SSO, os operadores tenham uma alternativa para formar o seu primeiro piloto em comando. Este, após cumprir o previsto na proposta de Seção 135.353 (qualificação em ambos os postos de pilotagem), pode supervisionar a experiência operacional dos demais pilotos em comando do operador. Esta alteração permite que o primeiro piloto em comando adquira a sua experiência operacional de forma padronizada e acompanhada formalmente pela ANAC. O requisito somente será aplicado por solicitação expressa do operador e cercados de medidas compensatórias em relação à dispensa do cumprimento integral das horas de voo originalmente previstas para a aquisição de experiência operacional.
135.245 Pré-requisitos para segundo em comando	135.245 ~~Pré-requisitos~~Qualificações para segundo em comando	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial ou piloto de tripulação múltipla, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.	Inclusão da licença de piloto de tripulação múltipla como opção para qualificação de um segundo em comando, como previsto no RBAC 61.
(b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR diurno deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave.	(b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR ~~diurno~~ deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave.	Compatibilização com as qualificações exigidas para piloto em comando.
135.247 Experiência recente: piloto em comando	135.247 Experiência recente: piloto em comando	

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros, a menos que, dentro dos 90 dias precedentes à operação, essa pessoa:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros, a menos que, dentro dos 90 dias precedentes à operação, essa pessoa:	
(1) tenha realizado 3 decolagens e 3 pousos operando ela mesma os comandos de uma aeronave da mesma categoria e classe ou, se qualificação para o tipo de aeronave for requerida, do mesmo tipo de aeronave em que a operação será executada; e	(1) tenha realizado 3 decolagens e 3 pousos operando ela mesma os comandos de uma aeronave da mesma categoria e classe ou, se qualificação para o tipo de aeronave for requerida, do mesmo tipo de aeronave em que a operação será executada; ~~e~~	
(2) para operações noturnas, tenha cumprido o disposto no subparágrafo (1) deste parágrafo à noite.	(2) para operações noturnas, tenha cumprido o disposto no subparágrafo (1) deste parágrafo à noite. Uma pessoa que atenda ao previsto neste parágrafo não precisa atender ao previsto no parágrafo (a)(1) desta seção; e	
Uma pessoa que atenda ao previsto no parágrafo (a)(2) desta seção não precisa atender ao previsto no parágrafo (a)(1) desta seção.	~~Uma pessoa que atenda ao previsto no parágrafo (a)(2) desta seção não precisa atender ao previsto no parágrafo (a)(1) desta seção.~~	
(3) o parágrafo (a)(2) desta seção não se aplica a um piloto no comando de um avião a turbina certificado para uma tripulação de mais de um piloto, desde que o piloto tenha cumprido os requisitos dos parágrafos (a)(3)(i) ou (ii) desta seção:	(3) o parágrafo (a)(2) desta seção não se aplica a um piloto no comando de um avião a turbina certificado para uma tripulação de mais de um piloto, desde que o piloto tenha cumprido os requisitos dos parágrafos (a)(3)(i) ou (ii) desta seção:	
(i) para operar sob essa alternativa, o piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria, classe e tipo apropriados, necessários para cada aeronave que for certificada para tripulação com mais de um piloto, e:	(i) para operar sob essa alternativa, o piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria, classe e tipo apropriados, necessários para cada aeronave que for certificada para tripulação com mais de um piloto, e:	
(A) que o piloto deve ter registrado, no mínimo, 1500 horas de experiência como piloto;	(A) que o piloto deve ter registrado, no mínimo, 1500 horas de experiência como piloto;	
(B) para cada avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, o piloto que pretende operar sob esta alternativa, deverá ter executado e registrado as decolagens e pousos comprovando experiência recente conforme requerido pelo parágrafo (a) desta seção como piloto exclusivo em comando dos controles de voo;	(B) para cada avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, o piloto que pretende operar sob esta alternativa, deverá ter executado e registrado as decolagens e pousos comprovando experiência recente conforme requerido pelo parágrafo (a) desta seção como piloto exclusivo em comando dos controles de voo;	
(C) o piloto deverá ter executado e registrado dentro dos 90 dias precedentes à operação, em um avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, no mínimo 15 horas de voo no tipo de avião para o qual o piloto pretende operar sob esta alternativa; e	(C) o piloto deverá ter executado e registrado dentro dos 90 dias precedentes à operação, em um avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, no mínimo 15 horas de voo no tipo de avião para o qual o piloto pretende operar sob esta alternativa; e	
(D) o piloto deve ter executado e registrado, como piloto exclusivo em comando dos controles de voo, no mínimo 3 decolagens e 3 pousos com uma parada completa, em um avião movido a turbina que requer uma tripulação com mais de um piloto. O piloto tem que executar as decolagens e os pousos no período iniciando 1 hora depois do por do sol e terminando 1 horas antes do nascer do sol, dentro dos 6 meses precedentes ao mês do voo.	(D) o piloto deve ter executado e registrado, como piloto exclusivo em comando dos controles de voo, no mínimo 3 decolagens e 3 pousos com uma parada completa, em um avião movido a turbina que requer uma tripulação com mais de um piloto. O piloto tem que executar as decolagens e os pousos no período iniciando 1 hora depois do p~~o~~ôr do sol e terminando 1 horas antes do nascer do sol, dentro dos 6 meses precedentes ao mês do voo.	
(ii) o piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria apropriada, classe e tipo para cada tipo de avião que for certificado para uma tripulação com mais de um piloto, que o piloto pretende operar sob esta alternativa, e:	(ii) o piloto em comando deve possuir pelo menos um certificado de piloto comercial com a categoria apropriada, classe e tipo para cada tipo de avião que for certificado para uma tripulação com mais de um piloto, que o piloto pretende operar sob esta alternativa, e:	
(A) que o piloto deve ter registrado, no mínimo, 1500 horas de experiência como piloto;	(A) que o piloto deve ter registrado, no mínimo, 1500 horas de experiência como piloto;	

(B) para cada avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, o piloto que pretende operar sob esta alternativa, deverá ter executado e registrado as decolagens e pousos comprovando experiência recente conforme requerido pelo parágrafo (a) desta seção como piloto exclusivo em comando dos controles de voo;	(B) para cada avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, o piloto que pretende operar sob esta alternativa, deverá ter executado e registrado as decolagens e pousos comprovando experiência recente conforme requerido pelo parágrafo (a) desta seção como piloto exclusivo em comando dos controles de voo;	
(C) o piloto deverá ter executado e registrado dentro dos 90 dias precedentes à operação, em um avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, no mínimo 15 horas de voo no tipo de avião para o qual o piloto pretende operar sob esta alternativa; e	(C) o piloto deverá ter executado e registrado dentro dos 90 dias precedentes à operação, em um avião certificado para uma tripulação com mais de um piloto, no mínimo 15 horas de voo no tipo de avião para o qual o piloto pretende operar sob esta alternativa; e	
(D) dentro de 12 meses precedentes ao mês do voo o piloto deve ter completado um programa de treinamento aprovado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo. O programa de treinamento aprovado deve requerer e o piloto deve executar no mínimo 6 decolagens e 6 pousos com uma parada completa como piloto em comando exclusivo dos comandos de voo em um simulador de voo representativo de um avião movido a turbina que requer como tripulação mais de um piloto. O sistema visual do simulador deve ter sido ajustado para representar o período que começa em 1 hora após o pôr do sol e termina 1 hora antes do nascer do sol.	(D) dentro de 12 meses precedentes ao mês do voo o piloto deve ter completado um programa de treinamento aprovado nos termos do ~~RBHA 142, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~142. O programa de treinamento aprovado deve requerer e o piloto deve executar no mínimo 6 decolagens e 6 pousos com uma parada completa como piloto em comando exclusivo dos comandos de voo em um simulador de voo representativo de um avião movido a turbina que requer como tripulação mais de um piloto. O sistema visual do simulador deve ter sido ajustado para representar o período que começa em 1 hora após o pôr do sol e termina 1 hora antes do nascer do sol.	
(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, se a aeronave for um avião com bequilha de cauda, cada decolagem e cada pouso deve ter sido feito em um avião com bequilha de cauda e cada pouso deve ter sido completado até a parada total do avião.	(b) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, se a aeronave for um avião com bequilha de cauda, cada decolagem e cada pouso deve ter sido feito em um avião com bequilha de cauda e cada pouso deve ter sido completado até a parada total do avião.	
(c) Um piloto que tenha perdido as prerrogativas de piloto em comando por não atender aos requisitos de experiência recente do parágrafo (a) desta seção, deve recuperá-las atendendo aos requisitos do referido parágrafo sob supervisão de um piloto instrutor qualificado, em operações segundo este regulamento.	(c) Um piloto que tenha perdido as prerrogativas de piloto em comando por não atender aos requisitos de experiência recente do parágrafo (a) desta seção, deve recuperá-las atendendo aos requisitos do referido parágrafo sob supervisão de um piloto instrutor qualificado, em operações segundo este regulamento.	
135.249 [Reservado]	~~135.249 [Reservado]~~	
SUBPARTE F TRIPULAÇÕES: LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE DESCANSO	SUBPARTE F TRIPULAÇÕES: LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE DESCANSO	
135.261 Aplicabilidade	135.261 Aplicabilidade	
Esta subparte é aplicável a tripulações de voo e a comissários de voo exercendo função a bordo de aeronaves operando segundo este regulamento.	Esta subparte é aplicável a tripulações de voo e a comissários de voo exercendo função a bordo de aeronaves operando segundo este regulamento.	
135.263 Limitações de tempo de voo e requisitos de descanso	135.263 Limitações de tempo de voo e requisitos de descanso	
As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações complementares, como definidas na seção 119.3, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.	As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações complementares, como definidas ~~na seção 119~~no parágrafo 135.3(d) deste regulamento, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.	
SUBPARTE G REQUISITOS PARA EXAMES DOS TRIPULANTES	SUBPARTE G REQUISITOS PARA EXAMES DOS TRIPULANTES	
135.291 Aplicabilidade	135.291 Aplicabilidade	
Exceto como previsto na seção 135.3, esta subparte:	Exceto como previsto na seção 135.3, esta subparte:	

(a) estabelece os testes e os exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de credenciamento de pilotos examinadores em operações segundo este regulamento.	(a) estabelece os testes e os exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de credenciamento de pilotos examinadores em operações segundo este regulamento.	
(b) permite que pessoal de centros de treinamento autorizados segundo o RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e que atendam aos requisitos das seções 135.337 e 135.339 forneçam treinamentos, testes e exames sob contrato ou outro convênio para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	(b) permite que pessoal de ~~centros de treinamento autorizados~~CTAC certificados segundo o ~~RBHA 142, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~142, e que atendam aos requisitos das seções 135.337 e 135.339 forneçam treinamentos, testes e exames sob contrato ou outro convênio para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	
135.293 Requisitos de exame inicial e periódico para pilotos	135.293 Requisitos de exame inicial e periódico para pilotos	
(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um teste, oral ou escrito, aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado sobre os conhecimentos do piloto nas seguintes áreas:	(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um teste, oral ou escrito, aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado sobre os conhecimentos do piloto nas seguintes áreas:	
(1) as apropriadas provisões do RBHA 61, ou RBAC que venha a subsituí-lo, do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e do RBAC 135 e as especificações operativas e o manual do detentor de certificado;	(1) as apropriadas provisões do ~~RBHA 61, ou~~ RBAC ~~que venha a subsituí-lo~~61, do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e ~~do RBAC 135~~deste regulamento e as especificações operativas e o manual do detentor de certificado;	
(2) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o grupo motopropulsor, os principais componentes e sistemas, os principais equipamentos, desempenho e limitações operacionais, procedimentos operacionais normais e de emergência e o conteúdo do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou equivalente, como aplicável;	(2) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o grupo motopropulsor, os principais componentes e sistemas, os principais equipamentos, desempenho e limitações operacionais, procedimentos operacionais normais e de emergência e o conteúdo do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou equivalente, como aplicável;	
(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para operações de decolagem, de pouso e em rota;	(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para operações de decolagem, de pouso e em rota;	
(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou às qualificações do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximação por instrumentos;	(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou às qualificações do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximação por instrumentos;	
(5) procedimentos de controle de tráfego aéreo, incluindo procedimentos IFR quando aplicável;	(5) procedimentos de controle de tráfego aéreo, incluindo procedimentos IFR quando aplicável;	
(6) meteorologia em geral, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas e tesouras de vento e, se apropriado para as operações do detentor de certificado, meteorologia de grandes altitudes;	(6) meteorologia em geral, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas e tesouras de vento e, se apropriado para as operações do detentor de certificado, meteorologia de grandes altitudes;	
(7) procedimentos para:	(7) procedimentos para:	
(i) reconhecer e evitar situações atmosféricas severas;	(i) reconhecer e evitar situações atmosféricas severas;	
(ii) sair de situações atmosféricas severas em caso de entrada inadvertida, incluindo tesouras de vento em baixa altura (excetuam-se os pilotos de helicóptero que não precisam ser testados em saída de tesouras de vento em baixa altura); e	(ii) sair de situações atmosféricas severas em caso de entrada inadvertida, incluindo tesouras de vento em baixa altura (excetuam-se os pilotos de helicóptero que não precisam ser testados em saída de tesouras de vento em baixa altura); e	
(iii) operar dentro ou próximo a trovoadas (incluindo melhores altitudes de penetração), ar turbulento (incluindo turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições atmosféricas potencialmente perigosas.	(iii) operar dentro ou próximo a trovoadas (incluindo melhores altitudes de penetração), ar turbulento (incluindo turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições atmosféricas potencialmente perigosas~~.~~; e	
(8) novos equipamentos, procedimentos ou técnicas, como apropriado.	(8) novos equipamentos, procedimentos ou técnicas, como apropriado.	

(b) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha passado em um exame de competência aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado na classe da aeronave, se avião monomotor outro que não a reação, ou no tipo da aeronave, se helicóptero, avião multimotor ou avião a reação, visando determinar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronaves. A extensão do exame de competência será determinada pelo INSPAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um avião, significa um grupo qualquer de aviões que a ANAC considere ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de maneabilidade ou de características de voo. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um helicóptero, significa um modelo básico do mesmo fabricante.	(b) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha passado em um exame de ~~competência~~proficiência aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado na classe da aeronave, se avião monomotor outro que não a reação, ou no tipo da aeronave, se helicóptero, avião multimotor ou avião a reação, visando determinar a ~~competência~~proficiência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronaves. A extensão do exame de ~~competência~~proficiência será determinada pelo INSPAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de ~~competência~~proficiência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um avião, significa um grupo qualquer de aviões que a ANAC considere ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de maneabilidade ou de características de voo. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um helicóptero, significa um modelo básico do mesmo fabricante.	Padronização do termo “exame de proficiência” definido em 135.321(a)(9).
(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido pela seção 135.297 pode substituir o exame de competência requerido por esta seção para o tipo de aeronave usada no exame.	(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido pela seção 135.297 pode ~~substituir o~~ser substituído pelo exame de ~~competência~~proficiência requerido por esta seção para o tipo de aeronave usada no exame.	Padronização do termo “exame de proficiência” definido em 135.321(a)(9).
(d) Para os propósitos deste regulamento, a execução competente de um procedimento ou manobra pela pessoa a ser utilizada como piloto requer que a pessoa obviamente domine a aeronave, sem restar dúvidas quanto à execução bem sucedida de qualquer fase do voo.	(d) Para os propósitos deste regulamento, a execução ~~competente~~proficiente de um procedimento ou manobra pela pessoa a ser utilizada como piloto requer que a pessoa obviamente domine a aeronave, sem restar dúvidas quanto à execução bem sucedida de qualquer fase do voo.	Padronização do termo “exame de proficiência” definido em 135.321(a)(9).
(e) O INSPAC ou o piloto credenciado certificará a competência de cada piloto bem sucedido no teste de conhecimento e na verificação em voo, lançando os resultados nos registros do piloto.	(e) O INSPAC ou o piloto credenciado certificará a ~~competência~~proficiência de cada piloto bem sucedido no teste de conhecimento e ~~na verificação em voo~~no exame de proficiência, lançando os resultados nos registros do piloto.	Padronização do termo “exame de proficiência” definido em 135.321(a)(9).
(f) Partes de um exame de competência requerido poderão ser feitas em um simulador de voo ou outros dispositivos de treinamento, se aprovado pela ANAC.	(f) Partes de um exame de ~~competência~~proficiência requerido poderão ser feitas em um simulador de voo ou outros dispositivos de treinamento, se aprovado pela ANAC.	Padronização do termo “exame de proficiência” definido em 135.321(a)(9).
(g) Ninguém pode simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação de transporte aéreo público.	(g) Ninguém pode simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação de transporte aéreo público.	
135.295 Requisitos de exame inicial e periódico para comissários	135.295 Requisitos de exame inicial e periódico para comissários	
Nenhum detentor de certificado pode utilizar um comissário e ninguém pode trabalhar como comissário em um voo, a menos que, dentro dos 24 meses calendáricos precedendo esse voo, o detentor de certificado tenha verificado por apropriado teste inicial ou periódico que essa pessoa tem conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:	Nenhum detentor de certificado pode utilizar um comissário e ninguém pode trabalhar como comissário em um voo, a menos que, dentro dos 24 meses calendáricos precedendo esse voo, o detentor de certificado tenha verificado por apropriado teste inicial ou periódico, aplicado por INSPAC ou por um comissário examinador credenciado, que essa pessoa tem conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:	Acrescentado que o exame pode ser realizado com Inspac ou examinador credenciado, em conformidade com o parágrafo 63.17(b) do RBHA 63.
(a) autoridade do piloto em comando;	(a) autoridade do piloto em comando;	
(b) tratamento com os passageiros, incluindo procedimentos que devem ser seguidos ao lidar com pessoas perturbadas ou outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;	(b) tratamento com os passageiros, incluindo procedimentos que devem ser seguidos ~~ao~~para prestação de assistência adequada a passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) e para lidar com pessoas perturbadas ou outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;	Requisito alterado para inclusão dos procedimentos com PNAE.

(c) atribuições, funções e responsabilidades dos tripulantes durante amerissagem e evacuação de pessoas que possam necessitar de assistência de uma outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída numa emergência;	(c) atribuições, funções e responsabilidades dos tripulantes durante amerissagem e evacuação de pessoas que possam necessitar de assistência de uma outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída numa emergência;	
(d) instruções aos passageiros;	(d) instruções aos passageiros;	
(e) localização e operação de extintor portátil e outros itens de equipamentos de emergência;	(e) localização e operação de extintor portátil e outros itens de equipamentos de emergência;	
(f) uso apropriado de equipamentos e controles da cabine;	(f) uso apropriado de equipamentos e controles da cabine;	
(g) localização e operação do equipamento de oxigênio para os passageiros;	(g) localização e operação do equipamento de oxigênio para os passageiros;	
(h) localização e operação de todas as saídas normais e de emergência, incluindo rampas de evacuação e cordas de escape; e	(h) localização e operação de todas as saídas normais e de emergência, incluindo rampas de evacuação e cordas de escape; e	
(i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída numa emergência como previsto pelo manual de operações do detentor de certificado.	(i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída numa emergência como previsto pelo manual de operações do detentor de certificado.	
135.297 Piloto: requisitos para exame de proficiência em voo por instrumentos	135.297 Piloto em comando: requisitos para exame de proficiência em voo por instrumentos	Alinhamento com o *14 CFR Part 135*. A habilitação IFR de segundo em comando segue as regras do RBAC 61.
(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR, a menos que, dentro dos 06 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.	(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR, a menos que, dentro dos ~~06~~6 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.	
(b) Nenhum piloto pode executar qualquer procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC, a menos que, dentro dos 6 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Nenhum piloto pode executar qualquer procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC, a menos que, dentro dos 6 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. Os procedimentos de aproximação por instrumentos devem incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento com aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para o procedimento sendo executado.	(b) Nenhum piloto pode executar qualquer procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC, a menos que, dentro dos 6 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Nenhum piloto pode executar qualquer procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC, a menos que, dentro dos 6 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. Os procedimentos de aproximação por instrumentos devem incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento com aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para o procedimento sendo executado.	
(c) O exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção consiste em um teste oral ou escrito sobre o equipamento em uso e um exame em voo em condições IFR reais ou simuladas. O teste sobre o equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor, e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico, como apropriado. O exame em voo inclui navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações por instrumentos envolvendo as facilidades de navegação que o piloto está autorizado a utilizar. Cada piloto executando um exame de proficiência deve demonstrar os padrões de competência determinados pelo parágrafo 135.293(d). Adicionalmente:	(c) O exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção consiste em um teste oral ou escrito sobre o equipamento em uso e um exame em voo em condições IFR reais ou simuladas. O teste sobre o equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor, e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico, como apropriado. O exame em voo inclui navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações por instrumentos envolvendo as facilidades de navegação que o piloto está autorizado a utilizar. Cada piloto executando um exame de proficiência deve demonstrar os padrões de competência determinados pelo parágrafo 135.293(d). Adicionalmente:	

(1) o exame de proficiência em instrumentos deve:	(1) o exame de proficiência em instrumentos deve:	
(i) para um piloto em comando de um avião contido no parágrafo 135.243(a), incluir procedimentos e manobras requeridas a um piloto de linha aérea qualificado no particular tipo de avião, se apropriado; e	(i) para um piloto em comando de um avião contido no parágrafo 135.243(a), incluir procedimentos e manobras requeridas a um piloto de linha aérea qualificado no particular tipo de avião, se apropriado; e	
(ii) para um piloto em comando de um helicóptero ou avião contido no parágrafo 135.243(c), incluir os procedimentos e manobras requeridas a um piloto comercial com qualificação IFR e, se aplicável, qualificado no particular tipo de aeronave.	(ii) para um piloto em comando de um helicóptero ou avião contido no parágrafo 135.243(c), incluir os procedimentos e manobras requeridas a um piloto comercial com qualificação IFR e, se aplicável, qualificado no particular tipo de aeronave.	
(2) o exame de proficiência em instrumentos deve ser aplicado por um piloto examinador credenciado ou por um INSPAC.	(2) o exame de proficiência em instrumentos deve ser aplicado por um piloto examinador credenciado ou por um INSPAC.	
(d) Se o piloto em comando for designado para voar apenas em um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.	(d) Se o piloto em comando for designado para voar apenas em um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.	
(e) Se o piloto em comando for designado para voar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve executar o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave no qual ele voa, rotativamente, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.	(e) Se o piloto em comando for designado para voar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve executar o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave no qual ele voa, rotativamente, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.	
(f) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve realizar o primeiro exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora; cada exame seguinte será realizado alternadamente em aeronaves monomotoras e multimotoras, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção. Partes do exame em voo requerido podem ser realizadas em simulador de voo ou outro dispositivo de treinamento, se aprovado pela ANAC.	(f) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve realizar o primeiro exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora; cada exame seguinte será realizado alternadamente em aeronaves monomotoras e multimotoras, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção. Partes do exame em voo requerido podem ser realizadas em simulador de voo ou outro dispositivo de treinamento, se aprovado pela ANAC.	
(g) [Reservado]	(g) [Reservado~~]~~].	
135.299 Piloto em comando: exames em rota e em aeródromos	135.299 Piloto em comando: exames em rota e em aeródromos	
(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar um piloto e ninguém pode trabalhar como piloto de um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um exame em voo em um dos tipos de aeronave voada por ele. O exame em voo deve:	(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar um piloto e ninguém pode trabalhar como piloto de um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um exame em voo em um dos tipos de aeronave voada por ele. O exame em voo deve:	
(1) ser aplicado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado;	(1) ser aplicado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado;	
(2) consistir de pelo menos um voo sobre um segmento de rota;	(2) consistir de pelo menos um voo sobre um segmento de rota;	
(3) incluir pousos e decolagens em um ou mais aeródromos representativos. Em adição aos requisitos deste parágrafo, se o piloto for autorizado a conduzir operações IFR, pelo menos um voo deve ser voado em aerovia, em rota aprovada fora de aerovia, ou em rota parte dentro parte fora de aerovia; e	(3) incluir pousos e decolagens em um ou mais aeródromos representativos. Em adição aos requisitos deste parágrafo, se o piloto for autorizado a conduzir operações IFR, pelo menos um voo deve ser voado em aerovia, em rota aprovada fora de aerovia, ou em rota parte dentro parte fora de aerovia; e	
(4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.	~~(4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.~~(4) [reservado].	Requisito não possui paralelo nem no 14 CFR Part 135.299, nem no LAR 135.1020. Em geral as empresas completam aquisição de experiência operacional em poucas semanas. Para seguir o prazo em 135.299(a)(4), precisariam manter o tripulante como aluno por mais 2 ou 3 meses, apesar de já ter cumprido os demais requisitos para realizar o exame em rota.

(b) O piloto examinador deve determinar se o piloto sendo examinado executa satisfatoriamente as obrigações e responsabilidades de um piloto em comando conduzindo operações segundo este regulamento e deve lançar os resultados do exame nos registros do piloto.	(b) O piloto examinador deve determinar se o piloto sendo examinado executa satisfatoriamente as obrigações e responsabilidades de um piloto em comando conduzindo operações segundo este regulamento e deve lançar os resultados do exame nos registros do piloto.	
(c) O detentor de certificado deve estabelecer, no manual requerido pela seção 135.21 deste regulamento, os procedimentos que irão assegurar que cada piloto, que não tenha voado em uma rota ou para um aeródromo dentro dos 90 dias precedentes, antes de decolar familiarize-se com todas as informações requeridas para a condução segura do voo.	(c) O detentor de certificado deve estabelecer, no manual requerido pela seção 135.21 deste regulamento, os procedimentos que irão assegurar que cada piloto, que não tenha voado em uma rota ou para um aeródromo dentro dos 90 dias precedentes, antes de decolar familiarize-se com todas as informações requeridas para a condução segura do voo.	
135.301 Tripulantes: padrões para aceitação de exames e testes	135.301 Tripulantes: padrões para aceitação de exames e testes	
(a) Se um tripulante tiver que executar um exame ou uma verificação em voo requerida por este regulamento em um determinado mês calendárico e realizar tal exame no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, esse tripulante é considerado como tendo realizado o exame ou teste no mês calendárico em que o mesmo era devido.	(a) Se um tripulante tiver que executar um exame ou uma verificação em voo requerida por este regulamento em um determinado mês calendárico e realizar tal exame no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, esse tripulante é considerado como tendo realizado o exame ou teste no mês calendárico em que o mesmo era devido.	
(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, o piloto examinador pode proporcionar adicional treinamento no transcorrer da verificação. Além de mandar repetir a manobra mal sucedida, o examinador pode requerer a repetição de qualquer outra manobra que ele considere necessária para o julgamento da proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para o seu examinador, o detentor de certificado não pode utilizar esse piloto, nem esse piloto pode voar como membro da tripulação mínima requerida em operações segundo este regulamento até completar satisfatoriamente uma nova verificação, a qual far-se-á após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática.	(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, o piloto examinador pode proporcionar adicional treinamento no transcorrer da verificação. Além de mandar repetir a manobra mal sucedida, o examinador pode requerer a repetição de qualquer outra manobra que ele considere necessária para o julgamento da proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para o seu examinador, o detentor de certificado não pode utilizar esse piloto, nem esse piloto pode voar como membro da tripulação mínima requerida em operações segundo este regulamento até completar satisfatoriamente uma nova verificação, a qual far-se-á após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática.	
135.303 Autorização para credenciamento de piloto: requerimento e emissão	135.303 Autorização para credenciamento de piloto: requerimento e emissão	
(a) Cada detentor de certificado desejando a aprovação do credenciamento de um dos seus pilotos deve submeter um requerimento junto à ANAC. O piloto a ser credenciado deve ser aprovado em exames escritos ou orais e no exame em voo. O documento de credenciamento descreve os exames em voo que o piloto está qualificado para aplicar e a categoria, classe ou tipo de aeronave, conforme aplicável, em que o piloto credenciado é qualificado.	(a) Cada detentor de certificado desejando a aprovação do credenciamento de um dos seus pilotos deve submeter um requerimento junto à ANAC. O piloto a ser credenciado deve ser aprovado em exames escritos ou orais e no exame em voo. O documento de credenciamento descreve os exames em voo que o piloto está qualificado para aplicar e a categoria, classe ou tipo de aeronave, conforme aplicável, em que o piloto credenciado é qualificado.	
SUBPARTE H TREINAMENTO	SUBPARTE H TREINAMENTO	
135.321 Aplicabilidade e termos usados	135.321 Aplicabilidade e termos usados	
(a) Exceto com previsto na seção 135.3, esta subparte estabelece os requisitos aplicáveis para:	(a) Exceto com previsto na seção 135.3, esta subparte estabelece os requisitos aplicáveis para:	
(1) um detentor de certificado sujeito a este regulamento que contratar ou de outro modo arranjar para usar os serviços de um centro de treinamento certificado segundo o RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, para desempenhar as funções de treinamento, exames e testes;	(1) um detentor de certificado sujeito a este regulamento que contratar ou de outro modo arranjar para usar os serviços de um centro de treinamento certificado segundo o ~~RBHA 142, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~142, para desempenhar as funções de treinamento, exames e testes;	
(2) cada detentor de certificado para estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado para as tripulações, examinadores, instrutores e pessoal de operações empregado ou usado por este detentor de certificado; e	(2) cada detentor de certificado para estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado para as tripulações, examinadores, instrutores e pessoal de operações empregado ou usado por este detentor de certificado; e	

(3) cada detentor de certificado para a qualificação, aprovação e uso de simulador de avião e dispositivos de treinamento de voo na condução do programa.	(3) cada detentor de certificado para a qualificação, aprovação e uso de simulador de avião e dispositivos de treinamento de voo na condução do programa.	
(b) Para os propósitos desta subparte, aplicam-se os seguintes termos e definições:	(b) Para os propósitos desta subparte e da subparte G, aplicam-se os seguintes termos e definições:	Necessário acrescentar "e da subparte G" pois as novas definições incluídas nesta seção também são aplicáveis à subparte G do RBAC 135.
(1) treinamento inicial. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que não haja sido qualificado e não tenha trabalhado nessa função em uma aeronave;	(1) treinamento inicial. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que não haja sido qualificado e não tenha trabalhado nessa função em uma aeronave;	
(2) treinamento de transição. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou na mesma função em outra aeronave;	(2) treinamento de transição. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou na mesma função em outra aeronave;	
(3) treinamento de elevação de nível. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou como segundo em comando em um particular tipo de aeronave, antes de começar a trabalhar como piloto em comando nesse tipo de aeronave;	(3) treinamento de elevação de nível. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou como segundo em comando em um particular tipo de aeronave, antes de começar a trabalhar como piloto em comando nesse tipo de aeronave;	
(4) treinamento de diferenças. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar na mesma função em uma particular variante do mesmo tipo de aeronave, se assim for considerado necessário pela ANAC;	(4) treinamento de diferenças. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar na mesma função em uma particular variante do mesmo tipo de aeronave, se assim for considerado necessário pela ANAC;	
(5) treinamento periódico. É o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente em cada aeronave, função a bordo e tipo de operação em que o tripulante trabalha;	(5) treinamento periódico. É o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente em cada aeronave, função a bordo e tipo de operação em que o tripulante trabalha;	
(6) em voo. As manobras, procedimentos ou funções que devem ser conduzidas em aeronave;	(6) em voo. As manobras, procedimentos ou funções que devem ser conduzidas em aeronave;	
(7) centro de treinamento. Uma organização funcionando de acordo com os requisitos aplicáveis do RBHA 142, ou RBAC que venha a susbtituí-lo, que provê treinamento, exame e testes sob contrato ou outra forma de acordo para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento; e	(7) centro de treinamento. Uma organização funcionando de acordo com os requisitos aplicáveis do RB~~H~~AC 142~~, ou RBAC que venha a susbtituí-lo~~, que provê treinamento, exame e testes sob contrato ou outra forma de acordo para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento; ~~e~~	
(8) treinamento para requalificação. É o treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados, mas que tenham perdido a qualificação por não terem cumprido dentro do período requerido:	(8) treinamento para requalificação. É o treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados, mas que tenham perdido a qualificação por não terem cumprido dentro do período requerido:	
(i) os requisitos para teste periódico de piloto da seção 135.293;	(i) os requisitos para teste periódico de piloto da seção 135.293;	
(ii) os requisitos para o exame de proficiência em instrumentos da seção 135.297; ou	(ii) os requisitos para o exame de proficiência em instrumentos da seção 135.297; ou	
(iii) os requisitos de exame em rota da seção 135.299.	(iii) os requisitos de exame em rota da seção 135.299~~.~~;	
	(9) exame de proficiência. Exame prático para pilotos realizado em dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) aprovado ou em voo não conduzido segundo este regulamento;	Texto incluído a fim de padronizar o entendimento do termo "exame de proficiência" e harmonizá-lo com o do RBHA 63 (parágrafo 63.1(c)).
	(10) exame de competência. Exame prático para comissários de voo realizado em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) aprovado ou em aeronave estática;	Texto incluído a fim de padronizar o entendimento do termo "exame de competência" e harmonizá-lo com o do RBHA 63 (parágrafo 63.1(c)) Definição de FSTD está contida no parágrafo 61.2(a)(10) do RBAC 61.
	(11) qualificação. É o ato de tornar uma pessoa qualificada em operar uma aeronave da categoria, classe ou tipo apropriados, mediante o cumprimento dos requisitos aplicáveis; e	Texto incluído a fim de padronizar o entendimento do termo "qualificação".

	(12) qualificado. Significa que o piloto deve estar com a habilitação de categoria e classe, tipo e operação apropriadas válidas, ter realizado com aproveitamento a instrução de solo, de voo, para as operações aprovadas para o detentor de certificado e ter os requisitos de experiência recente atendidos, em uma específica aeronave.	Texto incluído a fim de padronizar o entendimento do termo "qualificado".
135.323 Programa de treinamento: geral	135.323 Programa de treinamento: geral	
(a) Cada detentor de certificado ao qual é requerido ter um programa de treinamento segundo a seção 135.341 deve:	(a) Cada detentor de certificado ao qual é requerido ter um programa de treinamento segundo a seção 135.341 deve:	
(1) elaborar, obter a apropriada aceitação inicial e aprovação final, e executar um programa de treinamento de acordo com esta subparte que assegure que cada tripulante, instrutor de voo, examinador de voo e que cada pessoa designada para transportar e manusear artigos perigosos (conforme requerido pela subparte K deste regulamento) seja adequadamente treinada para o desempenho de suas atribuições;	(1) elaborar, obter a apropriada aceitação inicial e aprovação final, e executar um programa de treinamento de acordo com esta subparte que assegure que cada tripulante, instrutor de voo, examinador de voo e que cada pessoa designada para transportar e manusear artigos perigosos (conforme requerido pela subparte K deste regulamento) seja adequadamente treinada para o desempenho de suas atribuições;	
(2) obter da ANAC, a aceitação inicial e aprovação final dos programas de treinamento, antes de suas implementações;	(2) obter da ANAC, a aceitação inicial e aprovação final dos programas de treinamento, antes de suas implementações;	
(3) proporcionar facilidades adequadas de treinamento no solo e em voo e instrutores de solo apropriadamente qualificados para os treinamentos requeridos por esta subparte;	(3) proporcionar facilidades adequadas de treinamento no solo e em voo e instrutores de solo apropriadamente qualificados para os treinamentos requeridos por esta subparte;	
(4) para cada tipo de aeronave usada e, se aplicável, para cada particular variante de cada tipo, prover e manter atualizado apropriados materiais de treinamento, provas, formulários, instruções e procedimentos para uso na condução do treinamento e dos exames de competência requeridos por esta subparte; e	(4) para cada tipo de aeronave usada e, se aplicável, para cada particular variante de cada tipo, prover e manter atualizado apropriados materiais de treinamento, provas, formulários, instruções e procedimentos para uso na condução do treinamento e dos exames ~~de competência~~ requeridos por esta subparte; e	Retirada a expressão "de competência" uma vez que este parágrafo é aplicável a todos os exames do regulamento, quer sejam de competência ou de proficiência.
(5) dispor de número suficiente de instrutores de voo, examinadores de voo e instrutores de simulador para conduzir os referidos treinamentos, exames em voo e cursos de simulador permitidos por esta subparte.	(5) dispor de número suficiente de instrutores de voo, examinadores de voo e instrutores de simulador para conduzir os referidos treinamentos, exames em voo e cursos de simulador permitidos por esta subparte.	
(b) Se um tripulante tiver que completar um treinamento periódico requerido por esta subparte em um determinado mês calendárico e o terminar no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, a ANAC considerará que o treinamento foi completado no mês em que era devido.	(b) Se um tripulante tiver que completar um treinamento periódico requerido por esta subparte em um determinado mês calendárico e o terminar no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, a ANAC considerará que o treinamento foi completado no mês em que era devido.	
(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador, que seja responsável por um particular assunto de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame em voo ou exame de competência segundo este regulamento, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador de voo ao término do treinamento ou do exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo é feita através de registro em computador, a pessoa certificando a aprovação deve ser identificada no referido registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura da referida pessoa.	(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador, que seja responsável por um particular assunto de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame ~~em voo ou exame de competência~~ segundo este regulamento, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador de voo ao término do treinamento ou do exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo é feita através de registro em computador, a pessoa certificando a aprovação deve ser identificada no referido registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura da referida pessoa.	Retirada a expressão "em voo ou exame de competência" uma vez que este parágrafo é aplicável a todos os exames do regulamento, quer sejam de competência ou de proficiência (isto é, de voo).
(d) Programas de treinamento aplicáveis a mais de uma aeronave ou mais de uma função a bordo, e que tenham sido satisfatoriamente completados durante treinamentos previamente feitos pelo detentor de certificado para outra aeronave ou outra função a bordo, não precisam ser repetidos durante treinamentos subsequentes que não sejam treinamentos periódicos.	(d) Programas de treinamento aplicáveis a mais de uma aeronave ou mais de uma função a bordo, e que tenham sido satisfatoriamente completados durante treinamentos previamente feitos pelo detentor de certificado para outra aeronave ou outra função a bordo, não precisam ser repetidos durante treinamentos subsequentes que não sejam treinamentos periódicos.	
(e) Simuladores de voo e outros dispositivos de treinamento aprovado pela ANAC podem ser usados nos programas de treinamento.	(e) Simuladores de voo e outros dispositivos de treinamento aprovado pela ANAC podem ser usados nos programas de treinamento.	

135.324 Programa de treinamento: regras especiais	135.324 Programa de treinamento: regras especiais	
(a) Além do detentor de certificado, somente outro detentor de certificado, segundo este regulamento, ou um centro de treinamento certificado segundo o RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, é elegível segundo esta subparte para prover treinamento, testes e exames, sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	(a) Além do detentor de certificado, somente outro detentor de certificado, segundo este regulamento, ou um centro de treinamento certificado segundo o ~~RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo~~RBAC 142, é elegível segundo esta subparte para prover treinamento, testes e exames, sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	
(b) Um detentor de certificado só pode contratar ou usar qualquer outra forma de acordo para obter o serviço de um centro de treinamento certificado segundo o RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, para prover treinamento, testes e exames requeridos por esta parte se esse centro de treinamento:	(b) Um detentor de certificado só pode contratar ou usar qualquer outra forma de acordo para obter o serviço de um ~~centro de treinamento~~CTAC certificado segundo o ~~RBHA 142, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~142, para prover treinamento, testes e exames requeridos por esta parte se esse ~~centro de treinamento~~CTAC:	
(1) possuir especificações de treinamento aplicáveis emitidas segundo o RBHA 142, ou RBAC que venha a susbtituí-lo;	(1) possuir especificações de treinamento aplicáveis emitidas segundo o RB~~H~~AC 142~~, ou RBAC que venha a susbtituí-lo~~;	
(2) tiver instalações, equipamento de treinamento e material didático para o curso atendendo aos requisitos aplicáveis do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo;	(2) tiver instalações, equipamento de treinamento e material didático para o curso atendendo aos requisitos aplicáveis do ~~RBHA 142, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~142;	
(3) tiver currículos, segmentos de currículo e porções de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis ao uso em cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e	(3) tiver currículos, segmentos de currículo e porções de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis ao uso em cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e	
(4) tiver instrutores suficientes e examinadores qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 135.337 a 135.340 deste regulamento para prover treinamento, testes e exames para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	(4) tiver instrutores suficientes e examinadores qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 135.337 a 135.340 deste regulamento para prover treinamento, testes e exames para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.	
135.325 Programa de treinamento e revisões: aceitação inicial e aprovação final	135.325 Programa de treinamento e revisões: aceitação inicial e aprovação final	
(a) Para obter aceitação inicial e aprovação final de um programa de treinamento ou de uma revisão de um programa aprovado, cada detentor de certificado deve submeter à ANAC:	(a) Para obter aceitação inicial e aprovação final de um programa de treinamento ou de uma revisão de um programa aprovado, cada detentor de certificado deve submeter à ANAC:	
(1) um resumo do currículo proposto ou revisado, provendo suficiente informação para uma avaliação preliminar do programa ou da revisão proposta; e	(1) um resumo do currículo proposto ou revisado, provendo suficiente informação para uma avaliação preliminar do programa ou da revisão proposta; e	
(2) informações adicionais que a ANAC considere relevantes.	(2) informações adicionais que a ANAC considere relevantes.	
(b) Se o programa de treinamento ou a revisão proposta atender a esta subparte, a ANAC deve conceder, por escrito, uma aceitação inicial autorizando o detentor de certificado a conduzir o treinamento segundo o programa aprovado. Após uma avaliação da eficiência do programa, a ANAC informará ao detentor de certificado das deficiências, se houver, que devem ser corrigidas.	(b) Se o programa de treinamento ou a revisão proposta atender a esta subparte, a ANAC deve conceder, por escrito, uma aceitação inicial autorizando o detentor de certificado a conduzir o treinamento segundo o programa aprovado. Após uma avaliação da eficiência do programa, a ANAC informará ao detentor de certificado das deficiências, se houver, que devem ser corrigidas.	
(c) A ANAC concederá a aprovação final do programa ou revisão proposta se o detentor de certificado demonstrar que o treinamento, conduzido conforme o programa aprovado pelo parágrafo (b) desta seção, garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente está adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.	(c) A ANAC concederá a aprovação final do programa ou revisão proposta se o detentor de certificado demonstrar que o treinamento, conduzido conforme o programa aprovado pelo parágrafo (b) desta seção, garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente está adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.	

(d) Sempre que a ANAC considerar que, para manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final são necessárias revisões no mesmo, o detentor de certificado deve, após ser notificado pela ANAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação da ANAC, o detentor de certificado pode submeter pedido de reconsideração e, nesse caso, a entrada em vigor das modificações ficará pendente de decisão final da ANAC. Entretanto, se a ANAC considerar que existe uma emergência requerendo ação urgente no interesse da segurança, ela pode determinar uma revisão com efetividade imediata.	(d) Sempre que a ANAC considerar que, para manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final são necessárias revisões no mesmo, o detentor de certificado deve, após ser notificado pela ANAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação da ANAC, o detentor de certificado pode submeter pedido de reconsideração e, nesse caso, a entrada em vigor das modificações ficará pendente de decisão final da ANAC. Entretanto, se a ANAC considerar que existe uma emergência requerendo ação urgente no interesse da segurança, ela pode determinar uma revisão com efetividade imediata.	
135.327 Programa de treinamento: currículo	135.327 Programa de treinamento: currículo	
(a) Cada detentor de certificado deve preparar e conservar atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada espécie de tripulante requerido pelo tipo. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.	(a) Cada detentor de certificado deve preparar e conservar atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada espécie de tripulante requerido pelo tipo. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.	
(b) Cada currículo de programa de treinamento deve conter o seguinte:	(b) Cada currículo de programa de treinamento deve conter o seguinte:	
(1) uma lista dos principais assuntos de treinamento de solo, incluindo assuntos de emergências, que serão ministrados;	(1) uma lista dos principais assuntos de treinamento de solo, incluindo assuntos de emergências, que serão ministrados;	
(2) uma lista de todos os dispositivos de treinamento, "mockups", treinadores de sistemas, treinadores de procedimentos e outros auxílios de instrução a serem usados no treinamento; e	(2) uma lista de todos os dispositivos de treinamento, "*mockups*", treinadores de sistemas, treinadores de procedimentos e outros auxílios de instrução a serem usados no treinamento; e	
(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em avião durante o treinamento e exames de voo.	(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em ~~avião~~aeronave ou simulador durante o treinamento e exames de voo.	É importante que as descrições ou cartazes pictóricos das manobras que sejam realizadas em voo (quer seja em avião quer seja em helicóptero ou simulador) sejam indicadas na descrição detalhada requerida por este parágrafo.
135.329 Requisitos para treinamento de tripulantes	135.329 Requisitos para treinamento de tripulantes	
(a) Cada detentor de certificado deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição:	(a) Cada detentor de certificado deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição:	
(1) doutrinamento básico de solo para novos empregados, incluindo instrução de, pelo menos, o seguinte:	(1) doutrinamento básico de solo para novos empregados, incluindo instrução de, pelo menos, o seguinte:	
(i) atribuições e responsabilidades do tripulante, conforme aplicável;	(i) atribuições e responsabilidades do tripulante, conforme aplicável;	
(ii) as apropriadas provisões deste regulamento;	(ii) as apropriadas provisões deste regulamento;	
(iii) conteúdo do certificado e das especificações operativas (não aplicável a comissários de bordo);	(iii) conteúdo do certificado e das especificações operativas (não aplicável a comissários de bordo);	
(iv) apropriadas partes do manual de operações do detentor de certificado;	(iv) apropriadas partes do manual de operações do detentor de certificado;	
(v) para comissários de bordo, noções básicas sobre aeronaves e teoria do voo;	(v) para comissários de bordo, noções básicas sobre aeronaves e teoria do voo;	
(vi) a segurança do transporte de artigos perigosos por via aérea;	(vi) ~~a segurança do~~o transporte seguro de artigos perigosos por via aérea;	Alinhamento com o título do Doc 9284 da ICAO e RBAC 175.
(vii) o sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO);	(vii) o sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO);	
(viii) segurança da aviação civil (AVSEC); e	(viii) segurança da aviação civil (AVSEC); e	
(ix) fatores humanos e CRM.	(ix) fatores humanos e CRM.	
(2) o treinamento inicial e de transição no solo previsto nas seções 135.345 e 135.349, como aplicável; e	(2) o treinamento inicial e de transição no solo previsto nas seções 135.345 e 135.349, como aplicável; e	
(3) o treinamento de emergências previsto na seção 135.331.	(3) o treinamento de emergências previsto na seção 135.331.	

(b) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento de voo inicial e de transição previsto na seção 135.347, como aplicável.	(b) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento de voo inicial e de transição previsto na seção 135.347, como aplicável.	
(c) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento periódico de voo e de solo previsto na seção 135.351.	(c) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento periódico de voo e de solo previsto na seção 135.351.	
(d) Pode ser incluído o treinamento de elevação de nível previsto nas seções 135.345 e 135.347, para um particular tipo de aeronave, visando promover tripulantes que foram qualificados e trabalham como segundo em comando no referido tipo de aeronave.	(d) Pode ser incluído o treinamento de elevação de nível previsto nas seções 135.345 e 135.347, para um particular tipo de aeronave, visando promover tripulantes que foram qualificados e trabalham como segundo em comando no referido tipo de aeronave.	
(e) Em adição ao treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico, cada programa de treinamento deve prover treinamento de solo e de voo, instrução e prática necessários a assegurar que cada tripulante:	(e) Em adição ao treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico, cada programa de treinamento deve prover treinamento de solo e de voo, instrução e prática necessários a assegurar que cada tripulante:	
(1) permaneça adequadamente treinado e permanentemente proficiente para cada função a bordo, tipo de aeronave e espécie de operação em que o tripulante trabalha; e	(1) permaneça adequadamente treinado e permanentemente proficiente para cada função a bordo, tipo de aeronave e espécie de operação em que o tripulante trabalha; e	
(2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nas aeronaves.	(2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo ~~modificações~~alterações nas aeronaves.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
135.331 Treinamento de emergências para tripulantes	135.331 Treinamento de emergências para tripulantes	
(a) Cada programa de treinamento deve prover treinamento de emergências de acordo com esta seção, para cada tipo, modelo e configuração de aeronave, cada tripulante e cada espécie de operação conduzida, conforme adequado para cada tripulante e para o detentor de certificado.	(a) Cada programa de treinamento deve prover treinamento de emergências de acordo com esta seção, para cada tipo, modelo e configuração de aeronave, cada tripulante e cada espécie de operação conduzida, conforme adequado para cada tripulante e para o detentor de certificado.	
(b) O treinamento de emergências deve ser anual e prover o seguinte:	(b) O treinamento de emergências deve ser anual e prover o seguinte:	
(1) instruções sobre procedimentos e atribuições em emergências, incluindo coordenação da tripulação;	(1) instruções sobre procedimentos e atribuições em emergências, incluindo coordenação da tripulação;	
(2) instrução individual sobre localização, funcionamento e operação dos equipamentos de emergência, incluindo:	(2) instrução individual sobre localização, funcionamento e operação dos equipamentos de emergência, incluindo:	
(i) equipamentos usados em pousos n'água e em evacuação de emergência;	(i) equipamentos usados em pousos n'água e em evacuação de emergência;	
(ii) equipamentos de primeiros socorros e sua apropriada utilização; e	(ii) equipamentos de primeiros socorros e sua apropriada utilização; e	
(iii) extintores de incêndio portáteis, com ênfase no tipo de agente extintor a ser usado nas diferentes classes de fogo.	(iii) extintores de incêndio portáteis, com ênfase no tipo de agente extintor a ser usado nas diferentes classes de fogo.	
(3) instruções sobre procedimentos em situação de emergência, incluindo:	(3) instruções sobre procedimentos em situação de emergência, incluindo:	
(i) descompressão rápida;	(i) descompressão rápida;	
(ii) fogo a bordo em voo e no solo e procedimentos de controle de fumaça, com ênfase no equipamento elétrico e correspondentes disjuntores localizados no interior do avião;	(ii) fogo a bordo em voo e no solo e procedimentos de controle de fumaça, com ênfase no equipamento elétrico e correspondentes disjuntores localizados no interior do avião;	
(iii) pouso n'água e evacuação;	(iii) pouso n'água e evacuação;	
(iv) enfermidades, contusões ou outras situações anormais envolvendo passageiros ou tripulantes; e	(iv) enfermidades, contusões ou outras situações anormais envolvendo passageiros ou tripulantes; e	
(v) interferência ilícita e outras situações não usuais; e	(v) interferência ilícita e outras situações não usuais; e	
(4) revisão e estudo de acidentes e incidentes previamente ocorridos com o detentor de certificado, envolvendo situações reais de emergência.	(4) revisão e estudo de acidentes e incidentes previamente ocorridos com o detentor de certificado, envolvendo situações reais de emergência.	

(c) Cada tripulante deve executar pelo menos os seguintes exercícios de emergência, usando os adequados procedimentos e equipamentos de emergência, a menos que a ANAC considere que, para um particular exercício, o tripulante possa ser adequadamente treinado por uma demonstração do mesmo:	(c) Cada tripulante deve executar pelo menos os seguintes exercícios de emergência, usando os adequados procedimentos e equipamentos de emergência, a menos que a ANAC considere que, para um particular exercício, o tripulante possa ser adequadamente treinado por uma demonstração do mesmo:	
(1) pouso n'água, se aplicável;	(1) pouso n'água, se aplicável;	
(2) evacuação em emergência;	(2) evacuação em emergência;	
(3) extinção de fogo e controle de fumaça;	(3) extinção de fogo e controle de fumaça;	
(4) operação e uso das saídas de emergência, incluindo abertura e uso das escorregadeiras de evacuação, se aplicável;	(4) operação e uso das saídas de emergência, incluindo abertura e uso das escorregadeiras de evacuação, se aplicável;	
(5) uso do oxigênio para tripulantes e passageiros;	(5) uso do oxigênio para tripulantes e passageiros;	
(6) remoção dos botes salva-vidas da aeronave, inflagem dos mesmos, uso de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e	(6) remoção dos botes salva-vidas da aeronave, inflagem dos mesmos, uso de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e	
(7) colocação e inflagem dos coletes salva-vidas e uso de outros equipamentos de flutuação, se aplicável.	(7) colocação e inflagem dos coletes salva-vidas e uso de outros equipamentos de flutuação, se aplicável.	
(d) Tripulantes que voam em operações acima de 25.000 pés de altitude devem receber instruções sobre:	(d) Tripulantes que voam em operações acima de 25.000 pés de altitude devem receber instruções sobre:	
(1) problemas respiratórios;	(1) problemas respiratórios;	
(2) hipóxia;	(2) hipóxia;	
(3) duração da consciência, em altitude, sem oxigênio suplementar;	(3) duração da consciência, em altitude, sem oxigênio suplementar;	
(4) expansão dos gases;	(4) expansão dos gases;	
(5) formação de bolhas gasosas no sangue; e	(5) formação de bolhas gasosas no sangue; e	
(6) fenômeno físico e incidentes de descompressão.	(6) fenômeno físico e incidentes de descompressão.	
135.333 [Reservado]	135.333 [Reservado]	
135.335 Aprovação de simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento	135.335 Aprovação de simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento	
(a) Cursos de treinamento usando simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento podem ser incluídos nos programas de treinamento do detentor de certificado, desde que aprovados pela ANAC.	(a) Cursos de treinamento usando simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento podem ser incluídos nos programas de treinamento do detentor de certificado, desde que aprovados pela ANAC.	
(b) Cada simulador de aeronave e outros dispositivos de treinamento a serem usados em um curso de treinamento ou em exames requeridos por esta subparte, devem atender aos seguintes requisitos:	(b) Cada simulador de aeronave e outros dispositivos de treinamento a serem usados em um curso de treinamento ou em exames requeridos por esta subparte, devem atender aos seguintes requisitos:	
(1) ser especificamente aprovado para:	(1) ser especificamente aprovado para:	
(i) o detentor de certificado; e	(i) o detentor de certificado; e	
(ii) a particular manobra, procedimento ou função de tripulante envolvida.	(ii) a particular manobra, procedimento ou função de tripulante envolvida~~.~~;	
(2) manter o desempenho funcional e outras características que são requeridas para aprovação;	(2) manter o desempenho funcional e outras características que são requeridas para aprovação;	
(3) adicionalmente, um simulador de aeronave deve ser:	(3) adicionalmente, um simulador de aeronave deve ser:	
(i) aprovado para o tipo de aeronave e, se aplicável, para a particular variação do tipo na qual o treinamento ou exame será conduzido; e	(i) aprovado para o tipo de aeronave e, se aplicável, para a particular variação do tipo na qual o treinamento ou exame será conduzido; e	
(ii) modificado para ficar em conformidade com qualquer modificação da aeronave a ser simulada que mude o desempenho, o funcionamento ou outras características requeridas para aprovação;	(ii) ~~modificado~~alterado para ficar em conformidade com qualquer ~~modificação~~alteração da aeronave a ser simulada que mude o desempenho, o funcionamento ou outras características requeridas para aprovação;	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.

(4) antes do início de cada dia de trabalho, ser submetido a um pré-voo funcional; e	(4) antes do início de cada dia de trabalho, ser submetido a um pré-voo funcional; e	
(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas; tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada seção de treinamento ou de exame.	(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas; tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada seção de treinamento ou de exame.	
(c) Um particular simulador de aeronave ou outro dispositivo de treinamento pode ser utilizado por mais de um detentor de certificado.	(c) Um particular simulador de aeronave ou outro dispositivo de treinamento pode ser utilizado por mais de um detentor de certificado.	
(d) Na concessão de aceitação inicial e aprovação final de um programa de treinamento (ou revisões do mesmo) a ANAC leva em consideração os dispositivos de treinamento e os procedimentos e métodos listados no currículo do detentor de certificado requerido pela seção 135.327.	(d) Na concessão de aceitação inicial e aprovação final de um programa de treinamento (ou revisões do mesmo) a ANAC leva em consideração os dispositivos de treinamento e os procedimentos e métodos listados no currículo do detentor de certificado requerido pela seção 135.327.	
	(e) Para que um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) possa ser utilizado em lugar de uma aeronave para satisfazer aos requisitos de treinamento em voo deste regulamento, ele deve: (1) ser qualificado e aprovado de acordo com esta seção e atender aos requisitos estabelecidos pelo Apêndice H do RBAC 121 ou disposições que venham a substituí-lo; e (2) ser utilizado como parte de um programa aprovado que atenda aos requisitos de treinamento de 135.347 e ao Apêndice H do RBAC 121.	Inclusão do parágrafo (e) fins tornar requisito que os simuladores a serem utilizados pelos operadores do RBAC 135 devem ser qualificados e aprovados de acordo com o previsto no Apêndice H do RBAC 121.
135.337 Qualificações: examinador em aeronave e examinador em simulador	135.337 Qualificações: examinador em aeronave e examinador em simulador	
(a) Para os propósitos desta seção e da seção 135.339:	(a) Para os propósitos desta seção e da seção 135.339:	
(1) examinador em aeronave é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de aeronave;	(1) examinador em aeronave é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo de aeronave;	
(2) examinador em simulador é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo mas somente em um simulador de voo, em um dispositivo de treinamento de voo, ou em ambos, para um particular tipo de aeronave; e	(2) examinador em simulador é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo mas somente em um simulador de voo, em um dispositivo de treinamento de voo, ou em ambos, para um particular tipo de aeronave; e	
(3) examinador em simulador e examinador em aeronave são examinadores que desempenham as funções descritas nas seções 135.321(a) e 135.323(a)(4) e (c).	(3) examinador em simulador e examinador em aeronave são examinadores que desempenham as funções descritas nas seções 135.321(a) e 135.323(a)(4) e (c).	
(b) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:	(b) Nenhum detentor de certificado pode ~~usar~~utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:	
(1) possua uma licença de piloto e as adequadas qualificações requeridas para um piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(1) possua uma licença de piloto e as ~~adequadas qualificações~~habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as ~~apropriadas~~ fases ~~de~~do treinamento para a aeronave~~, incluindo o treinamento periódico requerido~~ que são requeridas para ~~trabalhar~~atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	Retirada da expressão “incluindo o treinamento periódico” tendo em vista que ela é redundante em relação à expressão “apropriadas fases do treinamento”. Harmonizada a redação com o parágrafo 135.338(b)(2).
(3) tenha completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(4) tenha completado satisfatoriamente os aplicáveis requisitos de treinamento requeridos pela seção 135.339;	(4) tenha completado satisfatoriamente os aplicáveis requisitos de treinamento requeridos pela seção 135.339;	

(5) possua um certificado de capacidade física válido e adequado para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(5) possua um certificado ~~de capacidade física~~médico aeronáutico válido e adequado para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(6) tenha satisfeito aos requisitos de experiência recente da seção 135.247; e	(6) tenha satisfeito aos requisitos de experiência recente da seção 135.247; e	
(7) tenha sido aprovado pela ANAC como examinador em aeronave.	(7) tenha sido aprovado pela ANAC como examinador em aeronave.	
(c) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador em simulador em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que essa pessoa, em relação ao tipo de aeronave envolvida, atenda às provisões do parágrafo (b) desta seção, ou:	(c) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador em simulador em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que essa pessoa, em relação ao tipo de aeronave envolvida, atenda às provisões do parágrafo (b) desta seção, ou:	
(1) possua a licença e as qualificações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo esta subparte, exceto quanto ao certificado de capacidade física;	(1) possua a licença e as ~~qu~~habili~~fic~~tações requeridas para ~~servir~~atuar como piloto em comando em operações segundo esta subparte, exceto quanto ao certificado ~~de capacidade física~~médico aeronáutico;	
(2) tenha completado satisfatoriamente as fases de treinamento apropriadas à aeronave, incluindo treinamento periódico, requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as fases de treinamento apropriadas à aeronave, incluindo treinamento periódico, requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(3) tenha completado com aproveitamento os exames de proficiência e de competência apropriados, requeridos para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado com aproveitamento os exames de proficiência e de competência apropriados, requeridos para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(4) tenha completado com aproveitamento os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.339; e	(4) tenha completado com aproveitamento os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.339; e	
(5) tenha sido aprovado pela ANAC como examinador em simulador.	(5) tenha sido aprovado pela ANAC como examinador em simulador.	
(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4) desta seção, como aplicáveis, deve ser anotado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo detentor do certificado.	(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4) desta seção, como aplicáveis, deve ser anotado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo detentor do certificado.	
(e) O examinador que não possuir um certificado médico apropriado pode trabalhar como examinador em simulador, mas não pode servir como membro de tripulação de voo em operações segundo este regulamento.	(e) O examinador que não possuir um certificado médico apropriado pode trabalhar como examinador em simulador, mas não pode servir como membro de tripulação de voo em operações segundo este regulamento.	
(f) Um examinador em simulador deve realizar o seguinte:	(f) Um examinador em simulador deve realizar o seguinte:	
(1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo; ou	(1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo; ou	
(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido pelo programa e que deve preceder o desempenho de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo.	(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido pelo programa e que deve preceder o desempenho de qualquer serviço de examinador em um simulador de voo.	
(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendárico anterior ou posterior ao mês calendárico no qual eles eram devidos.	(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendárico anterior ou posterior ao mês calendárico no qual eles eram devidos.	
135.338 Qualificações: instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em simulador	135.338 Qualificações: instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em simulador	
(a) Para os propósitos desta seção e da seção 135.340:	(a) Para os propósitos desta seção e da seção 135.340:	
(1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave;	(1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave;	

(2) um instrutor de voo em simulador é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em um simulador de voo, em um dispositivo de treinamento de voo ou em ambos para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; e	(2) um instrutor de voo em simulador é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em um simulador de voo, em um dispositivo de treinamento de voo ou em ambos para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; e	
(3) instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em simulador são os instrutores que desempenham as funções descritas nos parágrafos 135.321(a) e 135.323(a)(4) e (c).	(3) instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em simulador são os instrutores que desempenham as funções descritas nos parágrafos 135.321(a) e 135.323(a)(4) e (c).	
(b) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e ninguém pode servir como instrutor de voo em aeronave num programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, esta pessoa:	(b) Nenhum detentor de certificado pode ~~usar~~utilizar uma pessoa e ninguém pode servir como instrutor de voo em aeronave num programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, esta pessoa:	
(1) possua a licença e qualificações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(1) possua a licença e ~~qu~~habili~~fic~~tações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(2) tenha completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave, que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave~~,~~ que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(3) tenha completado satisfatoriamente os exames de proficiência ou de competência que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os exames de proficiência ou de competência que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340;	(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340;	
(5) possua um certificado de capacidade física apropriado (exceto instrutor em simulador); e	(5) possua um certificado ~~de capacidade física apropriado (exceto instrutor em simulador); e~~médico aeronáutico;	Atualização do nome do certificado médico expedido pela ANAC, conforme o RBAC 67. O parágrafo (b) estabelece os requisitos para servir como instrutor de voo em aeronave - e não em simulador, o que é tratado no parágrafo (c). Assim, é inócua a exceção a instrutor em simulador.
(6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente da seção 135.247.	(6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente da seção 135.247.	
(c) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e ninguém pode atuar como instrutor de voo em simulador num programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que a pessoa atenda às provisões do parágrafo (b) desta seção em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, ou:	(c) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa e ninguém pode atuar como instrutor de voo em simulador num programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que a pessoa atenda às provisões do parágrafo (b) desta seção em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, ou:	
(1) possua a licença e as qualificações, exceto certificado de capacidade física, requeridos para atuar como piloto em comando sob este regulamento;	(1) possua a licença e as ~~qu~~habili~~fic~~tações, exceto certificado ~~de capacidade física~~médico aeronáutico, requeridos para atuar como piloto em comando sob este regulamento;	
(2) tenha completado satisfatoriamente as fases de treinamento apropriadas para a aeronave, incluindo treinamento periódico, que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as fases de treinamento apropriadas para a aeronave, incluindo treinamento periódico, que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;	
(3) tenha completado satisfatoriamente os exames de competência ou de proficiência apropriados que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento; e	(3) tenha completado satisfatoriamente os exames de competência ou de proficiência apropriados que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento; e	
(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340.	(4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340.	
(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) ou (4) desta seção, como aplicáveis, deverá ser registrado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo detentor de certificado.	(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) ou (4) desta seção, como aplicáveis, deverá ser registrado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo detentor de certificado.	

(e) Uma pessoa que não possua um certificado de capacidade física não pode atuar como instrutor de voo em um avião nem pode atuar como membro da tripulação de voo em operações segundo este regulamento.	(e) Uma pessoa que não possua um certificado ~~de capacidade física~~médico aeronáutico não pode atuar como instrutor de voo em ~~um avião~~uma aeronave nem pode atuar como membro da tripulação de voo em operações segundo este regulamento.	
(f) Um instrutor de voo em simulador deve realizar o seguinte:	(f) Um instrutor de voo em simulador deve realizar o seguinte:	
(1) voar pelo menos dois segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer atividade de instrutor de voo em um simulador de voo; ou	(1) voar pelo menos dois segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer atividade de instrutor de voo em um simulador de voo; ou	
(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido por este programa e que deve proceder a execução de qualquer atividade de instrutor ou examinador em um simulador de voo.	(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido por este programa e que deve pr~~o~~eceder a execução de qualquer atividade de instrutor ou examinador em um simulador de voo.	
(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendárico anterior ou posterior ao mês calendárico no qual eles eram devidos.	(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendárico anterior ou posterior ao mês calendárico no qual eles eram devidos.	
135.339 Treinamento inicial, de transição e exames: examinador em avião e examinador em simulador	135.339 Treinamento inicial, de transição e exames: examinador em avião e examinador em simulador	
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode servir como examinador, a menos que:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode servir como examinador, a menos que:	
(1) essa pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para examinador; e	(1) essa pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para examinador; e	
(2) dentro dos 24 meses calendáricos precedentes, esta pessoa tenha conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um INSPAC ou de um examinador credenciado empregado do operador. O exame de observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	(2) dentro dos 24 meses calendáricos precedentes, esta pessoa tenha conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um INSPAC ou de um examinador credenciado empregado do operador. O exame de observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	
(b) O exame de observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendárico anterior ou posterior ao mês calendárico no qual ele era devido.	(b) O exame de observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendárico anterior ou posterior ao mês calendárico no qual ele era devido.	
(c) O treinamento de solo inicial para um piloto examinador deve incluir o seguinte:	(c) O treinamento de solo inicial para um piloto examinador deve incluir o seguinte:	
(1) atribuições, responsabilidades e funções de um piloto examinador;	(1) atribuições, responsabilidades e funções de um piloto examinador;	
(2) as aplicáveis provisões deste regulamento, dos regulamentos aeronáuticos e das políticas e procedimentos do detentor de certificado;	(2) as aplicáveis provisões deste regulamento, dos regulamentos aeronáuticos e das políticas e procedimentos do detentor de certificado;	
(3) os apropriados métodos, procedimentos e técnicas para conduzir os exames requeridos;	(3) os apropriados métodos, procedimentos e técnicas para conduzir os exames requeridos;	
(4) a adequada avaliação do desempenho de um piloto, incluindo a identificação de:	(4) a adequada avaliação do desempenho de um piloto, incluindo a identificação de:	
(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e	
(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança.	(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança~~.~~;	
(5) as ações corretivas no caso de exames insatisfatórios; e	(5) as ações corretivas no caso de exames insatisfatórios; e	
(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave.	(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave.	

(d) O treinamento de solo de transição para um piloto examinador deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos requeridos normais, anormais e de emergência aplicáveis à aeronave na qual o piloto examinador está em transição.	(d) O treinamento de solo de transição para um piloto examinador deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos requeridos normais, anormais e de emergência aplicáveis à aeronave na qual o piloto examinador está em transição.	
(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador em aeronaves deve incluir o seguinte:	(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador em aeronaves deve incluir o seguinte:	
(1) as medidas de segurança para situações de emergência que possam ocorrer durante um exame;	(1) as medidas de segurança para situações de emergência que possam ocorrer durante um exame;	
(2) os resultados potenciais de medidas de segurança não tomadas, tomadas fora de tempo ou impróprias;	(2) os resultados potenciais de medidas de segurança não tomadas, tomadas fora de tempo ou impróprias;	
(3) treinamento e prática na condução de exames em voo a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo de pilotos requeridos por este regulamento; e	(3) treinamento e prática na condução de exames em voo a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo de pilotos requeridos por este regulamento; e	
(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para piloto, para situações de emergência que possam se desenvolver durante a instrução.	(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para piloto, para situações de emergência que possam se desenvolver durante a instrução.	
(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos no todo ou em parte em voo, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento em voo, como apropriado.	(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos no todo ou em parte em voo, em simulador de voo ou em dispositivo de treinamento em voo, como apropriado.	
(g) O treinamento de voo inicial e de transição para examinador em simulador deve incluir o seguinte:	(g) O treinamento de voo inicial e de transição para examinador em simulador deve incluir o seguinte:	
(1) treinamento e prática na condução de exames em voo, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo requeridos por este regulamento. Este treinamento e prática deve ser realizado em um simulador de voo ou em dispositivo de treinamento em voo; e	(1) treinamento e prática na condução de exames em voo, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo requeridos por este regulamento. Este treinamento e prática deve ser realizado em um simulador de voo ou em dispositivo de treinamento em voo; e	
(2) treinamento na operação de simuladores de voo, dispositivos de treinamento em voo, ou em ambos, para assegurar competência na condução dos exames em voo requeridos por este regulamento.	(2) treinamento na operação de simuladores de voo, dispositivos de treinamento em voo, ou em ambos, para assegurar competência na condução dos exames em voo requeridos por este regulamento.	
135.340 Treinamento inicial, de transição e exame: instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em simulador	135.340 Treinamento inicial, de transição e exame: instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em simulador	
(a) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa nem qualquer pessoa pode atuar como instrutor de voo, a menos que:	(a) Nenhum detentor de certificado pode usar uma pessoa nem qualquer pessoa pode atuar como instrutor de voo, a menos que:	
(1) esta pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para instrutor de voo; e	(1) esta pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para instrutor de voo; e	
(2) dentro dos 24 meses de calendário precedentes, esta pessoa tenha conduzido satisfatoriamente instrução sob a observação de um INSPAC ou um examinador credenciado empregado do detentor de certificado. O exame de observação pode ser acompanhado em parte ou no todo em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	(2) dentro dos 24 meses de calendário precedentes, esta pessoa tenha conduzido satisfatoriamente instrução sob a observação de um INSPAC ou um examinador credenciado empregado do detentor de certificado. O exame de observação pode ser acompanhado em parte ou no todo em uma aeronave, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.	
(b) O exame de observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendárico anterior ou no mês calendárico posterior ao mês em que é devido.	(b) O exame de observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendárico anterior ou no mês calendárico posterior ao mês em que é devido.	
(c) O treinamento de solo inicial para instrutores de voo deve incluir o seguinte:	(c) O treinamento de solo inicial para instrutores de voo deve incluir o seguinte:	

(1) atividades, funções e responsabilidades do instrutor de voo;	(1) atividades, funções e responsabilidades do instrutor de voo;	
(2) os regulamentos e normas aplicáveis e as políticas e procedimentos do detentor do certificado;	(2) os regulamentos e normas aplicáveis e as políticas e procedimentos do detentor do certificado;	
(3) os métodos, procedimentos e técnicas aplicáveis na condução da instrução de voo;	(3) os métodos, procedimentos e técnicas aplicáveis na condução da instrução de voo;	
(4) avaliação apropriada do desempenho do aluno, incluindo a avaliação de:	(4) avaliação apropriada do desempenho do aluno, incluindo a avaliação de:	
(i) treinamento impróprio e insuficiente; e	(i) treinamento impróprio e insuficiente; e	
(ii) características pessoais de um candidato que possam afetar adversamente a segurança.	(ii) características pessoais de um candidato que possam afetar adversamente a segurança~~.~~;	
(5) as ações corretivas no caso de progresso insatisfatório do treinamento;	(5) as ações corretivas no caso de progresso insatisfatório do treinamento;	
(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos na aeronave; e	(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos na aeronave; e	
(7) exceto para detentores de licença de instrutor de voo:	(7) exceto para detentores de ~~licença~~habilitação de instrutor de voo:	
(i) os princípios fundamentais do processo de ensino-aprendizado;	(i) os princípios fundamentais do processo de ensino-aprendizado;	
(ii) métodos e procedimentos de ensino; e	(ii) métodos e procedimentos de ensino; e	
(iii) o relacionamento instrutor-aluno.	(iii) o relacionamento instrutor-aluno.	
(d) O treinamento de solo de transição para instrutores de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis para o tipo, classe ou categoria da aeronave para a qual o instrutor de voo está em transição.	(d) O treinamento de solo de transição para instrutores de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis para o tipo, classe ou categoria da aeronave para a qual o instrutor de voo está em transição.	
(e) O treinamento de voo inicial e de transição para instrutores de voo em aeronaves deve incluir o seguinte:	(e) O treinamento de voo inicial e de transição para instrutores de voo em aeronaves deve incluir o seguinte:	
(1) as medidas de segurança para situações de emergências que possam desenvolver-se durante a instrução;	(1) as medidas de segurança para situações de emergências que possam desenvolver-se durante a instrução;	
(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias ou inoportunas tomadas durante a instrução;	(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias ou inoportunas tomadas durante a instrução;	
(3) treinamento e prática, a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, visando assegurar competência na condução da instrução em voo requerida por este regulamento; e	(3) treinamento e prática, a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, visando assegurar competência na condução da instrução em voo requerida por este regulamento; e	
(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para piloto, para situações de emergência que possam se desenvolver durante a instrução.	(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para piloto, para situações de emergência que possam se desenvolver durante a instrução.	
(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos em parte ou no todo em voo, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos em parte ou no todo em voo, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo, como apropriado.	
(g) O treinamento de voo inicial e de transição para um instrutor de voo em simulador deve incluir o seguinte:	(g) O treinamento de voo inicial e de transição para um instrutor de voo em simulador deve incluir o seguinte:	
(1) treinamento e prática nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento. Estas manobras e procedimentos devem ser realizados em parte ou no todo em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo; e	(1) treinamento e prática nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento. Estas manobras e procedimentos devem ser realizados em parte ou no todo em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo; e	

(2) treinamento na operação de simuladores de voo, dispositivos de treinamento de voo, ou em ambos, para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento.	(2) treinamento na operação de simuladores de voo, dispositivos de treinamento de voo, ou em ambos, para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por este regulamento.	
135.341 Programa de treinamento: pilotos e comissários	135.341 Programa de treinamento: pilotos e comissários	
(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um programa aprovado de treinamento de piloto e cada detentor de certificado que utiliza comissários deve estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado de comissário, que sejam apropriados para as operações em que cada piloto e cada comissário forem envolvidos. Os programas devem garantir que os pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 135.293 a 135.301. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios desta seção caso seja considerado que o tamanho limitado e objetivo da operação permitem tais desvios sem prejuízo da segurança.	(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um programa aprovado de treinamento de piloto e cada detentor de certificado que utiliza comissários deve estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado de comissário, que sejam apropriados para as operações em que cada piloto e cada comissário forem envolvidos. Os programas devem garantir que os pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 135.293 a 135.301. Entretanto, a ANAC pode autorizar desvios desta seção caso seja considerado que o tamanho limitado e objetivo da operação permitem tais desvios sem prejuízo da segurança.	
(b) Cada detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve incluir nesse programa currículos de treinamento de solo e em voo para:	(b) Cada detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve incluir nesse programa currículos de treinamento de solo e em voo para:	
(1) treinamento inicial;	(1) treinamento inicial;	
(2) treinamento de transição;	(2) treinamento de transição;	
(3) treinamento de elevação de nível;	(3) treinamento de elevação de nível;	
(4) treinamento de diferenças; e	(4) treinamento de diferenças; e	
(5) treinamentos periódicos.	(5) treinamentos periódicos.	
(c) Cada detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada piloto e cada comissário.	(c) Cada detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada piloto e cada comissário.	
(d) O detentor de certificado deve fornecer cópias dos programas de treinamento de pilotos e de comissários, assim como de suas modificações e acréscimos, à ANAC. Se o detentor de certificado usar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, usadas nestas instalações, deve também ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.	(d) O detentor de certificado deve fornecer cópias dos programas de treinamento de pilotos e de comissários, assim como de suas modificações e acréscimos, à ANAC. Se o detentor de certificado usar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, usadas nestas instalações, deve também ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.	
(e) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.	(e) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.	
135.343 Requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes	135.343 Requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes	

Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC.	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. ~~Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC.~~ (b) Os detentores de certificado para os quais não era anteriormente requerido programa de treinamento segundo esta seção possuem prazo de 24 meses, a contar da data de emissão da emenda 04, para obter aprovação do programa de treinamento em conformidade com o previsto na presente subparte.	Não foi adotada a proposta contida na Nota Técnica 153/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, a qual foi aprovada e posta em vigor pelo Memorando Circular 3/2012/GVAG/GGAG/SSO (NT 13/2012/GGTA/SSO e NT 35/2013/GPNO/SSO). Considerou-se que o texto atual diverge da posição adotada por outras autoridades de aviação civil como a ICAO, EASA e o Transport Canada, os quais não isentam de treinamento aeronaves monomotoras com motores convencionais. Alteração proposta está alinhada com o previsto no Anexo 6 da ICAO, AIR OPS – Commercial Air Transport da EASA e CAR do Transport Canada. Foi incluído prazo de transição de 24 meses a partir da data de aprovação da emenda 04 para adequação dos operadores.
135.345 Piloto: treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível	135.345 Piloto: treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível	
O treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível para pilotos deve incluir instrução em pelo menos o seguinte, como aplicável às suas atribuições:	O treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível para pilotos deve incluir instrução em pelo menos o seguinte, como aplicável às suas atribuições:	
(a) Assuntos Gerais:	(a) Assuntos ~~G~~gerais:	
(1) procedimentos do detentor de certificado para liberação e localização de voos;	(1) procedimentos do detentor de certificado para liberação e localização de voos;	
(2) princípios e métodos para determinar peso e balanceamento e limitações de pista para decolagem e pouso;	(2) princípios e métodos para determinar peso e balanceamento e limitações de pista para decolagem e pouso;	
(3) conhecimentos de meteorologia de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;	(3) conhecimentos de meteorologia de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;	
(4) sistemas de controle de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia;	(4) sistemas de controle de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia;	
(5) navegação e uso de facilidades de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;	(5) navegação e uso de facilidades de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;	
(6) procedimentos de comunicações normais e de emergência;	(6) procedimentos de comunicações normais e de emergência;	
(7) familiarização com referências visuais antes e durante a descida abaixo da altitude de decisão ou da altitude mínima de descida em aproximação por instrumento;	(7) familiarização com referências visuais antes e durante a descida abaixo da altitude de decisão ou da altitude mínima de descida em aproximação por instrumento;	
(8) ETOPS, se aplicável;	(8) ETOPS, se aplicável;	
(9) outras informações necessárias para garantir a segurança operacional; e	(9) outras informações necessárias para garantir a segurança operacional; e	
(10) outras instruções necessárias para assegurar a competência do piloto.	(10) outras instruções necessárias para assegurar a competência do piloto.	
(b) Para cada tipo de aeronave:	(b) Para cada tipo de aeronave:	
(1) descrição geral;	(1) descrição geral;	
(2) características de desempenho;	(2) características de desempenho;	
(3) sistema motopropulsor;	(3) sistema motopropulsor;	
(4) componentes principais;	(4) componentes principais;	
(5) sistemas principais da aeronave (controles de voo, elétrico, hidráulico, etc.), outros sistemas se aplicável, princípios de operação normal, anormal e de emergência e procedimentos e limitações apropriadas;	(5) sistemas principais da aeronave (controles de voo, elétrico, hidráulico, etc.), outros sistemas se aplicável, princípios de operação normal, anormal e de emergência e procedimentos e limitações apropriadas;	
(6) conhecimentos e procedimentos para:	(6) conhecimentos e procedimentos para:	
(i) reconhecer e evitar condições atmosféricas severas;	(i) reconhecer e evitar condições atmosféricas severas;	

(ii) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso das mesmas serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto para pilotos de helicópteros que não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);	(ii) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso das mesmas serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto para pilotos de helicópteros que não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);	
(iii) operar dentro ou perto de tempestades (incluindo melhor altitude de penetração), ar turbulento (inclusive turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas; e	(iii) operar dentro ou perto de tempestades (incluindo melhor altitude de penetração), ar turbulento (inclusive turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas; e	
(iv) operar aviões durante condições de gelo no solo (i.e., a qualquer tempo em que as condições sejam tais que geada, gelo ou neve podem razoavelmente ser esperadas aderirem ao avião), se o detentor de certificado pretende autorizar decolagens em condições de gelo no solo, incluindo:	(iv) operar aviões durante condições de gelo no solo (i.e., a qualquer tempo em que as condições sejam tais que geada, gelo ou neve podem razoavelmente ser esperadas aderirem ao avião), se o detentor de certificado pretende autorizar decolagens em condições de gelo no solo, incluindo:	
(A) o uso de tempo de atuação quando usando fluido descongelante/anticongelante;	(A) o uso de tempo de atuação quando usando fluido descongelante/anticongelante;	
(B) procedimentos de degelo/antigelo para o avião, incluindo responsabilidades e procedimentos para inspeções e verificações;	(B) procedimentos de degelo/antigelo para o avião, incluindo responsabilidades e procedimentos para inspeções e verificações;	
(C) comunicações;	(C) comunicações;	
(D) contaminação da superfície da aeronave (i.e., aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de área critica; conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho da aeronave e as características de voo;	(D) contaminação da superfície da aeronave (i.e., aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de área crítica; conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho da aeronave e as características de voo;	
(E) tipo e características de fluidos descongelante/anticongelantes, se usados pelo detentor de certificado;	(E) tipo e características de fluidos descongelante/anticongelantes, se usados pelo detentor de certificado;	
(F) procedimentos de inspeções pré-voo para condições de baixas temperaturas; e	(F) procedimentos de inspeções pré-voo para condições de baixas temperaturas; e	
(G) técnicas para reconhecimento de contaminação no avião.	(G) técnicas para reconhecimento de contaminação no avião~~.~~;	
(7) limitações operacionais;	(7) limitações operacionais;	
(8) controle de cruzeiro e de consumo de combustível;	(8) controle de cruzeiro e de consumo de combustível;	
(9) planejamento de voo;	(9) planejamento de voo;	
(10) cada procedimento normal e de emergência; e	(10) cada procedimento normal e de emergência; e	
(11) Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) para a aeronave ou as apropriadas partes do manual do detentor de certificado.	(11) Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) para a aeronave ou as apropriadas partes do manual do detentor de certificado.	
(c) O treinamento de solo de transição e de elevação de nível para pilotos pode ser reduzido de acordo com o parágrafo 135.323(d).	(c) O treinamento de solo de transição e de elevação de nível para pilotos pode ser reduzido de acordo com o parágrafo 135.323(d).	
135.347 Pilotos: treinamento em voo inicial, de transição, de elevação de nível e de diferenças	135.347 Pilotos: treinamento em voo inicial, de transição, de elevação de nível e de diferenças	
(a) O treinamento em voo inicial, de transição e de elevação de nível, e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.	(a) O treinamento em voo inicial, de transição e de elevação de nível, e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.	
(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em voo, exceto quanto a manobras e procedimentos que possam ser realizados em um simulador de aeronave ou em um dispositivo apropriado de treinamento, conforme autorizado por esta subparte.	(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em voo, exceto quanto a manobras e procedimentos que possam ser realizados em um simulador de aeronave ou em um dispositivo apropriado de treinamento, conforme autorizado por esta subparte.	
(c) Se o programa de treinamento aprovado do detentor de certificado incluir um curso de treinamento usando um simulador de aeronave ou outros dispositivos de treinamento, cada piloto deve completar satisfatoriamente:	(c) Se o programa de treinamento aprovado do detentor de certificado incluir um curso de treinamento usando um simulador de aeronave ou outros dispositivos de treinamento, cada piloto deve completar satisfatoriamente:	

(1) treinamento e prática no simulador ou dispositivo de treinamento pelo menos das manobras e procedimentos que esta subparte permite serem executadas em simulador de aeronave ou dispositivo de treinamento; e	(1) treinamento e prática no simulador ou dispositivo de treinamento pelo menos das manobras e procedimentos que esta subparte permite serem executadas em simulador de aeronave ou dispositivo de treinamento; e	
(2) um exame na aeronave ou um exame no simulador ou dispositivo de treinamento para o nível de proficiência de piloto em comando ou segundo em comando, como aplicável, pelo menos nas manobras e procedimentos que podem ser realizadas em simulador ou dispositivo de treinamento.	(2) um exame na aeronave ou um exame no simulador ou dispositivo de treinamento para o nível de proficiência de piloto em comando ou segundo em comando, como aplicável, pelo menos nas manobras e procedimentos que podem ser realizadas em simulador ou dispositivo de treinamento.	
(d) Um detentor de certificado pode optar por um programa de treinamento inicial para pilotos realizado basicamente em simulador de voo, desde que:	(d) Um detentor de certificado pode optar por um programa de treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e de diferenças para pilotos, realizado basicamente em simulador de voo, desde que:	Correção da omissão dos demais tipos de treinamento, os quais também podem ser realizados basicamente em simulador de voo.
(1) o programa atenda ao disposto no parágrafo (a) desta seção e demais dispositivos aplicáveis desta subparte;	(1) o programa atenda ao disposto no parágrafo (a) desta seção e demais dispositivos aplicáveis desta subparte;	
(2) ao término do treinamento, o piloto seja aprovado em exame de voo no simulador conduzido por um INSPAC; e	(2) ao término do treinamento, o piloto seja aprovado em exame de voo no simulador conduzido por um INSPAC~~; e~~ ou um piloto examinador credenciado;	Complementação do requisito para possibilitar que examinadores credenciados também possam realizar exames em simuladores de voo.
(3) se o treinamento for conduzido em simulador nível C, após o exame previsto no parágrafo (e)(3) desta seção o piloto realize, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este subparágrafo não se aplica para exames conduzidos em simulador nível D.	(3) se o treinamento for conduzido em simulador nível C, após o exame previsto no parágrafo (~~e)(3~~d)(2) desta seção o piloto realize, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este subparágrafo não se aplica para exames conduzidos em simulador nível D~~.~~;	
	(4) se o treinamento for conduzido em simulador nível B, além do previsto no parágrafo 135.347(d)(3) acima, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no simulador de voo nível B. O exame previsto em 135.293(b) (ou 135.293(c)) deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.	Inclusão dos requisitos adicionais para condução de treinamento em simulador de voo nível B. Neste caso, deve-se realizar em aeronave as manobras que não sejam possíveis de ser realizadas no simulador de voo nível B.
(e) Após completar o treinamento local e ser submetido ao exame previsto no parágrafo 135.293(b), o piloto receberá o certificado de habilitação técnica no tipo do equipamento e posteriormente deverá obter a experiência de operação em rota (135.244) sob a supervisão de um instrutor qualificado da empresa, quando então será submetido a um exame em rota (135.299(a)).	(e) Após completar o treinamento ~~local~~em voo e ser submetido ao exame previsto no parágrafo 135.293(b), o piloto receberá o certificado de habilitação técnica no tipo do equipamento~~ e posteriormente deverá~~. Posteriormente, as pessoas designadas para exercer a função de piloto em comando deverão obter ~~a~~ experiência ~~de operação em rota (~~operacional conforme requerido na seção 135.244~~) sob a supervisão de um instrutor qualificado da empresa~~, quando então ~~será submetido~~serão submetidas a um exame em rota (135.299(a)).	Alterar a expressão “treinamento local” (a qual não é definida na legislação) para “treinamento de voo”, a qual é prevista no RBAC 135. Adequação do requisito de execução da experiência operacional ao requerido na proposta de alteração da Seção 135.244.
135.349 Treinamento de solo inicial e de transição: comissários	135.349 Treinamento de solo inicial e de transição: comissários	
(a) O treinamento de solo inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir instrução sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	(a) O treinamento de solo inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir instrução sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:	
(1) assuntos gerais:	(1) assuntos gerais:	
(i) a autoridade do piloto em comando; e	(i) a autoridade do piloto em comando; e	
(ii) orientação e controle dos passageiros, incluindo prestação de assistência adequada a passageiros com deficiência e procedimentos a serem seguidos no caso de pessoas desordeiras ou pessoas cuja conduta possa prejudicar a segurança.	(ii) orientação e controle dos passageiros, incluindo prestação de assistência adequada a passageiros com deficiência e procedimentos a serem seguidos no caso de pessoas desordeiras ou pessoas cuja conduta possa prejudicar a segurança~~.~~; e	
(2) para cada tipo de aeronave:	(2) para cada tipo de aeronave:	
(i) descrição geral da aeronave, enfatizando as características físicas que podem servir como orientação em pousos n’água, evacuações e outras emergências em voo, incluindo os deveres associados;	(i) descrição geral da aeronave, enfatizando as características físicas que podem servir como orientação em pousos n’água, evacuações e outras emergências em voo, incluindo os deveres associados;	

(ii) o uso do sistema de avisos aos passageiros e de intercomunicação dos tripulantes, incluindo os procedimentos de emergência no caso de tentativa de seqüestro e outras situações não usuais;	(ii) o uso do sistema de avisos aos passageiros e de intercomunicação dos tripulantes, incluindo os procedimentos de emergência no caso de tentativa de seq~~ü~~uestro e outras situações não usuais;	
(iii) conhecimento, localização e operação dos equipamentos e sistemas de segurança de voo e de emergência; e	(iii) conhecimento, localização e operação dos equipamentos e sistemas de segurança de voo e de emergência; e	
(iv) uso adequado dos equipamentos de "galley" e dos controles dos sistemas de condicionamento e de ventilação da cabine.	(iv) uso adequado dos equipamentos de "*galley*" e dos controles dos sistemas de condicionamento e de ventilação da cabine.	
(b) O treinamento de transição para comissários pode ser reduzido de acordo com o parágrafo 135.323(d).	(b) O treinamento de transição para comissários pode ser reduzido de acordo com o parágrafo 135.323(d).	
(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. Esse exame deve ser conduzido por um INSPAC.	(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. ~~Esse exame deve ser conduzido por um INSPAC.~~	Excluído trecho "Esse exame deve ser conduzido por um INSPAC" a fim de evitar duplicidade e contradição com a seção 135.295.
135.351 Treinamentos periódicos	135.351 Treinamentos periódicos	
(a) Cada detentor de certificado deve assegurar-se de que cada tripulante receba treinamento periódico, esteja adequadamente treinado e mantenha sua proficiência com respeito ao tipo de aeronave. O treinamento periódico deve ser anual.	(a) Cada detentor de certificado deve assegurar-se de que cada tripulante receba treinamento periódico, esteja adequadamente treinado e mantenha sua proficiência com respeito ao tipo de aeronave. O treinamento periódico deve ser anual.	
(b) O treinamento de solo periódico para tripulantes deve incluir, pelo menos, o seguinte:	(b) O treinamento de solo periódico para tripulantes deve incluir, pelo menos, o seguinte:	
(1) um teste ou prova para determinar o conhecimento do tripulante sobre a aeronave e sobre a função a bordo envolvida; e	(1) ~~um teste~~uma avaliação oral ou ~~prova~~escrita para determinar o conhecimento do tripulante sobre a aeronave e sobre a função a bordo envolvida; e	Alteração do requisito para harmonização com o *14 CFR Part 135.*
(2) as instruções necessárias sobre os assuntos requeridos para treinamento inicial de solo por esta subparte, como apropriado, incluindo treinamento de tesouras de vento de baixa altitude e treinamento em operações no solo durante condições de gelo, como estabelecido nas seções 135.341 e 135.345, respectivamente, assim como treinamento de emergências.	(2) as instruções necessárias sobre os assuntos requeridos para treinamento inicial de solo por esta subparte, como apropriado, incluindo treinamento de tesouras de vento de baixa altitude e treinamento em operações no solo durante condições de gelo, como estabelecido nas seções 135.341 e 135.345, respectivamente, assim como treinamento de emergências.	
(c) O treinamento periódico de voo para pilotos deve incluir pelo menos o treinamento em voo, em simulador de aeronave ou em dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC das manobras e procedimentos previstos nesta subparte, sendo encerrado pela realização satisfatória do exame requerido pela seção 135.293.	(c) O treinamento periódico de voo para pilotos deve incluir pelo menos o treinamento em voo, em simulador de aeronave ou em dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC das manobras e procedimentos previstos nesta subparte, sendo encerrado pela realização satisfatória do exame requerido pela seção 135.293.	
	135.353 Treinamento para operação em ambos os postos de pilotagem	Esta seção é necessária para qualificar os pilotos em comando que ministrarão a experiência operacional em ambos os postos de pilotagem. Esta alteração será aplicada para suprir suas necessidades em relação às novas opções de supervisão da experiência operacional previstas na proposta de alteração do Parágrafo 135.244(b)(3).
	(a) O detentor de certificado deve garantir que:	
	(1) o piloto que seja designado para operar em ambos postos de pilotagem, seja aprovado em um treinamento adequado; e	
	(2) o treinamento conste do programa de treinamento aprovado do detentor de certificado.	
	(b) Esta seção não se aplica a aeronaves classe.	
SUBPARTE I LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO DOS AVIÕES	SUBPARTE I LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE DESEMPENHO DOS AVIÕES	

135.361 Aplicabilidade	135.361 Aplicabilidade	
(a) Esta subparte estabelece limitações operacionais para o desempenho de aviões, aplicáveis à operação das categorias de aviões listados na seção 135.363 quando operando segundo este regulamento.	(a) Esta subparte estabelece limitações operacionais para o desempenho de aviões, aplicáveis à operação das categorias de aviões listados na seção 135.363 quando operando segundo este regulamento.	
(b) Para os propósitos desta subparte, "comprimento efetivo da pista" para pouso significa a distância entre o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos, associado a uma cabeceira da pista, intercepta a linha central da pista e o fim da mesma.	(b) Para os propósitos desta subparte, "comprimento efetivo da pista" para pouso significa a distância entre o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos, associado a uma cabeceira da pista, intercepta a linha central da pista e o fim da mesma.	
(c) Para os propósitos desta subparte, "plano de liberação de obstáculos" significa um plano inclinado, subindo a partir da pista com um gradiente de 1:20 em relação ao plano horizontal e tangenciando ou livrando todas as obstruções dentro de uma área específica em torno da pista, como mostrado na vista em perfil da área. Na vista em planta, a linha central da referida área específica coincide com a linha central da pista, começando no ponto onde o plano de liberação de obstáculos intercepta tal linha e prosseguindo até um ponto situado pelo menos 460 m (1500 pés) distante do ponto inicial. Após isso, a linha central coincide com a projeção da trajetória de decolagem sobre o solo (no caso de decolagem) ou com a correspondente projeção da trajetória de aproximação (para pousos) ou ainda, no caso dessas trajetórias não terem sido estabelecidas, ela prossegue consistente com curvas de pelo menos 1200 m (4.000 pés) de raio até atingir um ponto além do qual o plano de liberação de obstáculos livra todos os obstáculos. Essa área estende-se lateralmente 60 m (200 pés) para cada lado da linha central entre o ponto de interceptação do plano de liberação de obstáculos e a cabeceira da pista. Depois disso, aumenta uniformemente até 150 m (500 pés) para cada lado da linha central até 460 m (1500 pés) do ponto de início e, depois, mantém a largura de 150 m (500 pés) para cada lado da linha central.	(c) Para os propósitos desta subparte, "plano de liberação de obstáculos" significa um plano inclinado, subindo a partir da pista com um gradiente de 1:20 em relação ao plano horizontal e tangenciando ou livrando todas as obstruções dentro de uma área específica em torno da pista, como mostrado na vista em perfil da área. Na vista em planta, a linha central da referida área específica coincide com a linha central da pista, começando no ponto onde o plano de liberação de obstáculos intercepta tal linha e prosseguindo até um ponto situado pelo menos 460 m (1500 pés) distante do ponto inicial. Após isso, a linha central coincide com a projeção da trajetória de decolagem sobre o solo (no caso de decolagem) ou com a correspondente projeção da trajetória de aproximação (para pousos) ou ainda, no caso dessas trajetórias não terem sido estabelecidas, ela prossegue consistente com curvas de pelo menos 1200 m (4.000 pés) de raio até atingir um ponto além do qual o plano de liberação de obstáculos livra todos os obstáculos. Essa área estende-se lateralmente 60 m (200 pés) para cada lado da linha central entre o ponto de interceptação do plano de liberação de obstáculos e a cabeceira da pista. Depois disso, aumenta uniformemente até 150 m (500 pés) para cada lado da linha central até 460 m (1500 pés) do ponto de início e, depois, mantém a largura de 150 m (500 pés) para cada lado da linha central.	
135.363 Geral	135.363 Geral	
(a) Cada detentor de certificado operando um avião categoria transporte com motores convencionais deve atender às limitações estabelecidas pelas seções 135.365 a 135.377.	(a) Cada detentor de certificado operando um avião categoria transporte com motores convencionais deve atender às limitações estabelecidas pelas seções 135.365 a 135.377.	
(b) Cada detentor de certificado operando um avião categoria transporte com motores a turbina deve atender às seções 135.379 a 135.387; entretanto, se ele operar um avião categoria transporte turboélice certificado após 29 de agosto de 1959, mas de tipo previamente certificado com o mesmo número de motores convencionais, ele pode atender às seções 135.365 a 135.377.	(b) Cada detentor de certificado operando um avião categoria transporte com motores a turbina deve atender às seções 135.379 a 135.387; entretanto, se ele operar um avião categoria transporte turboélice certificado após 29 de agosto de 1959, mas de tipo previamente certificado com o mesmo número de motores convencionais, ele pode atender às seções 135.365 a 135.377.	
(c) Cada detentor de certificado operando um avião não incluído na categoria transporte deve atender às seções 135.389 a 135.395 e qualquer determinação de conformidade deve ser baseada somente em dados de desempenho aprovados. Para os propósitos deste regulamento, um avião não incluído na categoria transporte é um avião cujo tipo foi certificado antes de 1º de julho de 1942.	(c) Cada detentor de certificado operando um avião não incluído na categoria transporte deve atender às seções 135.389 a 135.395 e qualquer determinação de conformidade deve ser baseada somente em dados de desempenho aprovados. Para os propósitos deste regulamento, um avião não incluído na categoria transporte é um avião cujo tipo foi certificado antes de 1º de julho de 1942.	
(d) Cada detentor de certificado operando um pequeno avião categoria transporte deve atender à seção 135.397.	(d) Cada detentor de certificado operando um pequeno avião categoria transporte deve atender à seção 135.397.	
(e) Cada detentor de certificado operando um pequeno avião não incluído na categoria transporte deve atender à seção 135.399.	(e) Cada detentor de certificado operando um pequeno avião não incluído na categoria transporte deve atender à seção 135.399.	

(f) Os dados de desempenho do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) aplicam-se na determinação de conformidade com as seções 135.365 a 135.387. Quando as condições forem diferentes daquelas nas quais os dados de desempenho foram baseados, a conformidade é determinada por interpolação ou por computação dos efeitos da mudança nas variáveis específicas, desde que os resultados da interpolação ou computação sejam substancialmente tão precisos quanto os resultados de ensaios em voo.	(f) Os dados de desempenho do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) aplicam-se na determinação de conformidade com as seções 135.365 a 135.387. Quando as condições forem diferentes daquelas nas quais os dados de desempenho foram baseados, a conformidade é determinada por interpolação ou por computação dos efeitos da mudança nas variáveis específicas, desde que os resultados da interpolação ou computação sejam substancialmente tão precisos quanto os resultados de ensaios em voo.	
(g) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais com um peso maior de que o peso permissível para a pista sendo usada (determinado segundo as limitações de pista para decolagem das regras operacionais da categoria transporte desta subparte) após levar em consideração os fatores de correção da temperatura de operação da seção 4a.749a-T ou seção 4b.117 do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América em vigor em 31 de janeiro de 1965 e do Manual de Voo da Aeronave (AFM) aplicável.	(g) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais com um peso maior de que o peso permissível para a pista sendo usada (determinado segundo as limitações de pista para decolagem das regras operacionais da categoria transporte desta subparte) após levar em consideração os fatores de correção da temperatura de operação da seção 4a.749a-T ou seção 4b.117 do "*Civil Air Regulations*" dos Estados Unidos da América em vigor em 31 de janeiro de 1965 e do Manual de Voo da Aeronave (AFM) aplicável.	
(h) A ANAC poderá autorizar desvios desta subparte nas especificações operativas se circunstâncias especiais tornarem a observância literal de um requisito desnecessária à segurança.	(h) A ANAC poderá autorizar desvios desta subparte nas especificações operativas se circunstâncias especiais tornarem a observância literal de um requisito desnecessária à segurança.	
(i) A distância de 10 milhas especificada nas seções 135.369 a 135.373 pode ser reduzida para 5 milhas, por não mais que 20 milhas, quando operando sob VFR ou quando as facilidades de navegação fornecerem identificação confiável e precisa da localização de elevações proeminentes e obstruções existentes entre 5 e 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	(i) A distância de 10 milhas especificada nas seções 135.369 a 135.373 pode ser reduzida para 5 milhas, por não mais que 20 milhas, quando operando sob VFR ou quando as facilidades de navegação fornecerem identificação confiável e precisa da localização de elevações proeminentes e obstruções existentes entre 5 e 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	
(j) Cada detentor de certificado operando um avião categoria de transporte regional deve atender à seção 135.398.	(j) Cada detentor de certificado operando um avião categoria de transporte regional deve atender à seção 135.398.	
135.364 Limitações dos aviões. Tipo de rota	135.364 Limitações dos aviões. Tipo de rota	
(a) Depois de 13 de agosto de 2008, nenhum detentor de certificado pode operar um avião bimotor ou trimotor sobre uma rota que contenha um ponto a mais de 180 minutos de tempo de voo (em ar calmo e velocidade normal de cruzeiro com 1 motor inoperante) de um aeródromo adequado fora do País, a menos que a operação seja aprovada pela ANAC em conformidade com o apêndice G desse regulamento nas operações extensas (ETOPS).	(a) Depois de 13 de agosto de 2008, nenhum detentor de certificado pode operar um avião bimotor ou trimotor sobre uma rota que contenha um ponto a mais de 180 minutos de tempo de voo (em ar calmo e velocidade normal de cruzeiro com 1 motor inoperante) de um aeródromo adequado fora do País, a menos que a operação seja aprovada pela ANAC em conformidade com o apêndice G desse regulamento nas operações extensas (ETOPS).	
(b) Um avião a reação bimotor, impedido de realizar uma rota pelo parágrafo (a) desta seção, poderá fazê-lo se:	(b) Um avião a reação bimotor, impedido de realizar uma rota pelo parágrafo (a) desta seção, poderá fazê-lo se:	
(1) sua certificação de aeronavegabilidade permitir especificamente operações além do tempo descrito no parágrafo (a) desta seção, levando-se em conta seu projeto de tipo e os aspectos de confiabilidade;	(1) sua certificação de aeronavegabilidade permitir especificamente operações além do tempo descrito no parágrafo (a) desta seção, levando-se em conta seu projeto de tipo e os aspectos de confiabilidade;	
(2) o detentor de certificado demonstrar que é capaz de manter o nível de confiabilidade requerida para aprovação ETOPS;	(2) o detentor de certificado demonstrar que é capaz de manter o nível de confiabilidade requerida para aprovação ETOPS;	
(3) todos os requisitos especiais de manutenção estejam totalmente cumpridos;	(3) todos os requisitos especiais de manutenção estejam totalmente cumpridos;	
(4) todos os requisitos para despacho de voo forem atendidos;	(4) todos os requisitos para despacho de voo forem atendidos;	
(5) todos os requisitos operacionais em voo necessários estiverem estabelecidos;	(5) todos os requisitos operacionais em voo necessários estiverem estabelecidos;	
(6) o operador possuir os procedimentos descritos acima em seu Manual de Empresa ou em um manual específico para operações ETOPS aceito pela ANAC; e	(6) o operador possuir os procedimentos descritos acima em seu Manual de Empresa ou em um manual específico para operações ETOPS aceito pela ANAC; e	

(7) a ANAC aprovar a operação através da sua inclusão nas Especificações Operativas da empresa.	(7) a ANAC aprovar a operação através da sua inclusão nas Especificações Operativas da empresa.	
135.365 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações de peso	135.365 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações de peso	
(a) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais de um aeródromo localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual seus pesos máximos de decolagem foram determinados.	(a) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais de um aeródromo localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual seus pesos máximos de decolagem foram determinados.	
(b) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais para um aeródromo de destino localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual seus pesos máximos de pouso foram determinados.	(b) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais para um aeródromo de destino localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual seus pesos máximos de pouso foram determinados.	
(c) Ninguém pode designar ou aceitar a designação, para um avião categoria transporte, de um aeródromo de alternativa localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual os pesos máximos de pouso desse avião foram determinados.	(c) Ninguém pode designar ou aceitar a designação, para um avião categoria transporte, de um aeródromo de alternativa localizado em uma altitude fora da faixa de altitudes na qual os pesos máximos de pouso desse avião foram determinados.	
(d) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais com um peso maior que o peso máximo de decolagem autorizado para a altitude do aeródromo.	(d) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais com um peso maior que o peso máximo de decolagem autorizado para a altitude do aeródromo.	
(e) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais, se o seu peso estimado na chegada ao aeródromo de destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota, for maior do que o peso máximo de pouso previsto para a altitude desse aeródromo.	(e) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte com motores convencionais, se o seu peso estimado na chegada ao aeródromo de destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota, for maior do que o peso máximo de pouso previsto para a altitude desse aeródromo.	
135.367 Limitações de decolagem de aviões categoria transporte com motores convencionais	135.367 Limitações de decolagem de aviões categoria transporte com motores convencionais	
(a) Ninguém, operando um avião categoria transporte com motores convencionais, pode decolar com esse avião, a menos que seja possível:	(a) Ninguém, operando um avião categoria transporte com motores convencionais, pode decolar com esse avião, a menos que seja possível:	
(1) parar o avião com segurança na pista, como mostrado pelos dados de aceleração e parada do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM), a qualquer tempo durante a decolagem até atingir a velocidade de falha do motor crítico; ou	(1) parar o avião com segurança na pista, como mostrado pelos dados de aceleração e parada do ~~M~~manual de ~~V~~voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM),~~aeronave, a qualquer tempo durante a decolagem até atingir a velocidade de falha do motor crítico; ~~ou~~	
(2) se o motor crítico falhar em qualquer tempo após ser atingida a velocidade de falha do motor crítico, V1, continuar a decolagem e atingir uma altura de 50 pés, como indicado pelos dados de trajetória de decolagem do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM), antes de passar sobre o fim da pista; e	(2) se o motor crítico falhar em qualquer tempo após ser atingida a velocidade de falha do motor crítico, V1, continuar a decolagem e atingir uma altura de 50 pés, como indicado pelos dados de trajetória de decolagem do ~~M~~manual de ~~V~~voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM),~~aeronave, antes de passar sobre o fim da pista; e	
(3) livrar todos os obstáculos por pelo menos 50 pés verticalmente (como mostrado pelos dados da trajetória da decolagem) ou por 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeroporto e 300 pés horizontalmente além desses limites, sem inclinação antes de alcançar a altura de 50 pés (como mostrado pelos dados da trajetória da decolagem) e, após, sem inclinação maior do que 15º.	(3) livrar todos os obstáculos por pelo menos 50 pés verticalmente (como mostrado pelos dados da trajetória da decolagem) ou por 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeroporto e 300 pés horizontalmente além desses limites, sem inclinação antes de alcançar a altura de 50 pés (como mostrado pelos dados da trajetória da decolagem) e, após, sem inclinação maior do que 15º.	
(b) Na aplicação dos requisitos desta seção, devem ser feitas correções para qualquer gradiente das pistas a serem usadas. Para considerar o efeito do vento, as cartas de decolagem para ar calmo podem ser corrigidas considerando não mais que 50% de qualquer componente de vento de proa conhecida e não menos que 150% de qualquer componente de vento de cauda conhecida.	(b) Na aplicação dos requisitos desta seção, devem ser feitas correções para qualquer gradiente das pistas a serem usadas. Para considerar o efeito do vento, as cartas de decolagem para ar calmo podem ser corrigidas considerando não mais que 50% de qualquer componente de vento de proa conhecida e não menos que 150% de qualquer componente de vento de cauda conhecida.	
135.369 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações em rota com todos os motores funcionando	135.369 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações em rota com todos os motores funcionando	

(a) Ninguém operando um avião categoria transporte pode decolar com este avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com todos os motores operando, de pelo menos 6,90 Vso (que é o número de pés por minutos obtido pela multiplicação do número de nós por 6,90) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	(a) Ninguém operando um avião categoria transporte pode decolar com este avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com todos os motores operando, de pelo menos 6,90 Vso (que é o número de pés por minutos obtido pela multiplicação do número de nós por 6,90) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido.	
(b) Esta seção não se aplica a aviões categoria transporte certificados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América.	(b) Esta seção não se aplica a aviões categoria transporte certificados segundo a parte 4a do "*Civil Air Regulations*" dos Estados Unidos da América.	
135.371 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações em rota com um motor inoperante	135.371 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações em rota com um motor inoperante	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém, operando um avião categoria transporte com motores convencionais, pode decolar com esse avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com um motor inoperante, de pelo menos (0,079 - 0,106 / N)Vso² (onde N é o número de motores instalados e Vso é expresso em nós) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido. Entretanto, para os propósitos deste parágrafo a razão de subida para aviões categoria transporte certificados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América é de 0,026 Vso².	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém, operando um avião categoria transporte com motores convencionais, pode decolar com esse avião com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que não permita uma razão de subida (em pés por minuto), com um motor inoperante, de pelo menos (0,079 - 0,106 / N)Vso² (onde N é o número de motores instalados e Vso é expresso em nós) a uma altitude de pelo menos 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido. Entretanto, para os propósitos deste parágrafo, a razão de subida para aviões categoria transporte certificados segundo a parte 4a do "*Civil Air Regulations*" dos Estados Unidos da América é de 0,026 Vso².	
(b) Em lugar dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, uma pessoa poderá, segundo um procedimento aprovado, operar um avião categoria transporte com motores convencionais a uma altitude com todos os motores funcionando que permita ao avião continuar, após a falha de um motor, para um aeródromo de alternativa onde o pouso possa ser feito segundo a seção 135.377, considerando consumo normal de combustível e óleo. Após ocorrida a falha, a trajetória de voo deve livrar o solo e qualquer obstáculo dentro de 5 milhas de cada lado do curso pretendido por pelo menos 2.000 pés.	(b) Em lugar dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, uma pessoa poderá, segundo um procedimento aprovado, operar um avião categoria transporte com motores convencionais a uma altitude com todos os motores funcionando que permita ao avião continuar, após a falha de um motor, para um aeródromo de alternativa onde o pouso possa ser feito segundo a seção 135.377, considerando consumo normal de combustível e óleo. Após ocorrida a falha, a trajetória de voo deve livrar o solo e qualquer obstáculo dentro de 5 milhas de cada lado do curso pretendido por pelo menos 2.000 pés.	
(c) Se um procedimento aprovado segundo o parágrafo (b) desta seção for usado, o detentor de certificado precisa cumprir o seguinte:	(c) Se um procedimento aprovado segundo o parágrafo (b) desta seção for usado, o detentor de certificado precisa cumprir o seguinte:	
(1) a razão de subida (como estabelecida no Manual de Voo da Aeronave - AFM - para o apropriado peso e altitude) usada nos cálculos da trajetória de voo do avião pode ser diminuída por uma quantidade em pés por minuto igual a (0,079 - 0,106 / N)Vso² (onde N é o número de motores instalados e Vso é expresso em nós) para aviões certificados segundo o RBAC 25 e por 0,026 Vso² para aviões certificados segundo a parte 4a do "Civil Air Regulations" dos Estados Unidos da América;	(1) a razão de subida (como estabelecida no ~~M~~manual de ~~V~~voo da ~~Aeronave - AFM -~~ aeronave para o apropriado peso e altitude) usada nos cálculos da trajetória de voo do avião pode ser diminuída por uma quantidade em pés por minuto igual a (0,079 - 0,106 / N~~)~~) Vso² (onde N é o número de motores instalados e Vso é expresso em nós) para aviões certificados segundo o RBAC 25 e por 0,026 Vso² para aviões certificados segundo a parte 4a do "*Civil Air Regulations*" dos Estados Unidos da América;	
(2) a altitude com todos os motores operando deve ser suficiente para que, no evento do motor critico tornar-se inoperante em qualquer ponto ao longo da rota, o voo possa prosseguir para um aeródromo de alternativa predeterminado pelo uso deste procedimento. Na determinação do peso de decolagem assume-se que o avião passa sobre a obstrução crítica, após a falha do motor, em um ponto não mais perto da referida obstrução do que o fixo de radio navegação aprovado mais próximo da mesma, a menos que a ANAC autorize um procedimento diferente baseado em adequadas salvaguardas operacionais;	(2) a altitude com todos os motores operando deve ser suficiente para que, no evento do motor critico tornar-se inoperante em qualquer ponto ao longo da rota, o voo possa prosseguir para um aeródromo de alternativa predeterminado pelo uso deste procedimento. Na determinação do peso de decolagem assume-se que o avião passa sobre a obstrução crítica, após a falha do motor, em um ponto não mais perto da referida obstrução do que o fixo de r~~a~~ádio navegação aprovado mais próximo da mesma, a menos que a ANAC autorize um procedimento diferente baseado em adequadas salvaguardas operacionais;	

(3) o avião deve atender às provisões do parágrafo (a) desta seção a 1000 pés acima do aeródromo usado como aeródromo de alternativa no procedimento;	(3) o avião deve atender às provisões do parágrafo (a) desta seção a 1000 pés acima do aeródromo usado como aeródromo de alternativa no procedimento;	
(4) o procedimento deve incluir um método aprovado de considerar ventos e temperaturas que possam de algum modo afetar adversamente a trajetória de voo;	(4) o procedimento deve incluir um método aprovado de considerar ventos e temperaturas que possam de algum modo afetar adversamente a trajetória de voo;	
(5) no atendimento a este procedimento, é permitido alijamento de combustível se o detentor de certificado demonstrar que tem um programa de treinamento adequado, que instruções apropriadas são fornecidas para a tripulação de voo e que todas outras precauções são tomadas para garantir um procedimento seguro; e	(5) no atendimento a este procedimento, é permitido alijamento de combustível se o detentor de certificado demonstrar que tem um programa de treinamento adequado, que instruções apropriadas são fornecidas para a tripulação de voo e que todas outras precauções são tomadas para garantir um procedimento seguro; e	
(6) o detentor de certificado e o piloto em comando devem conjuntamente escolher um aeródromo de alternativa para o qual informações ou previsões meteorológicas apropriadas, ou qualquer combinação das mesmas, indiquem que as condições atmosféricas nesse aeródromo estarão nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos estabelecidos para aeródromos de alternativa quando o voo lá chegar.	(6) o detentor de certificado e o piloto em comando devem conjuntamente escolher um aeródromo de alternativa para o qual informações ou previsões meteorológicas apropriadas, ou qualquer combinação das mesmas, indiquem que as condições atmosféricas nesse aeródromo estarão nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos estabelecidos para aeródromos de alternativa quando o voo lá chegar.	
135.373 Aviões categoria transporte (RBAC 25) com quatro ou mais motores convencionais: limitações em rota com dois motores inoperantes	135.373 Aviões categoria transporte (RBAC 25) com quatro ou mais motores convencionais: limitações em rota com dois motores inoperantes	
(a) Ninguém pode operar um avião certificado segundo o RBAC 25 e tendo quatro ou mais motores convencionais, a menos que:	(a) Ninguém pode operar um avião certificado segundo o RBAC 25 e tendo quatro ou mais motores convencionais, a menos que:	
(1) não exista qualquer ponto ao longo do curso pretendido que esteja a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda à seção 135.377; ou	(1) não exista qualquer ponto ao longo do curso pretendido que esteja a mais que 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda à seção 135.377; ou	
(2) ele seja operado com um peso que permita que o avião, com os dois motores críticos inoperantes, suba a 0,013 Vso2 pés por minuto (isto é, o número de pés por minuto obtido pela multiplicação do numero de nós ao quadrado por 0,013) a uma altitude de 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido, ou a uma altitude de 5000 pés, a que for maior.	(2) ele seja operado com um peso que permita que o avião, com os dois motores críticos inoperantes, suba a 0,013 Vso^2 pés por minuto (isto é, o número de pés por minuto obtido pela multiplicação do nú~~e~~mero de nós ao quadrado por 0,013) a uma altitude de 1000 pés acima da maior elevação ou obstrução dentro de 10 milhas para cada lado do curso pretendido, ou a uma altitude de 5000 pés, a que for maior.	
(b) Para o propósito do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que:	(b) Para o propósito do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que:	
(1) os dois motores falham no ponto que é mais crítico em relação ao peso de decolagem;	(1) os dois motores falham no ponto que é mais crítico em relação ao peso de decolagem;	
(2) o consumo de combustível e óleo é normal com todos os motores operando até o ponto onde os dois motores falham, com dois motores operando além deste ponto;	(2) o consumo de combustível e óleo é normal com todos os motores operando até o ponto onde os dois motores falham, com dois motores operando além deste ponto;	
(3) quando é assumido que os motores falham a uma altitude acima da altitude mínima estabelecida, a conformidade com a razão de subida estabelecida na altitude mínima prevista não precisa ser demonstrada durante a descida da altitude de cruzeiro para a altitude mínima prevista, se tais requisitos forem atendidos uma vez alcançada a altitude mínima prevista e assumindo uma descida ao longo de uma trajetória líquida de voo com uma razão de descida 0,013 Vso^2 maior que a razão constante nos dados de desempenho aprovados; e	(3) quando é assumido que os motores falham a uma altitude acima da altitude mínima estabelecida, a conformidade com a razão de subida estabelecida na altitude mínima prevista não precisa ser demonstrada durante a descida da altitude de cruzeiro para a altitude mínima prevista, se tais requisitos forem atendidos uma vez alcançada a altitude mínima prevista e assumindo uma descida ao longo de uma trajetória líquida de voo com uma razão de descida 0,013 Vso^2 maior que a razão constante nos dados de desempenho aprovados; e	

(4) se for previsto o alijamento de combustível, o peso do avião no ponto onde os dois motores falham é considerado como não sendo menor do que aquele que inclui combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo que atenda à seção 135.377 e para chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés verticalmente acima desse aeródromo.	(4) se for previsto o alijamento de combustível, o peso do avião no ponto onde os dois motores falham é considerado como não sendo menor do que aquele que inclui combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo que atenda à seção 135.377 e para chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés verticalmente acima desse aeródromo.	
135.375 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações de pouso no aeródromo de destino	135.375 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações de pouso no aeródromo de destino	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém operando um avião categoria transporte com motores convencionais pode decolar com esse avião, a menos que seu peso estimado na chegada ao aeródromo de destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota, permita um pouso completo (pouso e parada na pista) nesse aeródromo, dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém operando um avião categoria transporte com motores convencionais pode decolar com esse avião, a menos que seu peso estimado na chegada ao aeródromo de destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota, permita um pouso completo (pouso e parada na pista) nesse aeródromo, dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:	
(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou	(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou	
(2) na pista mais adequada, considerando a direção e intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições, como auxílios de pouso e características do terreno. Para a influência do vento na aproximação e pouso é autorizado considerar não mais que 50% da componente de vento de proa e não menos que 150% da componente de vento de cauda.	(2) na pista mais adequada, considerando a direção e intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições, como auxílios de pouso e características do terreno. Para a influência do vento na aproximação e pouso é autorizado considerar não mais que 50% da componente de vento de proa e não menos que 150% da componente de vento de cauda.	
(b) Um avião que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (a)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos desta seção, quando o pouso completo tomar 70% do comprimento efetivo da pista.	(b) Um avião que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (a)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos desta seção, quando o pouso completo tomar 70% do comprimento efetivo da pista.	
135.377 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações de pouso no aeródromo de alternativa	135.377 Aviões categoria transporte com motores convencionais: limitações de pouso no aeródromo de alternativa	
Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa no plano de voo, a menos que o avião (no peso previsto para o horário estimado de pouso nesse aeródromo e baseado no que é assumido em 135.375(a)(1) e (2)) possa realizar um pouso completo usando 70% do comprimento efetivo da pista do aeródromo.	Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa no plano de voo, a menos que o avião (no peso previsto para o horário estimado de pouso nesse aeródromo e baseado no que é assumido em 135.375(a)(1) e (2)) possa realizar um pouso completo usando 70% do comprimento efetivo da pista do aeródromo.	
135.377a Aviões categoria transporte propulsados por motores a turbina: aterrissagem em pistas molhadas e contaminadas	135.377a Aviões categoria transporte propulsados por motores a turbina: aterrissagem em pistas molhadas e contaminadas	
(a) Nenhum piloto poderá decolar com um avião quando as informações meteorológicas, indique que a pista no aeródromo de destino pode estar molhada ou escorregadia na hora estimada de chegada, salvo se:	(a) Nenhum piloto pode~~rá~~ decolar com um avião quando as informações meteorológicas~~,~~ indiquem que a pista no aeródromo de destino pode estar molhada ou escorregadia na hora estimada de chegada, salvo se~~:~~ a distância de pouso disponível (LDA) estiver com o mínimo de 115% da distância de aterrissagem requerida, determinada de acordo com a seção 135.385 desse regulamento.	
(1) a distância de pouso disponível (LDA) esteja com o mínimo de 115% da distância de aterrissagem requerida, determinada de acordo com a seção 135.385 desse regulamento.	~~(1) a distância de pouso disponível (LDA) esteja com o mínimo de 115% da distância de aterrissagem requerida, determinada de acordo com a seção 135.385 desse regulamento.~~	

(b) Nenhum piloto poderá decolar um avião quando os informes meteorológicos indiquem que a pista no aeródromo de destino pode estar contaminada na hora estimada de chegada, salvo se:	(b) Nenhum piloto poderá decolar um avião quando os informes meteorológicos indiquem que a pista no aeródromo de destino pode estar contaminada na hora estimada de chegada, salvo se: a distância de pouso disponível (LDA) for no mínimo:	
(1) a distância de pouso disponível (LDA) deverá ser com o mínimo:	~~(1) a distância de pouso disponível (LDA) deverá ser com o mínimo:~~	
(i) determinada de acordo com o parágrafo (a) desta seção; ou	(i) 1) a determinada de acordo com o parágrafo (a) desta seção; ou	
(ii) 115% da distância determinada de acordo com os dados aprovados de distância de aterrissagem com a pista contaminada, ou seu equivalente, aceito pela ANAC, o que for maior para essas distâncias.	(ii 2) 115% da distância determinada de acordo com os dados aprovados de distância de aterrissagem com a pista contaminada, ou seu equivalente, aceito pela ANAC, o que for maior para essas distâncias.	
(c) Em uma pista molhada, pode-se usar uma distância de pouso mais curta do que a exigida no parágrafo (a) desta seção, mas não inferior ao exigido no parágrafo 135.385(b) deste regulamento, se o manual (AFM) inclui informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas molhadas.	(c) Em uma pista molhada, pode-se usar uma distância de pouso mais curta do que a exigida no parágrafo (a) desta seção, mas não inferior ao exigido no parágrafo 135.385(b) deste regulamento, se o manual (AFM) inclui informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas molhadas.	
(d) Em uma pista contaminada, especialmente preparada, pode se usar uma distância de pouso mais curta do que a exigida no parágrafo (b) desta seção, mas não inferior ao exigido no parágrafo 135.385(b), quando o manual (AFM) inclui informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas contaminadas.	(d) Em uma pista contaminada, especialmente preparada, pode se usar uma distância de pouso mais curta do que a exigida no parágrafo (b) desta seção, mas não inferior ao exigido no parágrafo 135.385(b), quando o manual (AFM) inclui informações adicionais específicas sobre distâncias de pouso em pistas contaminadas.	
(e) Para demonstrar a conformidade com os parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, aplicam-se os critérios da seção 135.385 deste regulamento, conforme aplicável, ressalvando-se que o parágrafo 135.385(b)(1) não se aplica ao parágrafo (b) desta seção.	(e) Para demonstrar a conformidade com os parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, aplicam-se os critérios da seção 135.385 deste regulamento, conforme aplicável, ressalvando-se que o parágrafo 135.385(b)(1) não se aplica ao parágrafo (b) desta seção.	
135.379 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações de decolagem	135.379 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações de decolagem	
(a) Ninguém, operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.	(a) Ninguém, operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no ~~M~~manual de ~~Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~voo do avião para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.	
(b) Ninguém, operando um avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo certificado em seu país de origem após 26 de agosto de 1957, mas antes de 30 de agosto de 1959, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) para as distâncias mínimas requeridas para decolagem. Para aviões de tipo certificado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958, a distância de decolagem pode incluir uma distância de "clearway", desde que tal distância não seja maior que metade da distância da corrida de decolagem.	(b) Ninguém, operando um avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo certificado em seu país de origem após 26 de agosto de 1957, mas antes de 30 de agosto de 1959, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~manual de voo do avião para as distâncias mínimas requeridas para decolagem. Para aviões de tipo certificado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958, a distância de decolagem pode incluir uma distância de "*clearway*", desde que tal distância não seja maior que metade da distância da corrida de decolagem.	
(c) Ninguém, operando um avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo certificado em seu país de origem após 25 de setembro de 1959, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM), para permitir atender ao seguinte:	(c) Ninguém, operando um avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo certificado em seu país de origem após 25 de setembro de 1959, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no ~~M~~manual de ~~Voo da Aeronave (AFM ou RFM),~~voo do avião, para permitir atender ao seguinte:	
(1) a distância de aceleração e parada, como definida no RBAC 25, seção 25.109, não deve exceder o comprimento da pista, mais o comprimento de um eventual "stopway";	(1) a distância de aceleração e parada, como definida no RBAC 25, seção 25.109, não deve exceder o comprimento da pista, mais o comprimento de um eventual "*stopway*";	
(2) a distância de decolagem não deve exceder o comprimento da pista mais o comprimento do "clearway", sendo que o comprimento do "clearway" considerado não pode exceder metade do comprimento da pista; e	(2) a distância de decolagem não deve exceder o comprimento da pista mais o comprimento do "*clearway*", sendo que o comprimento do "*clearway*" considerado não pode exceder metade do comprimento da pista; e	

(3) a corrida de decolagem não pode ser maior que o comprimento da pista.	(3) a corrida de decolagem não pode ser maior que o comprimento da pista.	
(d) Ninguém operando um avião categoria transporte poderá decolar este avião com um peso maior que aquele listado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM):	(d) Ninguém operando um avião categoria transporte poderá decolar este avião com um peso maior que aquele listado no ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM):~~manual de voo do avião:	
(1) para um avião de tipo cerificado após de 26 de agosto de 1957, mas antes de 1º de outubro de 1958 (SR422), que permita uma trajetória de decolagem que livre todos os obstáculos pelo menos (35 + 0.01 D) pés verticalmente (D é a distancia ao longo da trajetória pretendida de voo do fim da pista em pés), ou pelo menos 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeroporto e pelo menos 300 pés horizontalmente após passar os limites; ou	(1) para um avião de tipo cerificado após de 26 de agosto de 1957, mas antes de 1º de outubro de 1958 (SR422), que permita uma trajetória de decolagem que livre todos os obstáculos pelo menos (35 + 0.01 D) pés verticalmente (D é a dist~~a~~ância ao longo da trajetória pretendida de voo do fim da pista em pés), ou pelo menos 200 pés horizontalmente dentro dos limites do aeroporto e pelo menos 300 pés horizontalmente após passar os limites; ou	
(2) para um avião de tipo certificado após 30 de setembro de 1958 (SR422A, 422B), que permite uma malha de trajetórias de voo de decolagem que livre todos os outros obstáculos por uma altura de pelo menos 35 pés verticalmente, ou pelo menos 200 pés horizontalmente dentro dos limites de um aeroporto e pelo menos 300 pés horizontalmente após passar este limite.	(2) para um avião de tipo certificado após 30 de setembro de 1958 (SR422A, 422B), que permite uma malha de trajetórias de voo de decolagem que livre todos os outros obstáculos por uma altura de pelo menos 35 pés verticalmente, ou pelo menos 200 pés horizontalmente dentro dos limites de um aeroporto e pelo menos 300 pés horizontalmente após passar este limite.	
(e) Na determinação de pesos máximos e distâncias mínimas dos parágrafos de (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a altitude dos aeródromos, o gradiente efetivo das pistas, a temperatura ambiente e a componente de vento existente na decolagem e, se o Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) contiver informações de desempenho com a pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pistas molhadas associadas com pistas ranhuradas ou com camada porosa de atrito, se constantes no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM), só podem ser usadas para pistas que sejam realmente ranhuradas ou tratadas com camada porosa de atrito e que o operador verifique que foram projetadas, construídas e mantidas de maneira aceitável pela ANAC.	(e) Na determinação de pesos máximos e distâncias mínimas dos parágrafos de (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a altitude dos aeródromos, o gradiente efetivo das pistas, a temperatura ambiente e a componente de vento existente na decolagem e, se o ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~manual de voo do avião contiver informações de desempenho com a pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pistas molhadas associadas com pistas ranhuradas ou com camada porosa de atrito, se constantes no ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM),~~manual de voo do avião, só podem ser usadas para pistas que sejam realmente ranhuradas ou tratadas com camada porosa de atrito e que o operador verifique que foram projetadas, construídas e mantidas de maneira aceitável pela ANAC.	
(f) Para o propósito desta seção, é assumido que o avião não é inclinado antes de alcançar uma altura de 50 pés, como mostrado pela trajetória de decolagem ou nos dados da trajetória líquida de decolagem (como apropriado) no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) e que após a inclinação máxima não é superior a 15º.	(f) Para o propósito desta seção, é assumido que o avião não é inclinado antes de alcançar uma altura de 50 pés, como mostrado pela trajetória de decolagem ou nos dados da trajetória líquida de decolagem (como apropriado) no ~~M~~manual de ~~Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~voo do avião e que após a inclinação máxima não é superior a 15~~º~~°.	
(g) Para os propósitos desta seção, os termos “distância de decolagem” e “corrida de decolagem” têm os mesmos significados usados nas regras segundo as quais o avião foi certificado originalmente.	(g) Para os propósitos desta seção, os termos “distância de decolagem” e “corrida de decolagem” têm os mesmos significados usados nas regras segundo as quais o avião foi certificado originalmente.	
135.381 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações em rota com um motor inoperante	135.381 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações em rota com um motor inoperante	
(a) Ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esta aeronave com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que seja maior do que aquele que permite conformidade com os parágrafos (a)(1) ou (2) desta seção (segundo os dados do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião para trajetória liquida em rota com um motor inoperante), com base nas temperaturas ambiente esperadas em rota. O peso do avião deve ser tal que:	(a) Ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esta aeronave com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que seja maior do que aquele que permite conformidade com os parágrafos (a)(1) ou (2) desta seção (segundo os dados do ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~manual de voo do avião para trajetória liquida em rota com um motor inoperante), com base nas temperaturas ambiente esperadas em rota. O peso do avião deve ser tal que:	

(1) proporcione um gradiente positivo em uma altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo dentro de uma faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida e, em adição, se este avião foi certificado após 29 de agosto de 1958 (SR 422B), proporcione um gradiente positivo a 1500 pés sobre a vertical do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor; e	(1) proporcione um gradiente positivo em uma altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstáculo dentro de uma faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida e, em adição, se este avião foi certificado após 29 de agosto de 1958 (SR 422B), proporcione um gradiente positivo a 1500 pés sobre a vertical do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor; e	
(2) a trajetória líquida de voo permita que o avião continue voando da altitude de cruzeiro para um aeródromo onde pode ser executado um pouso de acordo com a seção 135.387, livrando todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida por, pelo menos, 2000 pés de altura e com um gradiente positivo a 1000 pés acima do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor ou, se este avião é de tipo certificado após 30 de setembro de 1958 (SR 422A, 422B), com um gradiente positivo a 1500 pés acima do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor.	(2) a trajetória líquida de voo permita que o avião continue voando da altitude de cruzeiro para um aeródromo onde pode ser executado um pouso de acordo com a seção 135.387, livrando todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida por, pelo menos, 2000 pés de altura e com um gradiente positivo a 1000 pés acima do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor ou, se este avião é de tipo certificado após 30 de setembro de 1958 (SR 422A, 422B), com um gradiente positivo a 1500 pés acima do aeródromo onde o avião é suposto pousar após a falha do motor.	
(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que:	(b) Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que:	
(1) a falha do motor ocorre no ponto mais crítico da rota;	(1) a falha do motor ocorre no ponto mais crítico da rota;	
(2) o avião passa sobre a obstrução crítica, após a falha do motor, em um ponto não mais perto da referida obstrução do que o fixo de rádio navegação aprovado mais próximo da mesma, a menos que a ANAC autorize um procedimento diferente baseado em adequadas salvaguardas operacionais;	(2) o avião passa sobre a obstrução crítica, após a falha do motor, em um ponto não mais perto da referida obstrução do que o fixo de rádio navegação aprovado mais próximo da mesma, a menos que a ANAC autorize um procedimento diferente baseado em adequadas salvaguardas operacionais;	
(3) um método aprovado é usado para considerar ventos adversos;	(3) um método aprovado é usado para considerar ventos adversos;	
(4) alijamento de combustível é permitido se o detentor do certificado demonstrar que as tripulações são devidamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções foram tomadas para garantir um procedimento seguro;	(4) alijamento de combustível é permitido se o detentor do certificado demonstrar que as tripulações são devidamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções foram tomadas para garantir um procedimento seguro;	
(5) o aeródromo de alternativa é selecionado e atende aos mínimos meteorológicos previstos; e	(5) o aeródromo de alternativa é selecionado e atende aos mínimos meteorológicos previstos; e	
(6) o consumo de combustível e óleo após a falha do motor é o mesmo consumo previsto nos dados da trajetória liquida de voo aprovada no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(6) o consumo de combustível e óleo após a falha do motor é o mesmo consumo previsto nos dados da trajetória liquida de voo aprovada no ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).~~manual de voo do avião.	
(c) Fatos relevantes para operações, como procedimentos de navegação de longo alcance, procedimentos de falha de motor para ETOPS e a indicação e a utilização de aeródromos de alternativas.	(c) Fatos relevantes para operações, como procedimentos de navegação de longo alcance, procedimentos de falha de motor para ETOPS e a indicação e a utilização de aeródromos de alternativas.	
135.383 Aviões categoria transporte com motor a turbina: limitações em rota com dois motores inoperantes	135.383 Aviões categoria transporte com motor a turbina: limitações em rota com dois motores inoperantes	
(a) Aviões de tipo certificado após 26 de agosto de 1957, mas antes de 1º de outubro de 1958 (SR 422). Ninguém pode operar um avião categoria transporte com motor a turbina ao longo de uma rota pretendida, a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	(a) Aviões de tipo certificado após 26 de agosto de 1957, mas antes de 1º de outubro de 1958 (SR 422). Ninguém pode operar um avião categoria transporte com motor a turbina ao longo de uma rota pretendida, a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	
(1) não exista qualquer ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto na seção 135.387; ou	(1) não exista qualquer ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto na seção 135.387; ou	

(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto na seção 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 5000 pés, o que for maior.	(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~manual de voo do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto na seção 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 5000 pés, o que for maior.	
Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota e que, se alijamento de combustível é provido, o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo e chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés de altura na vertical do mesmo e que este combustível e óleo consumido após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião.	Nota: Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota e que, se alijamento de combustível é provido, o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo e chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés de altura na vertical do mesmo e que este combustível e óleo consumido após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo do ~~M~~manual de ~~Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~voo do avião.	
(b) Aviões de tipo certificado após 30 de setembro de 1958, mas antes de 30 de agosto de 1959 (SR 422A). Ninguém pode operar um avião categoria transporte com motores a turbina ao longo de uma rota pretendida, a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	(b) Aviões de tipo certificado após 30 de setembro de 1958, mas antes de 30 de agosto de 1959 (SR 422A). Ninguém pode operar um avião categoria transporte com motores a turbina ao longo de uma rota pretendida, a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	
(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	(1) não exista nenhum ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387; ou	
(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 2000 pés, o que for maior.	(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~manual de voo do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 2000 pés, o que for maior.	
Para o propósito do parágrafo (b)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota, que o peso do avião no ponto onde os motores falham inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo, chegando à vertical do mesmo a uma altura de pelo menos 1500 pés e, após isso, voar mais 15 minutos na potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos, e que o consumo de combustível e óleo após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	Nota: Para o propósito do parágrafo (b)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota, que o peso do avião no ponto onde os motores falham inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo, chegando à vertical do mesmo a uma altura de pelo menos 1500 pés e, após isso, voar mais 15 minutos na potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos, e que o consumo de combustível e óleo após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo no ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).~~manual de voo do avião.	
(c) Aviões de tipo certificado após 29 de agosto de 1959 (SR 422B). Ninguém pode operar um avião categoria transporte ao longo de uma rota, a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	(c) Aviões de tipo certificado após 29 de agosto de 1959 (SR 422B). Ninguém pode operar um avião categoria transporte ao longo de uma rota, a menos que essa pessoa atenda a uma das duas condições seguintes:	
(1) não exista qualquer ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto na seção 135.387; ou	(1) não exista qualquer ponto ao longo da rota pretendida que fique a mais de 90 minutos (com todos os motores operando em potência de cruzeiro) de um aeródromo que atenda ao previsto na seção 135.387; ou	

(2) seu peso, considerando os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM), permite ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores até um aeródromo que atenda aos requisitos da seção 135.387 com uma trajetória líquida de voo (considerando as temperaturas ambiente previstas ao longo da trajetória) livrando verticalmente por pelo menos 2000 pés todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida. Para os propósitos deste parágrafo, é assumido que:	(2) seu peso, considerando os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM),~~manual de voo do avião, permite ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores até um aeródromo que atenda aos requisitos da seção 135.387 com uma trajetória líquida de voo (considerando as temperaturas ambiente previstas ao longo da trajetória) livrando verticalmente por pelo menos 2000 pés todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida. Para os propósitos deste parágrafo, é assumido que:	
(i) os dois motores falham no ponto mais crítico em rota;	(i) os dois motores falham no ponto mais crítico em rota;	
(ii) a trajetória líquida de voo tem um gradiente positivo a 1500 pés acima do aeródromo onde o pouso é previsto ser feito após a falha dos motores;	(ii) a trajetória líquida de voo tem um gradiente positivo a 1500 pés acima do aeródromo onde o pouso é previsto ser feito após a falha dos motores;	
(iii) o alijamento de combustível pode ser aprovado se o detentor de certificado demonstrar que as tripulações são devidamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções são tomadas para garantir um procedimento seguro;	(iii) o alijamento de combustível pode ser aprovado se o detentor de certificado demonstrar que as tripulações são devidamente instruídas, que o programa de treinamento é adequado e que todas as precauções são tomadas para garantir um procedimento seguro;	
(iv) o peso do avião no ponto onde é assumida a falha dos dois motores prevê combustível suficiente para continuar para o aeródromo, chegando na sua vertical a uma altura de pelo menos 1500 pés e, após isso, voar mais 15 minutos a uma potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos; e	(iv) o peso do avião no ponto onde é assumida a falha dos dois motores prevê combustível suficiente para continuar para o aeródromo, chegando na sua vertical a uma altura de pelo menos 1500 pés e, após isso, voar mais 15 minutos a uma potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos; e	
(v) o consumo de combustível e óleo após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto pelos dados da trajetória líquida de voo do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(v) o consumo de combustível e óleo após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto pelos dados da trajetória líquida de voo do ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).~~manual de voo do avião.	
135.385 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações de pouso no aeródromo de destino	135.385 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações de pouso no aeródromo de destino	
(a) Ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso que (considerando o consumo normal de combustível e óleo durante o voo para o aeródromo de destino ou aeródromo de alternativa) leve o peso do avião, na chegada, a exceder o peso de pouso previsto no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) para a altitude do aeródromo de destino ou de alternativa na temperatura ambiente esperada no horário do pouso.	(a) Ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso que (considerando o consumo normal de combustível e óleo durante o voo para o aeródromo de destino ou aeródromo de alternativa) leve o peso do avião, na chegada, a exceder o peso de pouso previsto no ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~manual de voo do avião para a altitude do aeródromo de destino ou de alternativa na temperatura ambiente esperada no horário do pouso.	
(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) ou (e) desta seção, ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião, a menos que seu peso no destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota e de acordo com os gráficos de distância de pouso do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) para a altitude e o vento esperado no aeródromo de destino, no horário estimado de pouso, permita executar um pouso completo no aeródromo de destino dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:	(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) ou (e) desta seção, ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião, a menos que seu peso no destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota e de acordo com os gráficos de distância de pouso do ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~manual de voo do avião para a altitude e o vento esperado no aeródromo de destino, no horário estimado de pouso, permita executar um pouso completo no aeródromo de destino dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar:	
(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou	(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou	

(2) na pista mais adequada, considerada a direção e a intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições como auxílios de pouso e características do terreno.	(2) na pista mais adequada, considerada a direção e a intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições como auxílios de pouso e características do terreno.	
(c) Um avião turboélice, que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos desta seção, exceto quando o pouso completo tomar 70% do comprimento efetivo da pista.	(c) Um avião turboélice, que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos desta seção, exceto quando o pouso completo tomar 70% do comprimento efetivo da pista.	
(d) Ninguém pode decolar com um avião a reação se as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso, a menos que o comprimento efetivo dessa pista seja pelo menos ll5% do comprimento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Entretanto, se for demonstrado, em condições reais, para um específico tipo e modelo de avião, que técnicas de pouso em pistas molhadas requerem distâncias menores (porém nunca inferiores àquelas requeridas pelo parágrafo (b) desta seção) e se tais técnicas e distâncias forem aprovadas e incluídas no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM), a ANAC poderá autorizar operações de acordo com as mesmas.	(d) Ninguém pode decolar com um avião a reação se as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso, a menos que o comprimento efetivo dessa pista seja pelo menos ll5% do comprimento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Entretanto, se for demonstrado, em condições reais, para um específico tipo e modelo de avião, que técnicas de pouso em pistas molhadas requerem distâncias menores (porém nunca inferiores àquelas requeridas pelo parágrafo (b) desta seção) e se tais técnicas e distâncias forem aprovadas e incluídas no ~~M~~manual de ~~Voo da Aeronave (AFM ou RFM),~~voo do avião, a ANAC poderá autorizar operações de acordo com as mesmas.	
(e) Um avião a reação, que estaria proibido de decolar por não cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se for indicado um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos do parágrafo (b) desta seção.	(e) Um avião a reação, que estaria proibido de decolar por não cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se for indicado um aeródromo de alternativa onde possa atender todos os requisitos do parágrafo (b) desta seção.	
135.387 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações de pouso em aeródromo de alternativa	135.387 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações de pouso em aeródromo de alternativa	
(a) Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina, a menos que (baseado no que é assumido em 135.385(b)) esse avião, no peso esperado ao tempo da chegada, possa executar um pouso completo em 70% do comprimento efetivo da pista do aeródromo, no caso de aviões turboélice, e em 60% do comprimento efetivo da pista, no caso de avião a reação, sempre considerando que o avião passa 50 pés acima do ponto em que o plano de liberação de obstáculos intercepta a linha central da pista.	(a) Ninguém pode indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina, a menos que (baseado no que é assumido em 135.385(b)) esse avião, no peso esperado ao tempo da chegada, possa executar um pouso completo em 70% do comprimento efetivo da pista do aeródromo, no caso de aviões turboélice, e em 60% do comprimento efetivo da pista, no caso de avião a reação, sempre considerando que o avião passa 50 pés acima do ponto em que o plano de liberação de obstáculos intercepta a linha central da pista.	
(b) Os operadores que operam sob demanda podem selecionar um aeroporto alternativo para um avião de grande porte de categoria transporte com motor a turbina se o avião, com o peso esperado no momento da chegada, pode efetuar o pouso com parada completa dentro de 80% do comprimento útil da pista de um ponto de 50 pés acima da interseção entre a "clearway" e a pista.	(b) Os operadores que operam sob demanda podem selecionar um aeroporto alternativo para um avião de grande porte de categoria transporte com motor a turbina se o avião, com o peso esperado no momento da chegada, pode efetuar o pouso com parada completa dentro de 80% do comprimento útil da pista de um ponto de 50 pés acima da interseção entre a "*clearway*" e a pista.	
135.389 Aviões não incluídos na categoria transporte: limitações de decolagem	135.389 Aviões não incluídos na categoria transporte: limitações de decolagem	
(a) Ninguém operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar com este avião com um peso maior do que o peso que permita que o avião seja trazido a uma parada segura dentro do comprimento efetivo da pista, a partir de qualquer ponto durante a decolagem antes de alcançar 105% da velocidade mínima de controle (a menor velocidade na qual um avião pode ser controlado de maneira segura em voo após um motor tornar-se inoperante) ou 115% da velocidade de estol sem potência nos motores na configuração de decolagem, o que for maior.	(a) Ninguém operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar com este avião com um peso maior do que o peso que permita que o avião seja trazido a uma parada segura dentro do comprimento efetivo da pista, a partir de qualquer ponto durante a decolagem antes de alcançar 105% da velocidade mínima de controle (a menor velocidade na qual um avião pode ser controlado de maneira segura em voo após um motor tornar-se inoperante) ou 115% da velocidade de estol sem potência nos motores na configuração de decolagem, o que for maior.	

(b) Para os propósitos desta seção:	(b) Para os propósitos desta seção:	
(1) pode ser assumido que potência de decolagem é usada em todos os motores durante a aceleração;	(1) pode ser assumido que potência de decolagem é usada em todos os motores durante a aceleração;	
(2) pode ser levado em conta não mais que 50% do componente de vento de proa conhecido ou não menos que 150% do componente de vento de cauda conhecido;	(2) pode ser levado em conta não mais que 50% do componente de vento de proa conhecido ou não menos que 150% do componente de vento de cauda conhecido;	
(3) o gradiente médio da pista (a diferença entre a elevação das extremidades da pista dividida pelo comprimento total) deve ser considerado se for maior que 0,5%;	(3) o gradiente médio da pista (a diferença entre a elevação das extremidades da pista dividida pelo comprimento total) deve ser considerado se for maior que 0,5%;	
(4) é assumido que o avião é operado em atmosfera padrão; e	(4) é assumido que o avião é operado em atmosfera padrão; e	
(5) para decolagens, "comprimento efetivo da pista" significa a distância entre o início da pista na qual a decolagem é iniciada até o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos, associado com o outro lado da pista, intercepta a linha central da pista.	(5) para decolagens, "comprimento efetivo da pista" significa a distância entre o início da pista na qual a decolagem é iniciada até o ponto no qual o plano de liberação de obstáculos, associado com o outro lado da pista, intercepta a linha central da pista.	
135.391 Aviões não incluídos na categoria transporte: limitações em rota com um motor inoperante	135.391 Aviões não incluídos na categoria transporte: limitações em rota com um motor inoperante	
(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar este avião com um peso que não permita uma razão de subida de pelo menos 50 pés por minuto, com o motor critico inoperante, a altitude de no mínimo 1000 pés acima da mais alta obstrução dentro da faixa de 5 milhas para cada lado da trajetória pretendida, ou 5000 pés, o que for maior.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar este avião com um peso que não permita uma razão de subida de pelo menos 50 pés por minuto, com o motor critico inoperante, a altitude de no mínimo 1000 pés acima da mais alta obstrução dentro da faixa de 5 milhas para cada lado da trajetória pretendida, ou 5000 pés, o que for maior.	
(b) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, se a ANAC achar que a segurança das operações não está prejudicada, uma pessoa pode operar o avião em uma altura que permita ao avião, em caso de falha do motor, livrar todas as obstruções dentro da faixa de 5 milhas para cada lado da rota pretendida por 1000 pés. Se este procedimento for usado, a razão de descida para o apropriado peso e altitude é assumida ser de 50 pés por minuto maior que a razão contida nos dados de desempenho aprovado. Antes da aprovação de tais procedimentos, a ANAC considera o seguinte para a rota, segmento de rota ou área envolvida:	(b) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, se a ANAC achar que a segurança das operações não está prejudicada, uma pessoa pode operar o avião em uma altura que permita ao avião, em caso de falha do motor, livrar todas as obstruções dentro da faixa de 5 milhas para cada lado da rota pretendida por 1000 pés. Se este procedimento for usado, a razão de descida para o apropriado peso e altitude é assumida ser de 50 pés por minuto maior que a razão contida nos dados de desempenho aprovado. Antes da aprovação de tais procedimentos, a ANAC considera o seguinte para a rota, segmento de rota ou área envolvida:	
(1) a confiabilidade da previsão de condições meteorológicas e de ventos;	(1) a confiabilidade da previsão de condições meteorológicas e de ventos;	
(2) a localização e tipos de auxílios a navegação;	(2) a localização e tipos de auxílios a navegação;	
(3) as condições meteorológicas predominantes, particularmente a frequência e quantidade de turbulência normalmente encontrada;	(3) as condições meteorológicas predominantes, particularmente a frequência e quantidade de turbulência normalmente encontrada;	
(4) características do terreno;	(4) características do terreno;	
(5) problemas de tráfego aéreo; e	(5) problemas de tráfego aéreo; e	
(6) quaisquer outros fatores operacionais que afetem as operações.	(6) quaisquer outros fatores operacionais que afetem as operações.	
(c) Para o propósito desta seção, é assumido que:	(c) Para o propósito desta seção, é assumido que:	
(1) o motor crítico está inoperante;	(1) o motor crítico está inoperante;	
(2) a hélice do motor inoperante está na posição de mínimo arrasto;	(2) a hélice do motor inoperante está na posição de mínimo arrasto;	
(3) os flapes das asas e o trem de pouso estão na posição mais favorável;	(3) os flapes das asas e o trem de pouso estão na posição mais favorável;	
(4) os motores em funcionamento estão operando na potência máxima contínua disponível;	(4) os motores em funcionamento estão operando na potência máxima contínua disponível;	
(5) o avião está operando em atmosfera padrão; e	(5) o avião está operando em atmosfera padrão; e	
(6) o peso do avião é progressivamente reduzido pelo consumo de combustível e óleo previsto.	(6) o peso do avião é progressivamente reduzido pelo consumo de combustível e óleo previsto.	

135.393 Aviões não incluídos na categoria transporte: limitações de pouso no aeródromo de destino	135.393 Aviões não incluídos na categoria transporte: limitações de pouso no aeródromo de destino	
(a) Ninguém operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar com este avião com um peso que:	(a) Ninguém operando um avião não incluído na categoria transporte pode decolar com este avião com um peso que:	
(1) considerando o consumo de óleo e combustível previsto, seja maior do que o peso que permite um pouso com parada total dentro de 60% do comprimento efetivo da pista mais adequada no aeródromo de destino; ou	(1) considerando o consumo de óleo e combustível previsto, seja maior do que o peso que permite um pouso com parada total dentro de 60% do comprimento efetivo da pista mais adequada no aeródromo de destino; ou	
(2) seja maior que o peso permissível se o pouso é para ser realizado:	(2) seja maior que o peso permissível se o pouso é para ser realizado:	
(i) na pista com o maior comprimento efetivo com vento calmo; ou	(i) na pista com o maior comprimento efetivo com vento calmo; ou	
(ii) na pista requerida pelo vento provável, levando em conta não mais que 50% de componente de vento de proa ou não menos que 150% de componente de vento de cauda.	(ii) na pista requerida pelo vento provável, levando em conta não mais que 50% de componente de vento de proa ou não menos que 150% de componente de vento de cauda.	
(b) Para o propósito desta seção, é assumido que:	(b) Para o propósito desta seção, é assumido que:	
(1) o avião passa diretamente sobre a interseção do plano de liberação de obstáculos e a pista a uma altura de 50 pés, em uma rampa de aproximação estável e a uma velocidade verdadeira indicada de pelo menos 1,3 Vso;	(1) o avião passa diretamente sobre a interseção do plano de liberação de obstáculos e a pista a uma altura de 50 pés, em uma rampa de aproximação estável e a uma velocidade verdadeira indicada de pelo menos 1,3 Vso;	
(2) o pouso não requer excepcional habilidade do piloto; e	(2) o pouso não requer excepcional habilidade do piloto; e	
(3) o avião está operando em atmosfera padrão.	(3) o avião está operando em atmosfera padrão.	
135.395 Aviões não incluídos na categoria transporte: limitações de pouso no aeródromo de alternativa	135.395 Aviões não incluídos na categoria transporte: limitações de pouso no aeródromo de alternativa	
Ninguém pode selecionar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião não incluído na categoria transporte, a menos que o avião (com o peso estimado para o momento da chegada), baseado no que foi assumido no parágrafo 135.393(b) possa ser trazido a um pouso com parada total dentro de 70% do efetivo comprimento da pista.	Ninguém pode selecionar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião não incluído na categoria transporte, a menos que o avião (com o peso estimado para o momento da chegada), baseado no que foi assumido no parágrafo 135.393(b) possa ser trazido a um pouso com parada total dentro de 70% do efetivo comprimento da pista.	
135.397 Pequenos aviões categoria transporte: limitações operacionais de desempenho	135.397 Pequenos aviões categoria transporte: limitações operacionais de desempenho	
(a) Ninguém pode operar um pequeno avião categoria transporte com motor convencional, a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso da seção 135.365, as limitações de decolagem da seção 135.367 (exceto o parágrafo (a)(3)) e as limitações de pouso das seções 135.375 e 135.377.	(a) Ninguém pode operar um pequeno avião categoria transporte com motor convencional, a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso da seção 135.365, as limitações de decolagem da seção 135.367 (exceto o parágrafo (a)(3)) e as limitações de pouso das seções 135.375 e 135.377.	
(b) Ninguém pode operar um pequeno avião categoria transporte com motor a turbina, a menos que esta pessoa cumpra as limitações de decolagem da seção 135.379 (exceto parágrafos (d) e (f)) e as limitações de pouso das seções 135.385 e 135.387.	(b) Ninguém pode operar um pequeno avião categoria transporte com motor a turbina, a menos que esta pessoa cumpra as limitações de decolagem da seção 135.379 (exceto parágrafos (d) e (f)) e as limitações de pouso das seções 135.385 e 135.387.	
135.398 Limitações operacionais de desempenho: aviões categoria transporte regional	135.398 Limitações operacionais de desempenho: aviões categoria transporte regional	
(a) Ninguém pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(a) Ninguém pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).~~manual de voo do avião.	

(b) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte regional com um peso maior do que aquele previsto no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) para permitir uma trajetória líquida de decolagem, livrando todos os obstáculos por uma distância vertical de pelo menos 35 pés ou por uma distância horizontal de pelo menos 200 pés enquanto dentro dos limites do aeródromo e por uma distância horizontal de pelo menos 300 pés após passar tais limites.	(b) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte regional com um peso maior do que aquele previsto no ~~Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~manual de voo do avião para permitir uma trajetória líquida de decolagem, livrando todos os obstáculos por uma distância vertical de pelo menos 35 pés ou por uma distância horizontal de pelo menos 200 pés enquanto dentro dos limites do aeródromo e por uma distância horizontal de pelo menos 300 pés após passar tais limites.	
(c) Ninguém pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que a pessoa cumpra as limitações de pouso estabelecidas nas seções 135.385 e 135.387. Para os propósitos deste parágrafo, as seções 135.385 e 135.387 são aplicáveis a todos os aviões categoria transporte regional, não obstante sua aplicabilidade ser estabelecida para aviões categoria transporte, com motores a turbina.	(c) Ninguém pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que a pessoa cumpra as limitações de pouso estabelecidas nas seções 135.385 e 135.387. Para os propósitos deste parágrafo, as seções 135.385 e 135.387 são aplicáveis a todos os aviões categoria transporte regional, não obstante sua aplicabilidade ser estabelecida para aviões categoria transporte, com motores a turbina.	
(d) Na determinação de pesos máximos, distâncias mínimas e trajetórias de voo conforme os parágrafos (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a pista a ser usada considerando a elevação do aeródromo, o gradiente efetivo da pista, a temperatura ambiente e as componentes de vento no momento da decolagem.	(d) Na determinação de pesos máximos, distâncias mínimas e trajetórias de voo conforme os parágrafos (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a pista a ser usada considerando a elevação do aeródromo, o gradiente efetivo da pista, a temperatura ambiente e as componentes de vento no momento da decolagem.	
(e) Para os propósitos desta seção, é assumido que o avião não é inclinado até atingir a altura de 50 pés, como mostrado nos dados da trajetória líquida de decolagem do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) e, após isso, a inclinação máxima não pode ultrapassar 15º.	(e) Para os propósitos desta seção, é assumido que o avião não é inclinado até atingir a altura de 50 pés, como mostrado nos dados da trajetória líquida de decolagem do ~~M~~manual de ~~Voo da Aeronave (AFM ou RFM)~~voo do avião e, após isso, a inclinação máxima não pode ultrapassar 15~~º~~°.	
135.399 Pequenos aviões não incluídos na categoria transporte: limitações operacionais de desempenho	135.399 Pequenos aviões não incluídos na categoria transporte: limitações operacionais de desempenho	
(a) Ninguém pode operar um pequeno avião com motores convencionais ou turboélice, cujo tipo tenha sido certificado segundo os parágrafos 135.169(b)(2), (3), (4), (5) ou (6), a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou equivalente, em todas as operações conduzidas segundo este regulamento. Adicionalmente, se o tipo do avião tiver sido certificado de acordo com os parágrafos 135.169(b)(4) ou (5), essa pessoa deve cumprir as limitações de peso de pouso constantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) ou equivalente quando conduzindo operações segundo este regulamento.	(a) Ninguém pode operar um pequeno avião com motores convencionais ou turboélice, cujo tipo tenha sido certificado segundo os parágrafos 135.169(b)(2), (3), (4), (5) ou (6), a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do ~~M~~manual de ~~V~~voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave ou equivalente, em todas as operações conduzidas segundo este regulamento. Adicionalmente, se o tipo do avião tiver sido certificado de acordo com os parágrafos 135.169(b)(4) ou (5), essa pessoa deve cumprir as limitações de peso de pouso constantes do ~~M~~manual de ~~V~~voo da ~~Aeronave (AFM ou RFM)~~aeronave ou equivalente quando conduzindo operações segundo este regulamento.	
(b) Ninguém pode operar um avião cujo tipo tenha sido certificado de acordo com o parágrafo 135.169(b)(6), a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de pouso estabelecidas pelas seções 135.385 e 135.387 deste regulamento. Para os propósitos deste parágrafo, as seções 135.385 e 135.387 são aplicáveis a pequenos aviões com motores propelidos a hélice ou turboélice, não obstante sua aplicabilidade ser estabelecida para aviões categoria transporte com motores a turbina.	(b) Ninguém pode operar um avião cujo tipo tenha sido certificado de acordo com o parágrafo 135.169(b)(6), a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de pouso estabelecidas pelas seções 135.385 e 135.387 deste regulamento. Para os propósitos deste parágrafo, as seções 135.385 e 135.387 são aplicáveis a pequenos aviões com motores propelidos a hélice ou turboélice, não obstante sua aplicabilidade ser estabelecida para aviões categoria transporte com motores a turbina.	
SUBPARTE J MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS	SUBPARTE J MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA~~, MODIFICAÇÕES~~ E ~~REPAROS~~ALTERAÇÕES	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
135.411 Aplicabilidade	135.411 Aplicabilidade	

(a) Esta subparte estabelece regras adicionais àquelas contidas em outros regulamentos sobre manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, aplicáveis aos detentores de certificado, como se segue:	(a) Esta subparte estabelece regras adicionais àquelas contidas em outros regulamentos sobre manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações, aplicáveis aos detentores de certificado, como se segue:	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(1) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo os RBHAs 91 e 43, ou segundo os RBACs que venham a substituí-los, e de acordo com as seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.421. Pode ser usado um programa de inspeções aprovado de acordo com a seção 135.419; e	(1) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo ~~os RBHAs~~o RBAC 43 e o RBHA 91~~ e 43~~, ou segundo ~~os RBACs~~o RBAC que venha~~m~~ a substituí-lo~~s~~, e de acordo com as seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.421~~.~~ deste regulamento. Pode ser usado um programa de inspeções aprovado de acordo com a seção 135.419; e	Já foi emitido o RBAC 43.
(2) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais, devem ser mantidas conforme um programa de manutenção de acordo com as seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.423 a 135.443.	(2) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais, devem ser mantidas conforme um programa de manutenção de acordo com as seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.423 a 135.443.	
(b) Um detentor de certificado, a menos que lhe seja exigido outro procedimento, pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.	(b) Um detentor de certificado, a menos que lhe seja exigido outro procedimento, pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.	
(c) Aeronave monomotora usada em operações IFR para transporte de passageiros deve também ser mantida de acordo com os parágrafos 135.421(c), (d) e (e).	(c) Aeronave monomotora usada em operações IFR para transporte de passageiros deve também ser mantida de acordo com os parágrafos 135.421(c), (d) e (e).	
(d) O detentor de um certificado que decide operar em conformidade com a seção 135.364 deve manter suas aeronaves no parágrafo (a)(2) desta seção e os requisitos adicionais do apêndice G desse regulamento.	(d) O detentor de um certificado que decide operar em conformidade com a seção 135.364 deve manter suas aeronaves no parágrafo (a)(2) desta seção e os requisitos adicionais do apêndice G desse regulamento.	
135.412 Instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos	135.412 Instalações~~ e~~, recursos, equipamentos, ferramentas, materiais e dados técnicos para manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alteração	Harmonizada a terminologia aos RBAC nº 43 e 145.
O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado não pode ser inferior ao conjunto de instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos requerido pelo RBHA 145, ou RBAC que venha a substituí-lo, para certificar uma oficina aeronáutica aprovada para realizar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos nos mesmos tipos de equipamentos operados pelo detentor de certificado. O escopo desta seção inclui o sistema de inspeção associado do detentor de certificado, onde aplicável, que não pode ser inferior ao requerido pelo RBHA 145, ou RBAC que venha a substituí-lo.	O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado não pode ser inferior ao conjunto de instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações requerido pelo ~~RBHA 145, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~145, para certificar uma oficina aeronáutica aprovada para realizar manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações nos mesmos tipos de equipamentos operados pelo detentor de certificado. O escopo desta seção inclui o sistema de inspeção associado do detentor de certificado, onde aplicável, que não pode ser inferior ao requerido pelo ~~RBHA 145, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~145.	Harmonizada a terminologia aos RBAC nº 43 e 145.
135.413 Responsabilidade pela aeronavegabilidade	135.413 Responsabilidade pela aeronavegabilidade	
(a) Cada detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as manutenções requeridas pelo RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(a) Cada detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as manutenções requeridas pelo ~~RBHA 43, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~43.	
(b) Cada detentor de certificado que mantenha suas aeronaves de acordo com o parágrfo 135.411(a)(2) deve:	(b) Cada detentor de certificado que mantenha suas aeronaves de acordo com o parágrafo 135.411(a)(2) deve:	
(1) executar a manutenção, a manutenção preventiva, as modificações e os reparos de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência e partes, segundo o seu manual e este regulamento; ou	(1) executar a manutenção, a manutenção preventiva~~,~~ e as ~~modificações e os reparos~~alterações de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência e partes, segundo o seu manual e este regulamento; ou	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.

(2) fazer contrato com outra pessoa para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos. Entretanto, o detentor de certificado deve assegurar-se que qualquer trabalho executado pela outra pessoa seja executado de acordo com o seu manual e com este regulamento.	(2) fazer contrato com outra pessoa para execução de manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações. Entretanto, o detentor de certificado deve assegurar-se que qualquer trabalho executado pela outra pessoa seja executado de acordo com o seu manual e com este regulamento.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
135.415 Relatório de dificuldades em serviço	135.415 Relatório de dificuldades em serviço	
(a) Cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou detecção de cada falha, mau funcionamento, ou defeito em uma aeronave com relação a:	(a) Cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou detecção de cada falha, mau funcionamento, ou defeito em uma aeronave com relação a:	
(1) fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente;	(1) fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente;	
(2) fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado;	(2) fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado;	
(3) alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo;	(3) alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo;	
(4) um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos durante o voo ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes;	(4) um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos durante o voo ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes;	
(5) um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo;	(5) um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo;	
(6) desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (“flameout”);	(6) desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (“*flameout*”);	
(7) desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa;	(7) desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa;	
(8) desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho;	(8) desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho;	
(9) desligamento de mais de um motor em voo;	(9) desligamento de mais de um motor em voo;	
(10) um sistema de embandeiramento de hélice ou a capacidade do sistema de controle de sobrevelocidade (disparo) durante o voo;	(10) um sistema de embandeiramento de hélice ou a capacidade do sistema de controle de ~~sobrevelocidade~~sobre velocidade (disparo) durante o voo;	
(11) um sistema de combustível ou um sistema de alijamento de combustível que afete o fluxo do combustível ou cause vazamento perigoso durante o voo;	(11) um sistema de combustível ou um sistema de alijamento de combustível que afete o fluxo do combustível ou cause vazamento perigoso durante o voo;	
(12) uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandados de suas portas, durante o voo;	(12) uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandados de suas portas, durante o voo;	
(13) componentes do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a aeronave estiver em movimento no solo;	(13) componentes do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a aeronave estiver em movimento no solo;	
(14) estrutura da aeronave que requeira grande (“major”) reparo;	(14) estrutura da aeronave que requeira grande (“major”) reparo;	
(15) trincas, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maiores que os máximos aceitáveis pelo fabricante ou pela ANAC;	(15) trincas, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maiores que os máximos aceitáveis pelo fabricante ou pela ANAC;	
(16) componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor);	(16) componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor);	
(17) sistemas de evacuação de emergência ou componentes, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação para evacuação encontrados defeituosos ou que falharem em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas;	(17) sistemas de evacuação de emergência ou componentes, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação para evacuação encontrados defeituosos ou que falharem em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas;	
(18) outros eventos relativos a dificuldades em serviço definidos pela ANAC;	(18) outros eventos relativos a dificuldades em serviço definidos pela ANAC;	
(19) rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante; e	(19) rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante; e	

(20) componentes ou sistemas da aeronave que resultem na necessidade de uma ação de emergência em voo, que não ação de corte do motor.	(20) componentes ou sistemas da aeronave que resultem na necessidade de uma ação de emergência em voo, que não ação de corte do motor.	
(b) Para os propósitos desta seção, "em voo" significa o período entre o momento em que a aeronave deixa a superfície da terra, na decolagem, até o momento em que ela toca essa superfície, no pouso.	(b) Para os propósitos desta seção, "em voo" significa o período entre o momento em que a aeronave deixa a superfície da terra, na decolagem, até o momento em que ela toca essa superfície, no pouso.	
(c) Adicionalmente aos relatórios requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, cada detentor de certificado deve relatar qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave que ocorra ou seja detectada a qualquer momento, se, em sua opinião, tal falha, mau funcionamento ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.	(c) Adicionalmente aos relatórios requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, cada detentor de certificado deve relatar qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave que ocorra ou seja detectada a qualquer momento, se, em sua opinião, tal falha, mau funcionamento ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.	
(d) Cada detentor de certificado deve apresentar cada relatório requerido por esta seção, cobrindo o período de 24 horas com início às 9 horas local de cada dia até as 9 horas local do dia seguinte, para um ponto central de coleta determinado pela ANAC. Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado à ANAC dentro das 96 horas seguintes ao período relatado, descontadas as horas de dias não úteis. Uma cópia de tal relatório deve ser apresentada ao detentor do projeto de tipo dentro do mesmo prazo.	(d) Cada detentor de certificado deve apresentar cada relatório requerido por esta seção, cobrindo o período de 24 horas com início às 9 horas local de cada dia até as 9 horas local do dia seguinte, para um ponto central de coleta determinado pela ANAC. Cada relatório de ocorrências cobrindo um período de 24 horas deve ser apresentado à ANAC dentro das 96 horas seguintes ao período relatado, descontadas as horas de dias não úteis. Uma cópia de tal relatório deve ser apresentada ao detentor do projeto de tipo dentro do mesmo prazo.	
(e) O detentor de certificado deve enviar relatórios requeridos por esta seção em um formato aceitável pela ANAC. Cada relatório deve conter, pelo menos, o seguinte:	(e) O detentor de certificado deve enviar relatórios requeridos por esta seção em um formato aceitável pela ANAC. Cada relatório deve conter, pelo menos, o seguinte:	
(1) o tipo e matrícula da aeronave;	(1) o tipo e as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;	
(2) o nome do operador;	(2) o nome do operador;	
(3) a data;	(3) a data;	
(4) a natureza da falha, mau funcionamento, ou defeito;	(4) a natureza da falha, mau funcionamento, ou defeito;	
(5) identificação da parte e sistema envolvido, incluindo a informação disponível pertinente à designação do tipo do componente maior e o tempo desde a última revisão, se conhecido;	(5) identificação da parte e sistema envolvido, incluindo a informação disponível pertinente à designação do tipo do componente maior e o tempo desde a última revisão, se conhecido;	
(6) causa aparente da falha, mau funcionamento ou defeito (e.g., desgaste, trinca, deficiência de projeto, ou erro humano);	(6) causa aparente da falha, mau funcionamento ou defeito (e.g., desgaste, trinca, deficiência de projeto, ou erro humano);	
(7) outras informações pertinentes e necessárias para uma completa identificação e determinação da gravidade ou de ações corretivas relacionadas a falha, mau funcionamento ou defeito encontrados; e	(7) outras informações pertinentes e necessárias para uma completa identificação e determinação da gravidade ou de ações corretivas relacionadas a falha, mau funcionamento ou defeito encontrados; e	
(8) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pela ANAC.	(8) uma identificação única da ocorrência, em forma aceitável pela ANAC.	
(f) Um detentor de certificado que é também detentor de certificado de tipo de aeronave (inclusive certificado suplementar de tipo) ou de atestado de produto aeronáutico aprovado não necessita enviar os relatórios requeridos por esta seção, caso tenha enviado os relatórios previstos pela seção 21.3 do RBAC 21.	(f) Um detentor de certificado que é também detentor de certificado de tipo de aeronave (inclusive certificado suplementar de tipo) ou de atestado de produto aeronáutico aprovado não necessita enviar os relatórios requeridos por esta seção, caso tenha enviado os relatórios previstos pela seção 21.3 do RBAC 21.	
(g) Ninguém pode atrasar o envio de um relatório requerido por esta seção, mesmo se nem todas as informações requeridas estiverem disponíveis.	(g) Ninguém pode atrasar o envio de um relatório requerido por esta seção, mesmo se nem todas as informações requeridas estiverem disponíveis.	
(h) Quando o detentor de certificado obtiver informações adicionais incluindo informações do fabricante ou outra agência, com relação a um relatório requerido por esta seção, ele deve rapidamente enviá-las como um suplemento ao relatório original e referenciar a data de apresentação do primeiro relatório.	(h) Quando o detentor de certificado obtiver informações adicionais incluindo informações do fabricante ou outra agência, com relação a um relatório requerido por esta seção, ele deve rapidamente enviá-las como um suplemento ao relatório original e referenciar a data de apresentação do primeiro relatório.	

(i) Sempre que um detentor de certificado obtiver informações suplementares para completar um relatório requerido por esta seção, ele deve enviá-las como um suplemento ao relatório original e usar a identificação única original da ocorrência.	(i) Sempre que um detentor de certificado obtiver informações suplementares para completar um relatório requerido por esta seção, ele deve enviá-las como um suplemento ao relatório original e usar a identificação única original da ocorrência.	
135.416 [Reservado]	~~135.416 [Reservado]~~	
135.417 Relatório sumário de interrupção	135.417 Relatório sumário de interrupção	
Cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC, dentro dos 10 primeiros dias úteis de cada mês, um relatório sumário relativo ao mês anterior das seguintes ocorrências:	Cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC, dentro dos 10 primeiros dias úteis de cada mês, um relatório sumário relativo ao mês anterior das seguintes ocorrências:	
(a) cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos que não requerem relatório segundo a seção 135.415; e	(a) cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos que não requerem relatório segundo a seção 135.415; e	
(b) o número de embandeiramento de hélice em voo, listado por tipo de hélice e motor e aeronave na qual estiver instalada. Embandeiramento de hélice com propósito de treinamento, demonstrações e teste em voo não precisam ser relatados.	(b) o número de embandeiramento de hélice em voo, listado por tipo de hélice e motor e aeronave na qual estiver instalada. Embandeiramento de hélice com propósito de treinamento, demonstrações e teste em voo não precisam ser relatados.	
135.419 Programa aprovado de inspeções nas aeronaves	135.419 Programa de manutenção aprovado ~~de inspeções nas aeronaves~~	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 145.
(a) Sempre que a ANAC considerar que as inspeções de aeronaves requeridas ou permitidas pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, não são adequadas para os fins deste regulamento, ela poderá modificar as especificações operativas do detentor de certificado, de acordo com a seção 135.17, requerendo ou permitindo o estabelecimento de um programa de inspeções para qualquer tipo e modelo de aeronave da qual o detentor de certificado tenha uso exclusivo de pelo menos uma aeronave, como definido no parágrafo 135.25(b).	(a) Sempre que a ANAC considerar que as inspeções de aeronaves requeridas ou permitidas pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, não são adequadas para os fins deste regulamento, ela poderá modificar as especificações operativas do detentor de certificado, de acordo com a seção 135.17, requerendo ou permitindo o estabelecimento de um programa de inspeções para qualquer tipo e modelo de aeronave da qual o detentor de certificado tenha uso exclusivo de pelo menos uma aeronave, como definido no parágrafo 135.25(b).	
(b) Um detentor de certificado que solicitar modificação de suas especificações operativas, para incluir um programa aprovado de inspeções para suas aeronaves, deve anexar tal programa ao requerimento submetido à aprovação da ANAC.	(b) Um detentor de certificado que solicitar modificação de suas especificações operativas, para incluir um programa aprovado de inspeções para suas aeronaves, deve anexar tal programa ao requerimento submetido à aprovação da ANAC.	
(c) Cada detentor de certificado do qual seja requerido o uso de um programa de inspeções aprovado para suas aeronaves deve submeter o programa à aprovação da ANAC, dentro de 30 dias após ser informado a respeito, a menos que a ANAC determine outro prazo.	(c) Cada detentor de certificado do qual seja requerido o uso de um programa de inspeções aprovado para suas aeronaves deve submeter o programa à aprovação da ANAC, dentro de 30 dias após ser informado a respeito, a menos que a ANAC determine outro prazo.	
(d) O programa de inspeções de aeronaves submetido à aprovação da ANAC deve conter o seguinte:	(d) O programa de inspeções de aeronaves submetido à aprovação da ANAC deve conter o seguinte:	
(1) instruções e procedimentos para conduzir as inspeções nas aeronaves (que devem incluir os testes e verificações necessárias), definindo em detalhe as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores e componentes, incluindo equipamentos de emergência, que devem ser inspecionadas;	(1) instruções e procedimentos para conduzir as inspeções nas aeronaves (que devem incluir os testes e verificações necessárias), definindo em detalhe as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores e componentes, incluindo equipamentos de emergência, que devem ser inspecionadas;	
(2) um programa para a execução das inspeções requeridas pelo parágrafo (d)(1) desta seção, expresso em termos de tempo de funcionamento, tempo calendárico, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos itens; e	(2) um programa para a execução das inspeções requeridas pelo parágrafo (d)(1) desta seção, expresso em termos de tempo de funcionamento, tempo calendárico, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos itens; e	
(3) instruções e procedimentos para registro de discrepâncias encontradas durante as inspeções e de ações corretivas ou prorrogação da correção de tais discrepâncias, incluindo a forma e a distribuição desses registros.	(3) instruções e procedimentos para registro de discrepâncias encontradas durante as inspeções e de ações corretivas ou prorrogação da correção de tais discrepâncias, incluindo a forma e a distribuição desses registros.	
(e) Após aprovação, o detentor de certificado deve incluir os programas de inspeções aprovados no manual requerido pela seção 135.21.	(e) Após aprovação, o detentor de certificado deve incluir os programas de inspeções aprovados no manual requerido pela seção 135.21.	

(f) Sempre que a ANAC julgar que são necessárias revisões em um programa de inspeções aprovado, visando adequá-lo a novas circunstâncias, o detentor do certificado será notificado por escrito, devendo efetuar as modificações determinadas. Entretanto, o detentor do certificado tem o direito de requerer reconsideração à ANAC, tendo 30 dias, após receber a notificação de revisão, para fazê-lo. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança, a apresentação de requerimento de reconsideração suspende a efetividade da notificação de revisão até a decisão final da ANAC.	(f) Sempre que a ANAC julgar que são necessárias revisões em um programa de inspeções aprovado, visando adequá-lo a novas circunstâncias, o detentor do certificado será notificado por escrito, devendo efetuar as modificações determinadas. Entretanto, o detentor do certificado tem o direito de requerer reconsideração à ANAC, tendo 30 dias, após receber a notificação de revisão, para fazê-lo. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata no interesse da segurança, a apresentação de requerimento de reconsideração suspende a efetividade da notificação de revisão até a decisão final da ANAC.	
(g) Cada detentor de certificado, que possua um programa aprovado de inspeções de aeronaves, deve manter cada aeronave sujeita ao programa inspecionada segundo o mesmo.	(g) Cada detentor de certificado, que possua um programa aprovado de inspeções de aeronaves, deve manter cada aeronave sujeita ao programa inspecionada segundo o mesmo.	
(h) As marcas de cada aeronave sujeita a um programa aprovado de inspeções deve ser incluída na especificação operativa do detentor de certificado.	(h) As marcas de cada aeronave sujeita a um programa aprovado de inspeções devem ser incluídas na especificação operativa do detentor de certificado.	
135.421 Requisitos adicionais de manutenção	135.421 Requisitos adicionais de manutenção	
(a) Cada detentor de certificado que opera uma aeronave com certificação de tipo para uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelos fabricantes, ou com um programa aprovado pela ANAC para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido por este regulamento.	(a) Cada detentor de certificado que opera uma aeronave com certificação de tipo para uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelos fabricantes, ou com um programa aprovado pela ANAC para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido por este regulamento.	
(b) Para o propósito desta seção, um programa de manutenção do fabricante é aquele contido no manual de manutenção ou nas instruções de manutenção especificadas pelo fabricante, como requerido pelos RBACs, para a aeronave, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência.	(b) Para o propósito desta seção, um programa de manutenção do fabricante é aquele contido no manual de manutenção ou nas instruções de manutenção especificadas pelo fabricante, como requerido pelos RBACs, para a aeronave, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência.	
(c) Para cada avião monomotor a ser usado no transporte de passageiros em operações IFR, cada detentor de certificado deve incorporar no seu programa de manutenção o seguinte:	(c) Para cada avião monomotor a ser usado no transporte de passageiros em operações IFR, cada detentor de certificado deve incorporar no seu programa de manutenção o seguinte:	
(1) o programa de monitoramento de tendências do motor recomendado pelo fabricante, que inclua uma análise do óleo, se apropriado; ou	(1) o programa de monitoramento de tendências do motor recomendado pelo fabricante, que inclua uma análise do óleo, se apropriado; ou	
(2) um programa de monitoramento de tendências do motor aprovado pela ANAC que inclua uma análise de óleo a cada intervalo de 100 horas ou de acordo com intervalo recomendado pelo fabricante, o que for o mais frequente.	(2) um programa de monitoramento de tendências do motor aprovado pela ANAC que inclua uma análise de óleo a cada intervalo de 100 horas ou de acordo com intervalo recomendado pelo fabricante, o que for o mais frequente.	
(d) Para avião monomotor usado em operações IFR transportando passageiros, são requeridas instruções de manutenção escritas contendo os métodos, técnicas e práticas necessárias para manter os equipamentos especificados na seção 135.105 e nos parágrafos (f) e (h) da seção 135.163.	(d) Para avião monomotor usado em operações IFR transportando passageiros, são requeridas instruções de manutenção escritas contendo os métodos, técnicas e práticas necessárias para manter os equipamentos especificados na seção 135.105 e nos parágrafos (f) e (h) da seção 135.163.	
(e) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião monomotor em condições IFR transportando passageiro, a menos que o detentor de certificado registre e mantenha nos registros de manutenção dos motores o resultado de cada teste, observação e inspeções requeridas pelo programa de monitoramento das tendências do motor aplicável especificado nos parágrafos (c)(1) e (c)(2) desta seção.	(e) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião monomotor em condições IFR transportando passageiro, a menos que o detentor de certificado registre e mantenha nos registros de manutenção dos motores o resultado de cada teste, observação e inspeções requeridas pelo programa de monitoramento das tendências do motor aplicável especificado nos parágrafos (c)(1) e (c)(2) desta seção.	
135.423 Organização da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos	135.423 Organização da manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.

(a) Cada detentor de certificado que execute qualquer manutenção (exceto inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.	(a) Cada detentor de certificado que execute qualquer manutenção (exceto inspeções obrigatórias), manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(b) Cada detentor de certificado, que execute qualquer inspeção requerida por seu manual segundo o dispostos nos parágrafos 135.427(b)(2) ou (3) (nesta subparte chamada de "inspeções obrigatórias"), e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.	(b) Cada detentor de certificado, que execute qualquer inspeção requerida por seu manual segundo o dispostos nos parágrafos 135.427(b)(2) ou (3) (nesta subparte chamada de "inspeções obrigatórias"), e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.	
(c) Cada pessoa, executando inspeções obrigatórias além de outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, deve organizar a execução dessas tarefas de modo a separar as atividades de inspeções obrigatórias das demais atividades. A separação deve ser feita imediatamente abaixo do nível de controle administrativo com responsabilidade geral pelas atividades de inspeção e manutenção.	(c) Cada pessoa, executando inspeções obrigatórias além de outros serviços de manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações, deve organizar a execução dessas tarefas de modo a separar as atividades de inspeções obrigatórias das demais atividades. A separação deve ser feita imediatamente abaixo do nível de controle administrativo com responsabilidade geral pelas atividades de inspeção e manutenção.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
135.425 Programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos	135.425 Programas de manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aprovação da ANAC um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade disponibilizadas pela ANAC, pela organização detentora do projeto de tipo, pelos países de tais organizações e na experiência do operador. Estes programas são estabelecidos para assegurar que:	Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aprovação da ANAC um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade disponibilizadas pela ANAC, pela organização detentora do projeto de tipo, pelos países de tais organizações e na experiência do operador. Estes programas são estabelecidos para assegurar que:	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos realizados por ela, ou por outros, são executadas de acordo com o manual do detentor de certificado;	(a) a manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações realizados por ela, ou por outros, são executadas de acordo com o manual do detentor de certificado;	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(b) existem profissionais competentes e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos; e	(b) existem profissionais competentes e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada da manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações; e	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(c) cada aeronave liberada para voo está aeronavegável e foi adequadamente mantida para operar segundo este regulamento.	(c) cada aeronave liberada para voo está aeronavegável e foi adequadamente mantida para operar segundo este regulamento.	
135.427 Requisitos do manual	135.427 Requisitos do manual	
(a) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual a descrição da sua organização requerida pela seção 135.423 e a lista de pessoas com quem ele possua contrato para executar qualquer de suas inspeções obrigatórias e outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e modificação, incluindo uma descrição geral desses serviços.	(a) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual a descrição da sua organização requerida pela seção 135.423 e a lista de pessoas com quem ele possua contrato para executar qualquer de suas inspeções obrigatórias e outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e ~~modificação~~alteração, incluindo uma descrição geral desses serviços.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(b) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual os programas requeridos pela seção 135.425, os quais devem ser seguidos na execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos das aeronaves do detentor de certificado, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência. Tais programas devem incluir, pelo menos, o seguinte:	(b) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual os programas requeridos pela seção 135.425, os quais devem ser seguidos na execução de manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações das aeronaves do detentor de certificado, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência. Tais programas devem incluir, pelo menos, o seguinte:	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(1) os métodos de execução de modificações de rotina ou não (exceto inspeções obrigatórias); manutenção preventiva, reconstrução e modificação;	(1) os métodos de execução de ~~modificações~~alterações de rotina ou não (exceto inspeções obrigatórias); manutenção preventiva, reconstrução e ~~modificação~~alteração;	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.

(2) a designação dos itens de manutenção e de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo pelo menos aqueles que podem resultar em falha, mau funcionamento ou defeito, afetando a operação segura da aeronave caso não sejam executados apropriadamente ou se peças ou materiais adequados não forem usados;	(2) a designação dos itens de manutenção e de ~~modificações~~alterações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo pelo menos aqueles que podem resultar em falha, mau funcionamento ou defeito, afetando a operação segura da aeronave caso não sejam executados apropriadamente ou se peças ou materiais adequados não forem usados;	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(3) os métodos de executar inspeções obrigatórias e a designação, pelo título ocupacional, do pessoal autorizado a executar cada inspeção obrigatória;	(3) os métodos de executar inspeções obrigatórias e a designação, pelo título ocupacional, do pessoal autorizado a executar cada inspeção obrigatória;	
(4) procedimentos para a reinspeção do trabalho executado em função de defeitos constatados em inspeções obrigatórias anteriores;	(4) procedimentos para a reinspeção do trabalho executado em função de defeitos constatados em inspeções obrigatórias anteriores;	
(5) procedimentos, padrões e limites necessários para inspeções obrigatórias e para a aceitação ou rejeição de itens que requeiram inspeção, assim como para as inspeções periódicas e calibração de ferramentas de precisão, dispositivos de medição e equipamentos de teste;	(5) procedimentos, padrões e limites necessários para inspeções obrigatórias e para a aceitação ou rejeição de itens que requeiram inspeção, assim como para as inspeções periódicas e calibração de ferramentas de precisão, dispositivos de medição e equipamentos de teste;	
(6) procedimentos que assegurem que todas as inspeções obrigatórias foram executadas;	(6) procedimentos que assegurem que todas as inspeções obrigatórias foram executadas;	
(7) instruções para evitar que uma pessoa, que tenha executado um determinado trabalho, execute uma inspeção obrigatória requerida pelo referido trabalho;	(7) instruções para evitar que uma pessoa, que tenha executado um determinado trabalho, execute uma inspeção obrigatória requerida pelo referido trabalho;	
(8) instruções e procedimentos para evitar que a decisão de um inspetor, com respeito a determinada inspeção obrigatória, possa ser modificada por pessoas outras que não o seu supervisor direto ou uma pessoa do nível de controle administrativo responsável pelo gerenciamento geral não só da manutenção como das inspeções;	(8) instruções e procedimentos para evitar que a decisão de um inspetor, com respeito a determinada inspeção obrigatória, possa ser modificada por pessoas outras que não o seu supervisor direto ou uma pessoa do nível de controle administrativo responsável pelo gerenciamento geral não só da manutenção como das inspeções;	
(9) procedimentos para assegurar as inspeções obrigatórias e os serviços de manutenção, manutenção preventiva e modificação, que não tenham sido completados em função de interrupção do trabalho, sejam adequadamente finalizados antes da aprovação da aeronave para retorno ao serviço;	(9) procedimentos para assegurar as inspeções obrigatórias e os serviços de manutenção, manutenção preventiva e ~~modificação~~alteração, que não tenham sido completados em função de interrupção do trabalho, sejam adequadamente finalizados antes da aprovação da aeronave para retorno ao serviço;	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(10) as tarefas de manutenção organizadas pelos respectivos intervalos em que serão executadas, considerando-se antecipadamente a utilização da aeronave;	(10) as tarefas de manutenção organizadas pelos respectivos intervalos em que serão executadas, considerando-se antecipadamente a utilização da aeronave;	
(11) quando aplicável, o programa de manutenção do operador deve incluir o programa de integridade estrutural continuada da aeronave;	(11) quando aplicável, o programa de manutenção do operador deve incluir o programa de integridade estrutural continuada da aeronave;	
(12) quando aplicável, as descrições do programa de confiabilidade e monitoramento de condição para os sistemas da aeronave, componentes e grupo motopropulsor;	(12) quando aplicável, as descrições do programa de confiabilidade e monitoramento de condição para os sistemas da aeronave, componentes e grupo motopropulsor;	
(13) identificação das tarefas de manutenção mandatórias especificadas no projeto de tipo da aeronave; e	(13) identificação das tarefas de manutenção mandatórias especificadas no projeto de tipo da aeronave; e	
(14) o projeto e a aplicação do programa de manutenção devem incorporar os princípios de fatores humanos.	(14) o projeto e a aplicação do programa de manutenção devem incorporar os princípios de fatores humanos.	
(c) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual um sistema conveniente (que pode incluir codificação) que garanta a recuperação das seguintes informações:	(c) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual um sistema conveniente (que pode incluir codificação) que garanta a recuperação das seguintes informações:	
(1) descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) de cada trabalho executado;	(1) descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) de cada trabalho executado;	
(2) o nome da pessoa que executou o trabalho, se esse trabalho tiver sido executado por pessoa não pertencente à organização do detentor; e	(2) o nome da pessoa que executou o trabalho, se esse trabalho tiver sido executado por pessoa não pertencente à organização do detentor; e	
(3) o nome ou outra identificação da pessoa que aprovou o trabalho.	(3) o nome ou outra identificação da pessoa que aprovou o trabalho.	

(d) Para os propósitos deste RBAC, o detentor de certificado deverá preparar esta parte do seu manual contendo informações e instruções de manutenção, no todo ou em parte, em forma impressa ou em outras formas aceitáveis pela ANAC, que sejam recuperáveis em língua portuguesa ou inglesa. Neste último caso, ele deve demonstrar que seu pessoal de manutenção é capaz de ler e compreender tal língua.	(d) Para os propósitos deste RBAC, o detentor de certificado deverá preparar esta parte do seu manual contendo informações e instruções de manutenção, no todo ou em parte, em forma impressa ou em outras formas aceitáveis pela ANAC, que sejam recuperáveis em língua portuguesa ou inglesa. Neste último caso, ele deve demonstrar que seu pessoal de manutenção é capaz de ler e compreender tal língua.	
135.429 Requisitos para pessoal de inspeção obrigatória	135.429 Requisitos para pessoal de inspeção obrigatória	
(a) Ninguém pode utilizar qualquer pessoa para executar inspeções obrigatórias, a menos que essa pessoa seja apropriadamente habilitada, treinada, qualificada e designada para tanto.	(a) Ninguém pode utilizar qualquer pessoa para executar inspeções obrigatórias, a menos que essa pessoa seja apropriadamente habilitada, treinada, qualificada e designada para tanto.	
(b) Ninguém pode autorizar qualquer pessoa a executar inspeções obrigatórias, a menos que essa pessoa execute a inspeção sob a supervisão e o controle de um inspetor-chefe.	(b) Ninguém pode autorizar qualquer pessoa a executar inspeções obrigatórias, a menos que essa pessoa execute a inspeção sob a supervisão e o controle de um inspetor-chefe.	
(c) Ninguém pode executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa executou qualquer item do trabalho a ser inspecionado.	(c) Ninguém pode executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa executou qualquer item do trabalho a ser inspecionado.	
(d) No caso de helicóptero que opera em áreas ou locais remotos, a ANAC pode aprovar procedimentos para a execução de itens de inspeção requerida por um piloto quando nenhuma outra pessoa qualificada está disponível, desde que:	(d) No caso de helicóptero que opera em áreas ou locais remotos, a ANAC pode aprovar procedimentos para a execução de itens de inspeção requerida por um piloto quando nenhuma outra pessoa qualificada está disponível, desde que:	
(1) o piloto seja empregado do detentor do certificado;	(1) o piloto seja empregado do detentor do certificado;	
(2) possa ser demonstrado de modo a satisfazer à ANAC que cada piloto autorizado para executar a inspeção requerida está devidamente treinado e qualificado;	(2) possa ser demonstrado de modo a satisfazer à ANAC que cada piloto autorizado para executar a inspeção requerida está devidamente treinado e qualificado;	
(3) a inspeção requerida seja resultado de uma falha mecânica e não parte do programa de aeronavegabilidade continuada do detentor de certificado;	(3) a inspeção requerida seja resultado de uma falha mecânica e não parte do programa de aeronavegabilidade continuada do detentor de certificado;	
(4) cada item seja inspecionado após cada voo até que ele tenha sido inspecionado por um mecânico apropriadamente habilitado e qualificado, conforme estabelece a seção 135.429 deste regulamento, sendo outro que não aquele que originalmente realizou o item do trabalho; e	(4) cada item seja inspecionado após cada voo até que ele tenha sido inspecionado por um mecânico apropriadamente habilitado e qualificado, conforme estabelece a seção 135.429 deste regulamento, sendo outro que não aquele que originalmente realizou o item do trabalho; e	
(5) cada item de trabalho que seja um item de inspeção requerida de parte do sistema de controle de voo deve ser testado em voo e reinspecionado antes da aeronave ser aprovado para retorno ao serviço.	(5) cada item de trabalho que seja um item de inspeção requerida de parte do sistema de controle de voo deve ser testado em voo e reinspecionado antes da aeronave ser aprovado para retorno ao serviço.	
(e) Cada detentor de certificado deve manter e deve determinar que cada detentor de certificado com o qual ele possua contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas que tenham sido treinadas, qualificadas e designadas a conduzir inspeções obrigatórias. As pessoas devem ser identificadas pelo nome, título ocupacional e pelas inspeções que estão autorizadas a executar. O detentor de certificado (ou o detentor de certificado por ele contratado para fazer inspeções obrigatórias) deve prover informações escritas a cada pessoa assim designada, descrevendo a extensão das suas responsabilidades, da sua autoridade e de suas limitações como inspetor. Essa lista deve ser colocada à disposição da ANAC, se requerido.	(e) Cada detentor de certificado deve manter e deve determinar que cada detentor de certificado com o qual ele possua contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas que tenham sido treinadas, qualificadas e designadas a conduzir inspeções obrigatórias. As pessoas devem ser identificadas pelo nome, título ocupacional e pelas inspeções que estão autorizadas a executar. O detentor de certificado (ou o detentor de certificado por ele contratado para fazer inspeções obrigatórias) deve prover informações escritas a cada pessoa assim designada, descrevendo a extensão das suas responsabilidades, da sua autoridade e de suas limitações como inspetor. Essa lista deve ser colocada à disposição da ANAC, se requerido.	
135.431 Análise e supervisão continuada	135.431 Análise e supervisão continuada	

(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema continuado de análise e supervisão da execução e da eficiência de seu programa de inspeções e de seus programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, objetivando corrigir eventuais deficiências desses programas, mesmo que eles sejam realizados por terceiros.	(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema continuado de análise e supervisão da execução e da eficiência de seu programa de inspeções e de seus programas de manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações, objetivando corrigir eventuais deficiências desses programas, mesmo que eles sejam realizados por terceiros.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(b) Sempre que a ANAC julgar que qualquer dos programas descritos no parágrafo (a) desta seção não contém adequados procedimentos e padrões para atender a este regulamento, ela notificará o detentor do certificado, determinando as modificações necessárias.	(b) Sempre que a ANAC julgar que qualquer dos programas descritos no parágrafo (a) desta seção não contém adequados procedimentos e padrões para atender a este regulamento, ela notificará o detentor do certificado, determinando as modificações necessárias.	
(c) O detentor do certificado pode requerer à ANAC reconsideração da notificação determinando mudança de um programa. O requerimento deve ser submetido à ANAC no máximo 30 dias após o recebimento da notificação. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata, no interesse da segurança, a submissão de um requerimento de reconsideração suspende a entrada em vigor da modificação, até a decisão final da ANAC.	(c) O detentor do certificado pode requerer à ANAC reconsideração da notificação determinando mudança de um programa. O requerimento deve ser submetido à ANAC no máximo 30 dias após o recebimento da notificação. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata, no interesse da segurança, a submissão de um requerimento de reconsideração suspende a entrada em vigor da modificação, até a decisão final da ANAC.	
135.433 Programas de treinamento de manutenção e de manutenção preventiva	135.433 Programas de treinamento de manutenção e de manutenção preventiva	
Cada detentor de certificado com função de executar manutenção ou manutenção preventiva deve possuir um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluindo pessoal de inspeção) que determine a adequabilidade de um trabalho executado, esteja totalmente informada sobre técnicas, procedimentos e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.	Cada detentor de certificado com função de executar manutenção ou manutenção preventiva deve possuir um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluindo pessoal de inspeção) que determine a adequabilidade de um trabalho executado, esteja totalmente informada sobre técnicas, procedimentos e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.	
135.435 Qualificações requeridas	135.435 Qualificações requeridas	
(a) Exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por uma oficina certificada localizada fora do Brasil, cada pessoa diretamente encarregada de executar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, e cada pessoa encarregada de realizar inspeções obrigatórias deve possuir uma apropriada licença de mecânico, emitida pela ANAC, com as adequadas qualificações para o trabalho que executa.	(a) Exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, ~~modificações, reparos~~alterações e inspeções obrigatórias realizadas por uma oficina certificada localizada fora do Brasil, cada pessoa diretamente encarregada de executar manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações, e cada pessoa encarregada de realizar inspeções obrigatórias deve possuir uma apropriada licença de mecânico, emitida pela ANAC, com as adequadas qualificações para o trabalho que executa.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa "diretamente encarregada" é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho de uma seção, oficina ou base que executa manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos ou outras funções afetando a aeronavegabilidade de aeronaves. Uma pessoa que seja "diretamente encarregada" não precisa fisicamente dirigir e observar cada executante, permanentemente, mas precisa estar disponível para consultas e decisões em assuntos requerendo instruções ou decisões de nível mais alto do que o da pessoa executando o trabalho.	(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa "diretamente encarregada" é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho de uma seção, oficina ou base que executa manutenção, manutenção preventiva, ~~modificações, reparos~~alterações ou outras funções afetando a aeronavegabilidade de aeronaves. Uma pessoa que seja "diretamente encarregada" não precisa fisicamente dirigir e observar cada executante, permanentemente, mas precisa estar disponível para consultas e decisões em assuntos requerendo instruções ou decisões de nível mais alto do que o da pessoa executando o trabalho.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
135.437 Autoridade para executar e aprovar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos	135.437 Autoridade para executar e aprovar manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ e ~~reparos~~alterações	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(a) Cada detentor de certificado pode executar (ou contratar terceiros para tal) manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e modificação, conforme estabelecido em seu manual. Adicionalmente, cada detentor de certificado que executar tais trabalhos para outro detentor de certificado deve seguir as normas do manual de manutenção desse detentor de certificado.	(a) Cada detentor de certificado pode executar (ou contratar terceiros para tal) manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e ~~modificação~~alteração, conforme estabelecido em seu manual. Adicionalmente, cada detentor de certificado que executar tais trabalhos para outro detentor de certificado deve seguir as normas do manual de manutenção desse detentor de certificado.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.

(b) Um detentor de certificado pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamentos, após manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos executados de acordo com o parágrafo (a) desta seção. Entretanto, no caso de grandes reparos ou grandes modificações não constantes na documentação técnica aprovada da aeronave, o trabalho deve ser realizado de acordo com dados técnicos de projeto aprovados.	(b) Um detentor de certificado pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamentos, após manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ ou ~~reparos~~alterações executados de acordo com o parágrafo (a) desta seção. Entretanto, no caso de grandes reparos ou grandes ~~modificações~~alterações não constantes na documentação técnica aprovada da aeronave, o trabalho deve ser realizado de acordo com dados técnicos de projeto aprovados.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
135.439 Requisitos de registros de manutenção	135.439 Requisitos de registros de manutenção	
(a) Cada detentor de certificado deve conservar (usando o sistema especificado no manual requerido pela seção 135.427) os seguintes registros de manutenção, pelos períodos de tempo especificados no parágrafo (b) desta seção:	(a) Cada detentor de certificado deve conservar (usando o sistema especificado no manual requerido pela seção 135.427) os seguintes registros de manutenção, pelos períodos de tempo especificados no parágrafo (b) desta seção:	
(1) todos os registros necessários para demonstrar que todos os requisitos para emissão de uma liberação de aeronavegabilidade conforme requerido pela seção 135.443 foram atendidos;	(1) todos os registros necessários para demonstrar que todos os requisitos para emissão de uma liberação de aeronavegabilidade conforme requerido pela seção 135.443 foram atendidos;	
(2) registros contendo as seguintes informações:	(2) registros contendo as seguintes informações:	
(i) o tempo total de serviço de cada célula, motor, hélice e rotor;	(i) o tempo total de serviço de cada célula, motor, hélice e rotor;	
(ii) a situação corrente de partes com tempo de vida limitado, de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos;	(ii) a situação corrente de partes com tempo de vida limitado, de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos;	
(iii) o tempo desde a última revisão geral ("overhaul") de cada item instalado em cada aeronave, que requeira revisão geral com base em tempo de utilização definido;	(iii) o tempo desde a última revisão geral ("*overhaul*") de cada item instalado em cada aeronave, que requeira revisão geral com base em tempo de utilização definido;	
(iv) a identificação da presente situação de inspeções nas aeronaves, incluindo o tempo desde a última inspeção requerida pelo programa de inspeções sob o qual as aeronaves e seus equipamentos são mantidos;	(iv) a identificação da presente situação de inspeções nas aeronaves, incluindo o tempo desde a última inspeção requerida pelo programa de inspeções sob o qual as aeronaves e seus equipamentos são mantidos;	
(v) a situação corrente das aplicáveis diretrizes de aeronavegabilidade (DA), incluindo data e métodos de conformidade, e, se a diretriz de aeronavegabilidade envolver ações periódicas, o tempo e data da próxima ação requerida; e	(v) a situação corrente das aplicáveis diretrizes de aeronavegabilidade (DA), incluindo data e métodos de conformidade, e, se a diretriz de aeronavegabilidade envolver ações periódicas, o tempo e data da próxima ação requerida; e	
(vi) uma lista atualizada de grandes modificações e grandes reparos de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento.	(vi) uma lista atualizada de grandes ~~modificações~~alterações e grandes reparos de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(b) Cada detentor de certificado deve conservar os registros requeridos por esta seção durante os seguintes períodos de tempo:	(b) Cada detentor de certificado deve conservar os registros requeridos por esta seção durante os seguintes períodos de tempo:	
(1) exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento, os registros especificados no parágrafo (a)(1) desta seção devem ser conservados até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro, ou por 1 ano após o término do trabalho, o que for maior;	(1) exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento, os registros especificados no parágrafo (a)(1) desta seção devem ser conservados até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro, ou por 1 ano após o término do trabalho, o que for maior;	
(2) os registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento devem ser conservados até que tal trabalho seja suplantado por trabalho com equivalente objetivo e detalhe, ou por 1 ano, o que for maior; e	(2) os registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento devem ser conservados até que tal trabalho seja suplantado por trabalho com equivalente objetivo e detalhe, ou por 1 ano, o que for maior; e	
(3) os registros especificados no parágrafo (a)(2) desta seção devem ser conservados permanentemente e transferidos com a aeronave, se a mesma for vendida para outra pessoa.	(3) os registros especificados no parágrafo (a)(2) desta seção devem ser conservados permanentemente e transferidos com a aeronave, se a mesma for vendida para outra pessoa.	
(c) O detentor de certificado deve colocar à disposição dos Inspetores de Aviação Civil, sempre que requerido, todos os registros de manutenção estabelecidos por esta seção.	(c) O detentor de certificado deve colocar à disposição dos Inspetores de Aviação Civil, sempre que requerido, todos os registros de manutenção estabelecidos por esta seção.	
135.441 Transferência de registros de manutenção	135.441 Transferência de registros de manutenção	

Cada detentor de certificado que venda uma aeronave registrada no Brasil deve transferir ao comprador, no momento da venda, os seguintes registros da aeronave, em linguagem clara ou em forma codificada que permita a conservação e a recuperação das informações de maneira aceitável pela ANAC:	Cada detentor de certificado que venda uma aeronave registrada no Brasil deve transferir ao comprador, no momento da venda, os seguintes registros da aeronave, em linguagem clara ou em forma codificada que permita a conservação e a recuperação das informações de maneira aceitável pela ANAC:	
(a) os registros especificados no parágrafo 135.439(a)(2); e	(a) os registros especificados no parágrafo 135.439(a)(2); e	
(b) os registros especificados no parágrafo 135.439(a)(1) que não estejam incluídos no parágrafo (a) desta seção, exceto quando o comprador permita que o vendedor conserve a custódia física de tais registros. Entretanto, a custódia dos registros pelo vendedor não exime o comprador de sua responsabilidade, prevista no parágrafo 135.439(c), de colocar tais registros à disposição da ANAC, para inspeções e verificações.	(b) os registros especificados no parágrafo 135.439(a)(1) que não estejam incluídos no parágrafo (a) desta seção, exceto quando o comprador permita que o vendedor conserve a custódia física de tais registros. Entretanto, a custódia dos registros pelo vendedor não exime o comprador de sua responsabilidade, prevista no parágrafo 135.439(c), de colocar tais registros à disposição da ANAC, para inspeções e verificações.	
135.443 Documentação de aeronavegabilidade e anotações nos registros de manutenção da aeronave	135.443 Documentação de aeronavegabilidade e anotações nos registros de manutenção da aeronave	
(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha sido submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos, a menos que prepare, ou faça que o detentor de certificado com quem tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos prepare:	(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha sido submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ ou ~~reparos~~alterações, a menos que prepare, ou faça que o detentor de certificado com quem tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ ou ~~reparos~~alterações prepare:	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.
(1) uma liberação de aeronavegabilidade; ou	(1) uma liberação de aeronavegabilidade; ou	
(2) uma apropriada anotação nos registros de manutenção da aeronave.	(2) uma apropriada anotação nos registros de manutenção da aeronave.	
(b) A liberação de aeronavegabilidade ou a anotação requerida pelo parágrafo (a) desta seção deve:	(b) A liberação de aeronavegabilidade ou a anotação requerida pelo parágrafo (a) desta seção deve:	
(1) ser preparada conforme o procedimento previsto no manual do detentor de certificado;	(1) ser preparada conforme o procedimento previsto no manual do detentor de certificado;	
(2) incluir um atestado de que:	(2) incluir um atestado de que:	
(i) o trabalho foi realizado em conformidade com os requisitos do manual do detentor de certificado;	(i) o trabalho foi realizado em conformidade com os requisitos do manual do detentor de certificado;	
(ii) todos os itens requerendo inspeções foram inspecionados por uma pessoa habilitada e autorizada, que certificou que o trabalho foi satisfatoriamente completado;	(ii) todos os itens requerendo inspeções foram inspecionados por uma pessoa habilitada e autorizada, que certificou que o trabalho foi satisfatoriamente completado;	
(iii) não existem condições conhecidas que impeçam a aeronavegabilidade da aeronave;	(iii) não existem condições conhecidas que impeçam a aeronavegabilidade da aeronave;	
(iv) no que diz respeito ao trabalho realizado, a aeronave está em condições de operar com segurança; e	(iv) no que diz respeito ao trabalho realizado, a aeronave está em condições de operar com segurança; e	
(3) ser assinada por um mecânico habilitado e autorizado para tal. Cada mecânico só pode assinar um documento ou anotação sobre um trabalho por ele executado se possuir autorização para tal e tiver sido contratado para fazê-lo.	(3) ser assinada por um mecânico habilitado e autorizado para tal. Cada mecânico só pode assinar um documento ou anotação sobre um trabalho por ele executado se possuir autorização para tal e tiver sido contratado para fazê-lo.	
(c) Não obstante o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos realizados por uma oficina localizada fora do Brasil, a documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta oficina.	(c) Não obstante o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva~~, modificações~~ ou ~~reparos~~alterações realizados por uma oficina localizada fora do Brasil, a documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta oficina.	Harmonizada a terminologia ao RBAC nº 43.

(d) Em lugar de atestar cada uma das condições requeridas pelo parágrafo (b) desta seção, o detentor de certificado pode estabelecer em seu manual que a assinatura de um determinado mecânico, habilitado e autorizado, constitui tal certificado.	(d) Em lugar de atestar cada uma das condições requeridas pelo parágrafo (b) desta seção, o detentor de certificado pode estabelecer em seu manual que a assinatura de um determinado mecânico, habilitado e autorizado, constitui tal certificado.	
SUBPARTE K PROGRAMA DE TREINAMENTO EM ARTIGOS PERIGOSOS	SUBPARTE K PROGRAMA DE TREINAMENTO EM ARTIGOS PERIGOSOS	
135.501 Aplicabilidade e definições	135.501 Aplicabilidade e definições	
(a) Esta subparte estabelece regras para cada detentor de certificado treinar cada tripulante e pessoa executando ou supervisionando diretamente qualquer das seguintes funções de trabalho envolvendo qualquer item a ser transportado em uma aeronave, satisfazendo o RBAC 175 e a IS 175-001A:	(a) Esta subparte estabelece ~~regras~~os requisitos de treinamento para ~~cada detentor de certificado treinar cada tripulante e pessoa executando~~pessoas que realizam ou supervisiona~~ndo~~m diretamente qualquer uma das seguintes funções~~ de trabalho envolvendo qualquer item a ser transportado em uma aeronave, satisfazendo o RBAC 175 e a IS 175-001A~~:	Alinhamento com as alterações do RBAC 121, provenientes do LAR 121, para prover clareza ao texto e incluir todas as classes de funcionários aplicáveis aos operadores aéreos, conforme Doc 9284 e IS 175-002A.
(1) aceitação;	~~(1) aceitação;~~(1) preparação ou expedição de material do operador aéreo classificados como artigos perigosos (COMAT);	Alinhamento com as alterações do RBAC 121, provenientes do LAR 121, para prover clareza ao texto e incluir todas as classes de funcionários aplicáveis aos operadores aéreos, conforme Doc 9284 e IS 175-002A.
(2) rejeição;	~~(2) rejeição;~~(2) aceitação ou recusa de bagagens, carga e mala postal;	Alinhamento com as alterações do RBAC 121, provenientes do LAR 121, para prover clareza ao texto e incluir todas as classes de funcionários aplicáveis aos operadores aéreos, conforme Doc 9284 e IS 175-002A.
(3) manuseio;	(3) manuseio, armazenamento e capatazia;	Alinhamento com as alterações do RBAC 121, provenientes do LAR 121, para prover clareza ao texto e incluir todas as classes de funcionários aplicáveis aos operadores aéreos, conforme Doc 9284 e IS 175-002A.
(4) armazenagem suplementar;	(4) ~~armazenagem suplementar~~atendimento aos passageiros;	Alinhamento com as alterações do RBAC 121, provenientes do LAR 121, para prover clareza ao texto e incluir todas as classes de funcionários aplicáveis aos operadores aéreos, conforme Doc 9284 e IS 175-002A.
(5) embalagem de material da empresa; ou	~~(5) embalagem de material da empresa; ou~~(5) tripulação técnica e planejamento de carregamento, incluindo despacho operacional;	Alinhamento com as alterações do RBAC 121, provenientes do LAR 121, para prover clareza ao texto e incluir todas as classes de funcionários aplicáveis aos operadores aéreos, conforme Doc 9284 e IS 175-002A.
(6) carregamento.	(6) ~~carregamento.~~tripulação de cabine; e	Alinhamento com as alterações do RBAC 121, provenientes do LAR 121, para prover clareza ao texto e incluir todas as classes de funcionários aplicáveis aos operadores aéreos, conforme Doc 9284 e IS 175-002A.
	(7) inspeção de passageiros, bagagens e carga.	Alinhamento com as alterações do RBAC 121, provenientes do LAR 121, para prover clareza ao texto e incluir todas as classes de funcionários aplicáveis aos operadores aéreos, conforme Doc 9284 e IS 175-002A.
(b) Definições. Para o propósito desta subparte, são aplicadas as seguintes definições:	(b) Definições. Para o propósito desta subparte, são aplicadas as seguintes definições:	
(1) Material da Empresa (COMAT) - Material de propriedade ou utilizado pelo detentor do certificado.	(1) Material da Empresa (COMAT) - Material de propriedade ou utilizado pelo detentor do certificado.	

(2) Treinamento inicial em artigos perigosos - Treinamento inicial requerido para cada nova contratação ou cada pessoa que assumiu uma função de trabalho, a qual executa ou supervisiona diretamente qualquer uma das funções de trabalho relacionadas no parágrafo (a) desta seção.	(2) Treinamento inicial em artigos perigosos - Treinamento inicial requerido para cada nova contratação ou cada pessoa que assumiu uma função de trabalho, a qual executa ou supervisiona diretamente qualquer uma das funções de trabalho relacionadas no parágrafo (a) desta seção.	
(3) Treinamento de reciclagem em artigos perigosos - Treinamento requerido a cada 12 meses para que cada pessoa detentora de certificado que concluiu o treinamento inicial em artigos perigosos aprovado e que executa ou supervisiona diretamente qualquer função do trabalho especificado no parágrafo (a) desta seção.	(3)- Treinamento ~~de reciclagem em~~periódico sobre artigos perigosos~~– T~~– treinamento requerido ~~a cada 12 meses para que~~ no prazo determinado no RBAC 175 de cada pessoa ~~detentora de certificado que concluiu~~que tenha completado satisfatoriamente o programa aprovado de treinamento inicial ~~em~~de artigos perigosos ~~aprovado~~ e que ~~executa~~realiza ou supervisiona diretamente qualquer ~~função do trabalho especificado~~uma das funções descritas no parágrafo (a) desta seção.	Alinhamento com alterações do RBAC 121 para direcionamento a um único regulamento específico sobre o assunto (RBAC 175).
135.503 Treinamento em artigos perigosos: geral	135.503 Treinamento em artigos perigosos: geral	
(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e implementar um programa de treinamento em artigos perigosos que:	(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e implementar um programa de treinamento em artigos perigosos que:	
(1) satisfaça os requisitos do apêndice O do RBAC 121, do RBAC 175 e da IS 175-001A;	(1) satisfaça os requisitos do ~~apêndice O do RBAC 121, do~~ RBAC 175~~ e da IS 175-001A~~;	Alinhamento com alterações do RBAC 175.
(2) assegure que cada pessoa que executa ou supervisiona diretamente uma das funções especificadas no parágrafo 135.501(a) esteja treinada para cumprir com todas as partes aplicáveis e os requisitos desta subparte; e	(2) assegure que cada pessoa que executa ou supervisiona diretamente uma das funções especificadas no parágrafo 135.501(a) esteja treinada ~~para cumprir~~de acordo com ~~todas as partes aplicáveis e~~ os requisitos ~~desta subparte~~do RBAC 175; e	Alinhamento com o RBAC 175.
(3) capacite a pessoa treinada a reconhecer itens que contenham ou possam conter artigos perigosos regulamentados.	(3) capacite a pessoa treinada a reconhecer itens que contenham ou possam conter artigos perigosos regulamentados.	
(b) Cada detentor de certificado deve fornecer treinamento inicial e de reciclagem em artigos perigosos para cada tripulante e pessoa executando ou supervisionando qualquer função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a).	(b) Cada detentor de certificado deve fornecer treinamento inicial e ~~de reciclagem~~periódico em artigos perigosos para cada ~~tripulante e~~ pessoa ~~executando~~que realize ou ~~supervisionando~~supervisione diretamente qualquer função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a).	Alinhamento com alterações do item 135.501, do RBAC 121 e 14 CFR Part 135.
(c) Cada programa de treinamento em artigo perigoso desenvolvido por detentores de certificado deve ser aprovado pela ANAC antes de sua implementação.	(c) Cada programa de treinamento em artigo perigoso desenvolvido por detentores de certificado deve ser aprovado pela ANAC antes de sua implementação.	
135.505 Treinamento requerido em artigos perigosos	135.505 Treinamento requerido em artigos perigosos	
(a) Requisitos para treinamento. Com exceção dos casos dos parágrafos (b), (c) e (f) desta seção, nenhum detentor de certificado pode utilizar qualquer tripulante ou pessoa para executar alguma das funções de trabalho ou designar a responsabilidade de supervisão especificadas no parágrafo 135.501(a), a menos que esta pessoa tenha concluído satisfatoriamente o programa de treinamento inicial ou de reciclagem em artigos perigosos aprovado pela ANAC nos últimos 12 meses.	(a) Requisitos ~~para~~de treinamento. Com exceção dos casos ~~dos~~ previstos nos parágrafos (b), (c) e (f) desta seção, ~~nenhum~~o detentor de certificado não pode utilizar nenhuma pessoa que execute qualquer ~~tripulante ou pessoa para executar alguma~~ das funções ~~de trabalho ou designar a responsabilidade de supervisão especificadas~~definidas no parágrafo 135.501~~(~~ (a), a~~), a menos~~ não ser que esta pessoa tenha ~~concluído satisfatoriamente o programa de~~completado com êxito o treinamento ~~inicial ou de reciclagem em artigos perigosos aprovado pela ANAC nos últimos 12 meses~~dentro do prazo de validade estipulado no RBAC 175.	Alinhamento com o RBAC 175.

(b) Nova contratação ou nova função de trabalho. Uma pessoa recém contratada que ainda não realizou o treinamento inicial em artigos perigosos ou uma pessoa em uma nova função que ainda não recebeu tal treinamento para a atividade suplementar de armazenamento, transporte de carga ou carregamento de itens para transporte em uma aeronave pode realizar tal função por até 30 dias da data de contratação ou início da nova função desde que a mesma esteja sob supervisão direta de uma pessoa autorizada pelo detentor de certificado a supervisionar tal pessoa e que tenha concluído satisfatoriamente o programa de treinamento inicial ou de reciclagem aprovado pela ANAC nos últimos 12 meses.	(b) ~~Nova contratação~~Funcionários recém contratados ou ~~nova função de trabalho.~~com novas funções. Uma pessoa recém contratada, que ~~ainda~~ não ~~realizou~~tenha completado satisfatoriamente o treinamento ~~inicial em~~de artigos perigosos ou uma pessoa ~~em~~que esteja mudando de função e que não tenha recebido treinamento inicial ou periódico de artigos perigosos adequado pode desempenhar esses trabalhos por não mais do que 30 dias, a partir da data em que foi contratada ou que assumiu uma nova função ~~que ainda não recebeu tal treinamento para a atividade suplementar de armazenamento, transporte de carga ou carregamento de itens para transporte em uma aeronave pode realizar tal função por até 30 dias da data de contratação ou início da nova função desde que a mesma esteja~~, se estiver sob a supervisão direta e visual de uma pessoa ~~autorizada pelo detentor de certificado a supervisionar tal pessoa e que tenha concluído~~que tenha completado satisfatoriamente o ~~programa de~~ treinamento inicial ou ~~de reciclagem aprovado pela ANAC nos últimos 12 meses~~periódico de artigos perigosos dentro da validade requerida pelo RBAC 175 para a função. Este parágrafo não se aplica à tripulação de voo.	Alinhamento com o RBAC 175.
(c) Pessoas que trabalham para mais de um detentor de certificado (serviço terceirizado/ESATA). Um detentor de certificado que utiliza ou designa outra pessoa para realizar ou supervisionar diretamente uma função especificada conforme o parágrafo 135.501(a) necessita somente dar treinamento a essa pessoa sobre as diretrizes e procedimentos das atividades da função quando esta também executar ou supervisionar diretamente a mesma atividade para outro detentor de certificado. Para tal, as situações abaixo devem ser cumpridas:	(c) Pessoas que trabalham para mais de um detentor de certificado (serviço terceirizado/ESATA). Um detentor de certificado que utiliza ou designa outra pessoa para ~~realizar~~executar ou supervisionar diretamente uma função especificada conforme o parágrafo 135.501(a~~) necessita somente dar treinamento a essa pessoa sobre as diretrizes e procedimentos das atividades da função~~), quando esta também executar ou supervisionar diretamente a mesma atividade para outro detentor de certificado~~. Para tal, as situações abaixo devem ser cumpridas:~~, necessita dar treinamento a essa pessoa somente sobre suas próprias diretrizes e procedimentos das atividades da função, desde que as condições abaixo sejam cumpridas:	
(1) O detentor de certificado que se insere em tal exceção deve receber uma confirmação por escrito da pessoa designada por outro detentor de certificado a manter os registros de treinamento afirmando que a pessoa concluiu satisfatoriamente o treinamento de artigos perigosos para a função específica, conforme o apêndice O do RBAC 121 do programa de treinamento de artigos perigosos aprovado para o detentor de certificado da ANAC; e	(1) ~~O~~o detentor de certificado que utilizar-se ~~insere em tal~~desta exceção deve ~~receber~~ possuir e manter uma ~~confirmação por escrito da pessoa designada por outro detentor de~~ cópia do certificado ~~a manter os registros~~ de treinamento ~~afirmando que a pessoa concluiu satisfatoriamente o treinamento de artigos perigosos~~emitido para a ~~função específica, conforme o apêndice O do RBAC 121 do programa de treinamento de artigos perigosos aprovado para o detentor de certificado da ANAC~~pessoa em questão; e	Clareza e alinhamento com alterações do RBAC 175. A pessoa (empregado) é o detentor do certificado do treinamento, as empresas que o contratam devem possuir uma cópia, conforme RBAC 175 e IS 175-002A.
(2) O detentor de certificado responsável pelo treinamento da pessoa possua as mesmas especificações operativas (EO) sobre aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos que o detentor de certificado inserido nesta exceção.	(2) O detentor de certificado responsável pelo treinamento da pessoa possua ~~as mesmas~~ especificações operativas (EO) ~~sobre~~equivalentes, com relação à aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos ~~que o~~, ao detentor de certificado ~~inserido nesta~~que se vale desta exceção.	Clareza e alinhamento com alterações do RBAC 175. A pessoa (empregado) é o detentor do certificado do treinamento, as empresas que o contratam devem possuir uma cópia, conforme RBAC 175 e IS 175-002A.
(d) Treinamento de reciclagem de artigos perigosos - data de conclusão. Considera-se que uma pessoa que conclui satisfatoriamente o treinamento de reciclagem em artigos perigosos no mês calendário anterior ou posterior ao programado para ocorrer o treinamento, concluiu tal treinamento no mês programado. Caso a mesma tenha concluído o treinamento antes do mês anterior ao do treinamento, considera-se que o mês da data de conclusão seja o do início do treinamento.	(d) ~~Treinamento de reciclagem~~Renovação do treinamento de artigos perigosos~~– data de conclusão. Considera-se que uma~~. Uma pessoa ~~que conclui satisfatoriamente o~~pode renovar a validade de seu treinamento de ~~reciclagem em~~ artigos perigosos ~~no mês calendário anterior ou posterior ao programado para ocorrer o treinamento, concluiu tal~~realizando um treinamento ~~no mês programado. Caso a mesma tenha concluído o~~periódico em até 30 (trinta) dias após a data de vencimento do último treinamento ~~antes do mês anterior ao do~~ recebido. Após esse período, a renovação deve ser realizada com um treinamento~~, considera-se que o mês da data de conclusão seja o do início do treinamento~~ inicial.	Alinhamento com os requisitos do RBAC 175.

(1) Caso o certificado de transporte aéreo de artigos perigosos esteja expirado há mais de 30 dias, o funcionário deverá realizar o curso inicial completo;	(1) Caso o certificado de transporte aéreo de artigos perigosos esteja expirado há mais de 30 dias, o funcionário deverá realizar o curso inicial completo~~;~~.	
(2) O fato de o funcionário estar matriculado ou estar realizando o curso de transporte aéreo de artigos perigosos não comprova o requisito de cumprimento de validade do certificado.	(2) O fato de o funcionário estar matriculado ou estar realizando o curso de transporte aéreo de artigos perigosos não comprova o requisito de cumprimento de validade do certificado.	
(e) Oficina de manutenção. Um detentor de certificado deve assegurar que cada oficina de manutenção operante seja notificada por escrito sobre as diretrizes do detentor de certificado e a autorização de especificações operativas permitindo ou proibindo a aceitação, rejeição, manuseio, armazenagem suplementar para transporte e transporte de artigos perigosos, inclusive material da empresa (COMAT). Esse requisito de notificação se aplica somente a oficinas regidas pelo RBHA 145, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Oficina de manutenção.~~-~~ Um detentor de certificado deve assegurar que cada oficina de manutenção ~~operante~~que trabalhe para o detentor de certificado ou em seu nome seja notificada por escrito sobre as diretrizes do detentor de certificado e a autorização de especificações operativas permitindo ou proibindo a aceitação, rejeição, manuseio, armazenagem suplementar para transporte e transporte de artigos perigosos, inclusive material da empresa (COMAT). Esse requisito de notificação se aplica somente a oficinas regidas pelo ~~RBHA 145, ou RBAC que venha a substituí-lo.~~RBAC145.	Clareza, harmonização com o *14 CFR Part 135* e correção de erros de tradução.
(f) Detentores de certificado operando no exterior. Esta exceção se aplica caso o detentor de certificado operando em um país estrangeiro requeira que o detentor de certificado empregue pessoas naquele país para fazer o carregamento de aeronaves. Em tal situação, o detentor de certificado pode utilizar tais pessoas mesmo sem treinamento de artigos perigosos aprovado pela ANAC. Estas pessoas, no entanto, devem estar sob supervisão direta de algum detentor de certificado que tenha concluído satisfatoriamente o treinamento inicial ou de reciclagem de artigos perigosos, conforme esta seção. Esta exceção se aplica apenas às pessoas que fazem o carregamento de aeronaves.	(f) Detentores de certificado operando no exterior.~~-~~ Esta exceção se aplica caso o detentor de certificado operando em um país estrangeiro requeira que o detentor de certificado empregue pessoas naquele país para fazer o carregamento de aeronaves. Em tal situação, o detentor de certificado pode utilizar tais pessoas mesmo sem treinamento de artigos perigosos aprovado pela ANAC. Estas pessoas, no entanto, devem estar sob supervisão direta de algum detentor de certificado que tenha concluído satisfatoriamente o treinamento inicial ou de reciclagem de artigos perigosos, conforme ~~esta seção~~o RBAC 175. Esta exceção se aplica apenas às pessoas que fazem o carregamento de aeronaves.	Alinhamento com os requisitos do RBAC 175.
135.507 Registros de treinamento em artigos perigosos	135.507 Registros de treinamento em artigos perigosos	
(a) Requisitos gerais. Cada detentor de certificado, conforme requerido por esta parte, deve manter um registro de todo o treinamento recebido dentro de três anos precedentes para cada pessoa ao início da execução ou supervisão direta de uma função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Os registros devem ser mantidos durante o período em que a pessoa desempenhar ou supervisionar diretamente qualquer uma das funções de trabalho e pelos 90 dias subsequentes. Estes registros de treinamento devem ser mantidos pelos empregados diretos dos detentores do certificado, contratantes independentes, subcontratantes e qualquer outra pessoa que execute ou supervisione diretamente estas funções de trabalho para ou em favor do detentor do certificado.	(a) Requisitos gerais.~~-~~ Cada detentor de certificado, conforme requerido por esta parte, deve manter um registro de todo o treinamento recebido dentro de três anos precedentes para cada pessoa ~~ao início da execução ou supervisão direta de~~que execute ou supervisione diretamente uma função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Os registros devem ser mantidos durante o período em que a pessoa ~~desempenhar~~executar ou supervisionar diretamente qualquer uma das funções de trabalho e pelos 90 dias subsequentes. Estes registros de treinamento devem ser mantidos pelos empregados diretos ~~dos detentores~~ do detentor de certificado, contratantes independentes, subcontratantes e qualquer outra pessoa que execute ou supervisione diretamente estas funções de trabalho para ou em favor do detentor ~~do~~de certificado.	Clareza, harmonização com o *14 CFR Part 135* e correção de erros de tradução.

(b) Local de registros. O detentor de certificado deve reter os registros de treinamento, requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, para todo o treinamento inicial e de reciclagem recebido dentro dos três anos precedentes para todas as pessoas executando diretamente ou supervisionando as funções de trabalho listadas no apêndice O do RBAC 121, no local designado. Os registros devem estar disponíveis quando solicitado no local onde a pessoa treinada executa diretamente ou supervisiona a função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Registros podem ser mantidos e fornecidos no local por meio eletrônico, aprovado pela ANAC. Quando há interrupção da execução direta ou supervisão de uma função de trabalho com artigos perigosos, o detentor do certificado deve reter o registro de treinamento de artigos perigosos por um tempo adicional de 90 dias e disponibilizá-los na solicitação do último local de trabalho da pessoa.	(b) ~~Local de~~Localização dos registros.- O detentor de certificado deve ~~re~~manter os registros de treinamento, requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, para todo o treinamento inicial e ~~de reciclagem~~periódico recebido dentro dos ~~três~~cinco anos precedentes para todas as pessoas executando diretamente ou supervisionando as funções de trabalho listadas no ~~apêndice O do RBAC 121, no local designado. Os registros devem estar disponíveis quando solicitado no local onde a pessoa treinada executa diretamente ou supervisiona a função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Registros podem ser mantidos e fornecidos no local por meio eletrônico, aprovado pela ANAC. Quando há interrupção da execução direta ou supervisão de uma função de trabalho com artigos perigosos, o detentor do certificado deve reter o registro de treinamento de artigos perigosos por um tempo adicional de 90 dias e disponibilizá-los na solicitação do último local de trabalho da pessoa.~~parágrafo 135.501(a), nos locais onde as pessoas capacitadas e treinadas realizam ou supervisionam diretamente as funções especificadas em 135.501(a) desta subparte. As seguintes disposições se aplicam:	O prazo de arquivamento da documentação foi ampliado de três para 5 anos, para alinhamento com o parágrafo 135.63(b) do RBAC 135, o qual requer que todos os documentos especificados em 135.63(a)(4) e 135.63(a)(5) sejam arquivados por 5 anos.
	(1) os registros devem estar disponíveis para a ANAC;	Clareza e alinhamento com alterações do RBAC 121.
	(2) os registros podem ser mantidos eletronicamente e disponíveis em locais onde haja meios de acessá-los;	Clareza e alinhamento com alterações do RBAC 121.
	(3) quando uma pessoa deixa de realizar ou supervisionar diretamente uma função relacionada a artigos perigosos, o detentor de certificado deve conservar os registros desta pessoa de que trata esta seção por mais 90 dias e disponibilizá-los à ANAC no último local de trabalho dessa pessoa; e	Clareza e alinhamento com alterações do RBAC 121.
	(4) os registros de pessoas subcontratadas, terceirizadas ou autônomas que realizem ou supervisionem uma das funções descritas no parágrafo 135.501(a) em nome do detentor de certificado podem ser mantidos no escritório dessa pessoa desde que o referido escritório esteja na mesma localidade do escritório ou base local do detentor de certificado.	Prover clareza sobre o tratamento dado às informações dos subcontratados por um detentor de certificado, em conformidade com os procedimentos estabelecidos para o RBAC 175.
(c) Conteúdo dos registros. Cada registro deve conter o seguinte:	(c) Conteúdo dos registros. Cada registro deve conter o seguinte:	
(1) o nome da pessoa;	(1) ~~o~~ nome da pessoa;	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.
(2) a data da conclusão do treinamento mais recente;	(2) ~~a data~~função da ~~conclusão do treinamento mais recente~~pessoa;	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.
(3) uma descrição, cópia ou referência aos materiais de treinamento, usados para atender aos requisitos;	~~(3) uma descrição, cópia ou referência aos materiais de treinamento, usados para atender aos requisitos;~~(3) a data de admissão da pessoa;	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.
(4) o nome e o endereço da organização que ofereceu o treinamento; e	(4) ~~o nome e o endereço da organização que ofereceu o~~a data do(s) treinamento~~; e~~(s) realizado(s);	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.
(5) uma cópia do certificado emitido quando a pessoa foi treinada que mostre que a avaliação foi satisfatória.	~~(5) uma cópia do certificado emitido quando a pessoa foi treinada que mostre que a avaliação foi satisfatória.~~(5) a categoria do treinamento conforme o RBAC 175;	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.
	(6) uma descrição, cópia ou referência do material didático;	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.
	(7) o nome e o endereço da entidade que ministrou o treinamento; e	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.
	(8) uma cópia do certificado, emitido quando a pessoa foi treinada, que demonstre que uma avaliação foi concluída satisfatoriamente.	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.

(d) Nova contratação ou nova função de trabalho. Cada detentor de certificado que emprega uma pessoa conforme a exceção prevista no parágrafo 135.505(b) deve manter um registro desta pessoa. Os registros devem estar disponíveis para solicitação no local onde a pessoa treinada executa diretamente ou supervisiona a função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Registros devem ser mantidos e fornecidos no local por meio eletrônico, aprovado pela ANAC. Esses devem incluir o seguinte:	(d) Nova contratação ou nova função de trabalho. Cada detentor de certificado que emprega uma pessoa conforme a exceção prevista no parágrafo 135.505(b) deve manter um registro desta pessoa. Os registros devem estar disponíveis para solicitação no local onde a pessoa treinada executa ~~diretamente ou supervisiona~~ a função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Registros devem ser mantidos e fornecidos no local por meio eletrônico, aprovado pela ANAC. Esses devem incluir o seguinte:	Não se vislumbra possibilidade real de que uma pessoa enquadrada na exceção estabelecida no parágrafo 131.505(b) realize uma função de supervisão.
(1) uma declaração assinada pelo representante autorizado do detentor de certificado autorizando o emprego de uma pessoa, de acordo com a exceção;	(1) uma declaração assinada pelo representante autorizado do detentor de certificado autorizando o emprego de uma pessoa, de acordo com a exceção;	
(2) a data de contratação ou mudança de função de trabalho;	(2) a data de contratação ou mudança de função de trabalho;	
(3) o nome da pessoa e da função de trabalho designada;	(3) o nome da pessoa e da função de trabalho designada;	
(4) o nome do supervisor da função de trabalho; e	(4) o nome do supervisor da função de trabalho; e	
(5) a data que a pessoa deve completar a formação de carga com artigos perigosos em conformidade com o apêndice O do RBAC 121.	(5) a data que a pessoa deve completar a formação de carga com artigos perigosos em conformidade com o ~~apêndice O do~~ RBAC ~~121~~175.	Harmonização com o RBAC 175 e com os termos da IS 175-002.
APÊNDICE A DO RBAC 135 REQUISITOS ADICIONAIS DE AERONAVEGABILIDADE PARA AVIÕES COM 10 OU MAIS ASSENTOS PARA PASSAGEIROS	APÊNDICE A DO RBAC 135 REQUISITOS ADICIONAIS DE AERONAVEGABILIDADE PARA AVIÕES COM 10 OU MAIS ASSENTOS PARA PASSAGEIROS	
A135.1 Aplicabilidade	A135.1 Aplicabilidade	
(a) Este apêndice estabelece os requisitos adicionais de aeronavegabilidade requeridos pela seção 135.169 deste regulamento.	(a) Este apêndice estabelece os requisitos adicionais de aeronavegabilidade requeridos pela seção 135.169 deste regulamento.	
(b) [Reservado]	~~(b) [Reservado]~~	
A135.2 Requisitos de voo	A135.2 Requisitos de voo	
(a) Geral	(a) Geral	
(1) Deve ser demonstrada a conformidade com os aplicáveis requisitos da subparte B do RBAC 23, como suplementados ou modificados pelas seções A135.3 a A135.6 deste apêndice.	(1) Deve ser demonstrada a conformidade com os aplicáveis requisitos da subparte B do RBAC 23, como suplementados ou modificados pelas seções A135.3 a A135.6 deste apêndice.	
A135.3 Desempenho	A135.3 Desempenho	
(a) Geral	(a) Geral	
(1) A menos que de outra forma estabelecido por este apêndice, a conformidade com cada aplicável requisito de desempenho constante nesta seção deve ser demonstrada em condição atmosférica ambiente e em ar calmo.	(1) A menos que de outra forma estabelecido por este apêndice, a conformidade com cada aplicável requisito de desempenho constante nesta seção deve ser demonstrada em condição atmosférica ambiente e em ar calmo.	
(2) O desempenho deve corresponder à tração propulsiva disponível sob a particular condição atmosférica ambiente e na particular condição de voo. A tração propulsiva disponível deve corresponder à potência ou empuxo do motor, não excedendo a potência ou empuxo aprovado menos:	(2) O desempenho deve corresponder à tração propulsiva disponível sob a particular condição atmosférica ambiente e na particular condição de voo. A tração propulsiva disponível deve corresponder à potência ou empuxo do motor, não excedendo a potência ou empuxo aprovado menos:	
(i) as perdas de instalação; e	(i) as perdas de instalação; e	
(ii) a potência ou empuxo equivalente absorvido pelos acessórios e pelos serviços apropriados à particular condição atmosférica ambiente e à particular condição de voo.	(ii) a potência ou empuxo equivalente absorvido pelos acessórios e pelos serviços apropriados à particular condição atmosférica ambiente e à particular condição de voo.	
(3) A menos que de outra forma estabelecido neste apêndice, o requerente deve selecionar as configurações de decolagem, cruzeiro e pouso do avião.	(3) A menos que de outra forma estabelecido neste apêndice, o requerente deve selecionar as configurações de decolagem, cruzeiro e pouso do avião.	
(4) As configurações do avião podem variar com o peso, altitude e temperatura, na extensão em que elas sejam compatíveis com os procedimentos operacionais requeridos pelo parágrafo (e) desta seção.	(4) As configurações do avião podem variar com o peso, altitude e temperatura, na extensão em que elas sejam compatíveis com os procedimentos operacionais requeridos pelo parágrafo (e) desta seção.	

(5) A menos que de outra forma estabelecido neste apêndice, na determinação do desempenho de decolagem com o motor crítico inoperante da distância de aceleração e parada e da distância de decolagem, as variações na configuração, velocidade, potência e empuxo do avião devem ser feitas de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo requerente para as operações em serviço.	(5) A menos que de outra forma estabelecido neste apêndice, na determinação do desempenho de decolagem com o motor crítico inoperante da distância de aceleração e parada e da distância de decolagem, as variações na configuração, velocidade, potência e empuxo do avião devem ser feitas de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo requerente para as operações em serviço.	
(6) Os procedimentos para a execução de arremetidas devem ser estabelecidos pelo requerente e incluídos no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(6) Os procedimentos para a execução de arremetidas devem ser estabelecidos pelo requerente e incluídos no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	
(7) Os procedimentos estabelecidos nos parágrafos (5) e (6) desta seção devem:	(7) Os procedimentos estabelecidos nos parágrafos (5) e (6) desta seção devem:	
(i) poder ser consistentemente executados em serviço por uma tripulação com habilidade média;	(i) poder ser consistentemente executados em serviço por uma tripulação com habilidade média;	
(ii) usar métodos ou dispositivos que sejam seguros e confiáveis; e	(ii) usar métodos ou dispositivos que sejam seguros e confiáveis; e	
(iii) incluir tolerâncias para qualquer atraso na execução dos procedimentos que possa ser razoavelmente esperado em serviço.	(iii) incluir tolerâncias para qualquer atraso na execução dos procedimentos que possa ser razoavelmente esperado em serviço.	
(b) Decolagem	(b) Decolagem	
(1) Geral. As velocidades de decolagem, a distância de aceleração e parada, a distância de decolagem e os dados da trajetória de voo da decolagem com um motor inoperante (como descrito nos parágrafos A135.3(b)(2), (3), (4) e (6)) devem ser determinados com:	(1) Geral. As velocidades de decolagem, a distância de aceleração e parada, a distância de decolagem e os dados da trajetória de voo da decolagem com um motor inoperante (como descrito nos parágrafos A135.3(b)(2), (3), (4) e (6)) devem ser determinados com:	
(i) cada peso, altitude e temperatura ambiente dentro dos limites operacionais selecionados pelo requerente;	(i) cada peso, altitude e temperatura ambiente dentro dos limites operacionais selecionados pelo requerente;	
(ii) a configuração selecionada para decolagem;	(ii) a configuração selecionada para decolagem;	
(iii) a posição mais desfavorável do centro de gravidade;	(iii) a posição mais desfavorável do centro de gravidade;	
(iv) os motores operando dentro das limitações operacionais aprovadas; e	(iv) os motores operando dentro das limitações operacionais aprovadas; e	
(v) dados de decolagem baseados em uma pista de superfície lisa, seca e dura.	(v) dados de decolagem baseados em uma pista de superfície lisa, seca e dura.	
(2) Velocidades de decolagem	(2) Velocidades de decolagem	
(i) a velocidade de decisão V1 é a velocidade calibrada no solo na qual, como resultado de uma falha de motor ou outras razões, é assumido que o piloto tem que decidir entre continuar ou descontinuar a decolagem. A velocidade V1 deve ser selecionada pelo requerente, mas não pode ser menor do que:	(i) a velocidade de decisão V1 é a velocidade calibrada no solo na qual, como resultado de uma falha de motor ou outras razões, é assumido que o piloto tem que decidir entre continuar ou descontinuar a decolagem. A velocidade V1 deve ser selecionada pelo requerente, mas não pode ser menor do que:	
(A) 1,10 VS1;	(A) 1,10 VS1;	
(B) 1,10 VMC;	(B) 1,10 VMC;	
(C) uma velocidade que permita acelerar para V1 e parar conforme previsto no parágrafo (3) desta seção; ou	(C) uma velocidade que permita acelerar para V1 e parar conforme previsto no parágrafo (3) desta seção; ou	
(D) uma velocidade na qual o avião possa ser cabrado para decolagem e que tenha sido demonstrada como segura para continuar a decolagem, usando habilidade normal de pilotagem, quando o motor crítico tornar-se subitamente inoperante;	(D) uma velocidade na qual o avião possa ser cabrado para decolagem e que tenha sido demonstrada como segura para continuar a decolagem, usando habilidade normal de pilotagem, quando o motor crítico tornar-se subitamente inoperante;	
(ii) a velocidade de subida inicial V2, em termos de velocidade calibrada, deve ser selecionada pelo requerente de modo a permitir o gradiente de subida requerido pelo parágrafo A135.3(c)(2)(ii), mas não pode ser menor do que V1 ou menor do que 1,2 VS1; e	(ii) a velocidade de subida inicial V2, em termos de velocidade calibrada, deve ser selecionada pelo requerente de modo a permitir o gradiente de subida requerido pelo parágrafo A135.3(c)(2)(ii), mas não pode ser menor do que V1 ou menor do que 1,2 VS1; e	
(iii) outras velocidades típicas de decolagem que sejam necessárias para a operação segura do avião.	(iii) outras velocidades típicas de decolagem que sejam necessárias para a operação segura do avião.	
(3) Distância de aceleração e parada	(3) Distância de aceleração e parada	

(i) A distância de aceleração e parada é a soma das distâncias necessárias para:	(i) A distância de aceleração e parada é a soma das distâncias necessárias para:	
(A) acelerar o avião de uma posição estática até V1; e	(A) acelerar o avião de uma posição estática até V1; e	
(B) trazer o avião a uma parada total desde o ponto no qual V1 foi atingida, assumindo-se que, no caso de falha de motor, a falha do motor crítico é reconhecida pelo piloto na velocidade V1.	(B) trazer o avião a uma parada total desde o ponto no qual V1 foi atingida, assumindo-se que, no caso de falha de motor, a falha do motor crítico é reconhecida pelo piloto na velocidade V1.	
(ii) Podem ser usados outros meios de desaceleração do avião, além dos freios de roda, para determinar a distância de aceleração e parada, se tais meios forem disponíveis com o motor crítico inoperante e:	(ii) Podem ser usados outros meios de desaceleração do avião, além dos freios de roda, para determinar a distância de aceleração e parada, se tais meios forem disponíveis com o motor crítico inoperante e:	
(A) forem seguros e confiáveis;	(A) forem seguros e confiáveis;	
(B) forem usados de modo que resultados consistentes possam ser esperados sob condições normais de operação; e	(B) forem usados de modo que resultados consistentes possam ser esperados sob condições normais de operação; e	
(C) não requeiram, quando usados, habilidade excepcional de pilotagem para controlar o avião.	(C) não requeiram, quando usados, habilidade excepcional de pilotagem para controlar o avião.	
(4) Distância de decolagem com todos os motores operando. A distância de decolagem com todos os motores operando é a distância horizontal requerida para decolar e subir para uma altura de 15m (50 pés) acima da superfície de decolagem segundo os procedimentos estabelecidos no RBAC 23.	(4) Distância de decolagem com todos os motores operando. A distância de decolagem com todos os motores operando é a distância horizontal requerida para decolar e subir para uma altura de 15m (50 pés) acima da superfície de decolagem segundo os procedimentos estabelecidos no RBAC 23.	
(5) Decolagem com um motor inoperante. A decolagem com um motor inoperante determina o peso, para cada altitude e temperatura dentro dos limites operacionais estabelecidos para o avião, no qual o mesmo, após a falha do motor crítico na V1 determinada segundo o parágrafo (2) desta seção, tem capacidade para decolar e subir com velocidade não menor que V2 para uma altura 1000 pés acima da superfície de decolagem e obter a velocidade e a configuração nas quais foi demonstrada a conformidade com o gradiente de subida em rota com um motor inoperante especificado no parágrafo A135.3(c)(3) deste apêndice.	(5) Decolagem com um motor inoperante. A decolagem com um motor inoperante determina o peso, para cada altitude e temperatura dentro dos limites operacionais estabelecidos para o avião, no qual o mesmo, após a falha do motor crítico na V1 determinada segundo o parágrafo (2) desta seção, tem capacidade para decolar e subir com velocidade não menor que V2 para uma altura 1000 pés acima da superfície de decolagem e obter a velocidade e a configuração nas quais foi demonstrada a conformidade com o gradiente de subida em rota com um motor inoperante especificado no parágrafo A135.3(c)(3) deste apêndice.	
(6) Dados da trajetória de voo de decolagem com um motor inoperante. Os dados da trajetória de voo de decolagem com um motor inoperante consistem nos dados da trajetória de decolagem desde o ponto inicial estacionário até um ponto, na decolagem, no qual o avião atinge 1000 pés acima da superfície de decolagem, de acordo com o parágrafo (5) desta seção.	(6) Dados da trajetória de voo de decolagem com um motor inoperante. Os dados da trajetória de voo de decolagem com um motor inoperante consistem nos dados da trajetória de decolagem desde o ponto inicial estacionário até um ponto, na decolagem, no qual o avião atinge 1000 pés acima da superfície de decolagem, de acordo com o parágrafo (5) desta seção.	
(c) Subida	(c) Subida	
(1) Subida na configuração de pouso; todos os motores operando. Devem ser determinados os pesos máximos nos quais o avião, na configuração de pouso, possui um gradiente estável de subida não inferior a 3,3%. Esses pesos devem ser determinados para cada altitude e temperatura ambiente dentro dos limites operacionais estabelecidos para o avião, com o centro de gravidade mais desfavorável, em ar livre fora do efeito de solo, e com:	(1) Subida na configuração de pouso; todos os motores operando. Devem ser determinados os pesos máximos nos quais o avião, na configuração de pouso, possui um gradiente estável de subida não inferior a 3,3%. Esses pesos devem ser determinados para cada altitude e temperatura ambiente dentro dos limites operacionais estabelecidos para o avião, com o centro de gravidade mais desfavorável, em ar livre fora do efeito de solo, e com:	
(i) os motores com a potência disponível 8 segundos após o início do movimento dos controles de potência ou empuxo desde a posição de marcha lenta mínima em voo até a posição de decolagem; e	(i) os motores com a potência disponível 8 segundos após o início do movimento dos controles de potência ou empuxo desde a posição de marcha lenta mínima em voo até a posição de decolagem; e	
(ii) uma velocidade de subida não superior à velocidade de aproximação estabelecida segundo a seção 7 e não inferior à maior entre 1,05 VMC e 1,10 VS1.	(ii) uma velocidade de subida não superior à velocidade de aproximação estabelecida segundo a seção 7 e não inferior à maior entre 1,05 VMC e 1,10 VS1.	

(2) Subida da decolagem com um motor inoperante. Deve ser determinado o peso máximo no qual o avião atende aos requisitos de desempenho mínimo de subida especificado nos subparágrafos (1) e (2) deste parágrafo; esse peso deve ser determinado para cada altitude e temperatura ambiente dentro dos limites operacionais estabelecidos para o avião, com o avião fora do efeito de solo, na configuração de decolagem, com o centro de gravidade mais desfavorável, com o motor crítico inoperante, com os demais motores na potência ou empuxo máximo de decolagem e com a hélice do motor inoperante em cata-vento, com seus controles na posição normal, a menos que exista um sistema aprovado de embandeiramento automático instalado quando, então, a hélice poderá estar na posição de bandeira.	(2) Subida da decolagem com um motor inoperante. Deve ser determinado o peso máximo no qual o avião atende aos requisitos de desempenho mínimo de subida especificado nos subparágrafos (1) e (2) deste parágrafo; esse peso deve ser determinado para cada altitude e temperatura ambiente dentro dos limites operacionais estabelecidos para o avião, com o avião fora do efeito de solo, na configuração de decolagem, com o centro de gravidade mais desfavorável, com o motor crítico inoperante, com os demais motores na potência ou empuxo máximo de decolagem e com a hélice do motor inoperante em cata-vento, com seus controles na posição normal, a menos que exista um sistema aprovado de embandeiramento automático instalado quando, então, a hélice poderá estar na posição de bandeira.	
(i) Decolagem: trem de pouso baixado. O gradiente estável mínimo de subida deve ser mensuravelmente positivo na velocidade V1.	(i) Decolagem: trem de pouso baixado. O gradiente estável mínimo de subida deve ser mensuravelmente positivo na velocidade V1.	
(ii) Decolagem: trem de pouso recolhido. O gradiente estável mínimo de subida não pode ser menor que 2% na velocidade V2. Para aviões com trem de pouso fixo, esse requisito deve ser atendido com o trem de pouso em posição normal.	(ii) Decolagem: trem de pouso recolhido. O gradiente estável mínimo de subida não pode ser menor que 2% na velocidade V2. Para aviões com trem de pouso fixo, esse requisito deve ser atendido com o trem de pouso em posição normal.	
(3) Subida em rota: um motor inoperante. Deve ser determinado o peso máximo no qual o gradiente estável de subida não é menor que 1,2 % na altitude de 1000 pés acima da superfície de decolagem. Esse peso deve ser determinado para cada altitude e temperatura ambiente dentro dos limites operacionais estabelecidos para o avião e com o avião na configuração de rota, com o motor crítico inoperante, com os demais motores com potência ou empuxo máximo contínuo e com o centro de gravidade mais desfavorável.	(3) Subida em rota: um motor inoperante. Deve ser determinado o peso máximo no qual o gradiente estável de subida não é menor que 1,2 % na altitude de 1000 pés acima da superfície de decolagem. Esse peso deve ser determinado para cada altitude e temperatura ambiente dentro dos limites operacionais estabelecidos para o avião e com o avião na configuração de rota, com o motor crítico inoperante, com os demais motores com potência ou empuxo máximo contínuo e com o centro de gravidade mais desfavorável.	
(d) Pouso	(d) Pouso	
(1) O comprimento da pista de pouso descrito no parágrafo A135.3(d)(2) desta seção deve ser determinado para atmosfera padrão, em cada peso e altitude dentro dos limites operacionais estabelecidos pelo requerente.	(1) O comprimento da pista de pouso descrito no parágrafo A135.3(d)(2) desta seção deve ser determinado para atmosfera padrão, em cada peso e altitude dentro dos limites operacionais estabelecidos pelo requerente.	
(2) O comprimento da pista de pouso é igual à distância de pouso determinada no RBAC 23 dividido por 0,6 para o aeródromo de destino e por 0,7 para o aeródromo de alternativa. Em lugar da aproximação em planeio especificada no RBAC 23, o pouso deve ser precedido por uma aproximação estável até 15 m (50 pés) de altura, com um gradiente de descida não maior do que 5,2% (3º), a uma velocidade calibrada não inferior a 1,3 VS1.	(2) O comprimento da pista de pouso é igual à distância de pouso determinada no RBAC 23 dividido por 0,6 para o aeródromo de destino e por 0,7 para o aeródromo de alternativa. Em lugar da aproximação em planeio especificada no RBAC 23, o pouso deve ser precedido por uma aproximação estável até 15 m (50 pés) de altura, com um gradiente de descida não maior do que 5,2% (3º), a uma velocidade calibrada não inferior a 1,3 VS1.	
A135.4 Compensação	A135.4 Compensação	
(a) Compensação lateral e direcional. O avião deve manter compensação lateral e direcional em voo nivelado na velocidade VH ou VMO / MMO, a que for menor, com trem de pouso e flapes de asa recolhidos.	(a) Compensação lateral e direcional. O avião deve manter compensação lateral e direcional em voo nivelado na velocidade VH ou VMO / MMO, a que for menor, com trem de pouso e flapes de asa recolhidos.	
(b) Compensação longitudinal. O avião deve manter compensação longitudinal durante as condições abaixo, exceto que não precisa manter compensação a uma velocidade maior que VMO / MMO:	(b) Compensação longitudinal. O avião deve manter compensação longitudinal durante as condições abaixo, exceto que não precisa manter compensação a uma velocidade maior que VMO / MMO:	
(1) nas condições de aproximação especificadas no RBAC 23, exceto quando, em lugar das velocidades nele especificadas, a compensação deve ser mantida com uma força de manche não maior que 4,5 kg (10 lb) até a velocidade usada para demonstrar conformidade com o parágrafo parágrafo A135.3(d) deste apêndice, ou 1,4 VS1, a que for menor.	(1) nas condições de aproximação especificadas no RBAC 23, exceto quando, em lugar das velocidades nele especificadas, a compensação deve ser mantida com uma força de manche não maior que 4,5 kg (10 lb) até a velocidade usada para demonstrar conformidade com o parágrafo ~~parágrafo~~ A135.3(d) deste apêndice, ou 1,4 VS1, a que for menor~~.~~; e	

(2) em voo nivelado, em qualquer velocidade desde VH ou VMO / MMO, a que for menor, até VX ou 1,4 VS1, com o trem de pouso e flapes de asa recolhidos.	(2) em voo nivelado, em qualquer velocidade desde VH ou VMO / MMO, a que for menor, até VX ou 1,4 VS1, com o trem de pouso e flapes de asa recolhidos.	
A135.5 Estabilidade	A135.5 Estabilidade	
(a) Estabilidade estática longitudinal	(a) Estabilidade estática longitudinal	
(1) Na demonstração de conformidade com os requisitos do RBAC 23 e com o parágrafo (a)(2) desta seção, a velocidade do avião deve retornar para dentro da faixa de + 7,5% em torno da velocidade de compensação.	(1) Na demonstração de conformidade com os requisitos do RBAC 23 e com o parágrafo (a)(2) desta seção, a velocidade do avião deve retornar para dentro da faixa de + 7,5% em torno da velocidade de compensação.	
(2) Estabilidade em cruzeiro. A curva da força no manche deve ter uma inclinação estável dentro da faixa de velocidades de + 50 nós em torno da velocidade de compensação, exceto que essas velocidades não precisam exceder VFC / MFC nem precisam ser menores que 1,4 VS1. Essa faixa de velocidade é considerada como tendo início nos extremos externos da faixa de atrito e a força no manche não pode exceder 22,7 kg (50 lb) com:	(2) Estabilidade em cruzeiro. A curva da força no manche deve ter uma inclinação estável dentro da faixa de velocidades de + 50 nós em torno da velocidade de compensação, exceto que essas velocidades não precisam exceder VFC / MFC nem precisam ser menores que 1,4 VS1. Essa faixa de velocidade é considerada como tendo início nos extremos externos da faixa de atrito e a força no manche não pode exceder 22,7 kg (50 lb) com:	
(i) trem de pouso recolhido;	(i) trem de pouso recolhido;	
(ii) flapes de asa recolhidos;	(ii) flapes de asa recolhidos;	
(iii) potência máxima de cruzeiro como selecionada pelo requerente como um limite operacional para motores a turbina, ou 75% da potência máxima contínua para motores convencionais, exceto que a potência não precisa exceder aquela requerida para voar na VMO / MMO;	(iii) potência máxima de cruzeiro como selecionada pelo requerente como um limite operacional para motores a turbina, ou 75% da potência máxima contínua para motores convencionais, exceto que a potência não precisa exceder aquela requerida para voar na VMO / MMO;	
(iv) peso máximo de decolagem; e	(iv) peso máximo de decolagem; e	
(v) o avião compensado para voo nivelado, com a potência especificada no subparágrafo (iii) deste parágrafo.	(v) o avião compensado para voo nivelado, com a potência especificada no subparágrafo (iii) deste parágrafo.	
VFC / MFC não pode ser menor do que uma velocidade a meio caminho entre VMO / MMO e VDF / MDF, exceto que, para altitudes onde o número Mach é um fator limitante, MFC não precisa exceder o número Mach no qual ocorre alarme efetivo de velocidade.	Nota: VFC / MFC não pode ser menor do que uma velocidade a meio caminho entre VMO / MMO e VDF / MDF, exceto que, para altitudes onde o número Mach é um fator limitante, MFC não precisa exceder o número Mach no qual ocorre alarme efetivo de velocidade.	
(3) Estabilidade em subida (apenas para aviões turboélice)	(3) Estabilidade em subida (apenas para aviões turboélice)	
Na demonstração de conformidade com os requisitos do RBAC 23 o requerente deve, em lugar da potência especificada no parágrafo 23.175(a)(4), usar a potência ou empuxo máximo selecionado pelo requerente como uma limitação operacional para uso durante subidas na velocidade de melhor razão de subida, exceto que essa velocidade não precisa ser menor do que 1,4 VS1.	Na demonstração de conformidade com os requisitos do RBAC 23 o requerente deve, em lugar da potência especificada no parágrafo 23.175(a)(4), usar a potência ou empuxo máximo selecionado pelo requerente como uma limitação operacional para uso durante subidas na velocidade de melhor razão de subida, exceto que essa velocidade não precisa ser menor do que 1,4 VS1.	
A135.6 Estóis	A135.6 Estóis	
(a) Aviso de estol	(a) Aviso de estol	
(1) Se for requerido um aviso artificial de estol para demonstrar conformidade com os requisitos do RBAC 23, o dispositivo de aviso deve prover indicações claramente perceptíveis sob as condições esperadas de voo. O uso de um aviso visual, que requeira a atenção dos tripulantes na cabine de comando, não é aceitável por si só.	(1) Se for requerido um aviso artificial de estol para demonstrar conformidade com os requisitos do RBAC 23, o dispositivo de aviso deve prover indicações claramente perceptíveis sob as condições esperadas de voo. O uso de um aviso visual, que requeira a atenção dos tripulantes na cabine de comando, não é aceitável por si só.	
A135.7 Sistemas de controle	A135.7 Sistemas de controle	

(a) Compensadores com comando elétrico. O avião deve atender aos requisitos do RBAC 23 e, em adição, deve ser demonstrado que ele é seguramente controlável e que o piloto pode executar todas as manobras e operações necessárias para efetuar um pouso seguro após qualquer disparo provável do compensador elétrico, que possa ser razoavelmente esperado em serviço, considerando um adequado atraso do piloto após o reconhecimento do disparo do compensador. Essa demonstração deve ser conduzida nos pesos e centros de gravidade críticos do avião.	(a) Compensadores com comando elétrico. O avião deve atender aos requisitos do RBAC 23 e, em adição, deve ser demonstrado que ele é seguramente controlável e que o piloto pode executar todas as manobras e operações necessárias para efetuar um pouso seguro após qualquer disparo provável do compensador elétrico, que possa ser razoavelmente esperado em serviço, considerando um adequado atraso do piloto após o reconhecimento do disparo do compensador. Essa demonstração deve ser conduzida nos pesos e centros de gravidade críticos do avião.	
A135.8 Instrumentos: instalação	A135.8 Instrumentos: instalação	
(a) Arranjos e visibilidade. Cada instrumento deve atender aos requisitos do RBAC 23 e, em adição:	(a) Arranjos e visibilidade. Cada instrumento deve atender aos requisitos do RBAC 23 e, em adição:	
(1) cada instrumento de voo, de navegação e do grupo motopropulsor, a ser usado por qualquer piloto, deve ser nitidamente visível pelo piloto sentado em seu posto, com o menor desvio praticável da posição normal desse piloto quando ele estiver olhando para frente, ao longo da trajetória de voo.	(1) cada instrumento de voo, de navegação e do grupo motopropulsor, a ser usado por qualquer piloto, deve ser nitidamente visível pelo piloto sentado em seu posto, com o menor desvio praticável da posição normal desse piloto quando ele estiver olhando para frente, ao longo da trajetória de voo.	
(2) os instrumentos de voo requeridos pelo RBAC 23 e pelas aplicáveis regras operacionais devem ser grupados no painel de instrumentos e centrados, tanto quanto praticável, em torno do plano vertical da visão para frente de cada piloto. Em adição:	(2) os instrumentos de voo requeridos pelo RBAC 23 e pelas aplicáveis regras operacionais devem ser grupados no painel de instrumentos e centrados, tanto quanto praticável, em torno do plano vertical da visão para frente de cada piloto. Em adição:	
(i) o instrumento que mais efetivamente indicar a atitude deve ficar na posição central superior do painel;	(i) o instrumento que mais efetivamente indicar a atitude deve ficar na posição central superior do painel;	
(ii) o instrumento que mais efetivamente indicar a velocidade deve ficar adjacente e diretamente à esquerda do instrumento colocado na posição central superior do painel;	(ii) o instrumento que mais efetivamente indicar a velocidade deve ficar adjacente e diretamente à esquerda do instrumento colocado na posição central superior do painel;	
(iii) o instrumento que mais efetivamente indicar a altitude deve ficar adjacente e diretamente à direita do instrumento colocado na posição central superior do painel; e	(iii) o instrumento que mais efetivamente indicar a altitude deve ficar adjacente e diretamente à direita do instrumento colocado na posição central superior do painel; e	
(iv) o instrumento que mais efetivamente indicar a direção do voo deve ficar adjacente e diretamente abaixo do instrumento colocado na posição central superior do painel.	(iv) o instrumento que mais efetivamente indicar a direção do voo deve ficar adjacente e diretamente abaixo do instrumento colocado na posição central superior do painel.	
(b) Sistema indicador de velocidade no ar. Cada sistema indicador de velocidade no ar deve atender aos requisitos do RBAC 23 e, em adição:	(b) Sistema indicador de velocidade no ar. Cada sistema indicador de velocidade no ar deve atender aos requisitos do RBAC 23 e, em adição:	
(1) Instrumentos indicadores de velocidade no ar devem ser de um tipo aprovado e devem ser calibrados para indicar velocidade verdadeira ao nível do mar e atmosfera padrão, com o mínimo erro praticável de calibração do instrumento, quando as correspondentes pressões de "pitot" e estática forem aplicadas aos instrumentos.	(1) Instrumentos indicadores de velocidade no ar devem ser de um tipo aprovado e devem ser calibrados para indicar velocidade verdadeira ao nível do mar e atmosfera padrão, com o mínimo erro praticável de calibração do instrumento, quando as correspondentes pressões de "*pitot*" e estática forem aplicadas aos instrumentos.	
(2) O sistema de indicação de velocidades no ar deve ser calibrado para determinar seu erro (isto é, a relação entre IAS e CAS) em voo e durante a aceleração na corrida de decolagem no solo. A calibração na corrida no solo deve ser obtida entre 0,8 do valor mínimo de V1 e 1,2 do valor máximo de V1, considerando as faixas aprovadas de altitude e peso. A calibração na corrida no solo é determinada assumindo-se uma falha de motor no valor mínimo de V1.	(2) O sistema de indicação de velocidades no ar deve ser calibrado para determinar seu erro (isto é, a relação entre IAS e CAS) em voo e durante a aceleração na corrida de decolagem no solo. A calibração na corrida no solo deve ser obtida entre 0,8 do valor mínimo de V1 e 1,2 do valor máximo de V1, considerando as faixas aprovadas de altitude e peso. A calibração na corrida no solo é determinada assumindo-se uma falha de motor no valor mínimo de V1.	

(3) O erro de velocidade da instalação, excluindo o erro de calibração de instrumento, não pode exceder 3 % ou 5 nós, o que for maior, ao longo da faixa de velocidade desde VMO até 1,3 VS1 com flapes recolhidos, e desde 1,3 VSO até VFE com flapes na posição de pouso.	(3) O erro de velocidade da instalação, excluindo o erro de calibração de instrumento, não pode exceder 3 % ou 5 nós, o que for maior, ao longo da faixa de velocidade desde VMO até 1,3 VS1 com flapes recolhidos, e desde 1,3 VSO até VFE com flapes na posição de pouso.	
(4) As informações mostrando a relação entre IAS e CAS devem ser incluídas no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(4) As informações mostrando a relação entre IAS e CAS devem ser incluídas no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	
(c) Sistema de pressão estática. O sistema de pressão estática deve atender aos requisitos do RBAC 23. A calibração do sistema do altímetro deve ser determinada e incluída no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(c) Sistema de pressão estática. O sistema de pressão estática deve atender aos requisitos do RBAC 23. A calibração do sistema do altímetro deve ser determinada e incluída no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	
A135.9 Informações e limitações operacionais	A135.9 Informações e limitações operacionais	
(a) Velocidade máxima limite de operação VMO / MMO. Em lugar de estabelecer limitações operacionais baseadas em VNE e VNO, o requerente deve estabelecer uma velocidade máxima limite de operação, VMO / MMO, como se segue:	(a) Velocidade máxima limite de operação VMO / MMO. Em lugar de estabelecer limitações operacionais baseadas em VNE e VNO, o requerente deve estabelecer uma velocidade máxima limite de operação, VMO / MMO, como se segue:	
(1) A velocidade máxima limite de operação não pode exceder a velocidade de cruzeiro de projeto VC e deve ficar suficientemente abaixo da VD / MD ou VDF / MDF para que seja altamente improvável que tais velocidades sejam excedidas inadvertidamente em voo.	(1) A velocidade máxima limite de operação não pode exceder a velocidade de cruzeiro de projeto VC e deve ficar suficientemente abaixo da VD / MD ou VDF / MDF para que seja altamente improvável que tais velocidades sejam excedidas inadvertidamente em voo.	
(2) A velocidade VMO não deve exceder 0,8 VD / MD ou 0,8 VDF / MDF, a menos que demonstrações em voo, incluindo as perturbações especificadas pelo órgão certificador, indicarem que uma margem menor de velocidade não irá resultar em velocidades excedendo VD / MD ou VDF / MDF. Nessa avaliação devem ser levadas em consideração variações atmosféricas, rajadas horizontais, erros do sistema e dos equipamentos e variações na produção das células.	(2) A velocidade VMO não deve exceder 0,8 VD / MD ou 0,8 VDF / MDF, a menos que demonstrações em voo, incluindo as perturbações especificadas pelo órgão certificador, indicarem que uma margem menor de velocidade não irá resultar em velocidades excedendo VD / MD ou VDF / MDF. Nessa avaliação devem ser levadas em consideração variações atmosféricas, rajadas horizontais, erros do sistema e dos equipamentos e variações na produção das células.	
(b) Tripulação de voo mínima. Além de atender aos requisitos do RBAC 23, o requerente deve estabelecer o número mínimo e o tipo de qualificação dos tripulantes de voo, suficientes para a operação segura do avião, considerando:	(b) Tripulação de voo mínima. Além de atender aos requisitos do RBAC 23, o requerente deve estabelecer o número mínimo e o tipo de qualificação dos tripulantes de voo, suficientes para a operação segura do avião, considerando:	
(1) Cada espécie de operação para a qual o requerente deseja aprovação;	(1) Cada espécie de operação para a qual o requerente deseja aprovação;	
(2) A carga de trabalho de cada tripulante, considerando o seguinte:	(2) A carga de trabalho de cada tripulante, considerando o seguinte:	
(i) controle da trajetória de voo;	(i) controle da trajetória de voo;	
(ii) prevenção de colisões;	(ii) prevenção de colisões;	
(iii) navegação;	(iii) navegação;	
(iv) comunicações;	(iv) comunicações;	
(v) operação e monitoramento e todos os sistemas essenciais do avião;	(v) operação e monitoramento e todos os sistemas essenciais do avião;	
(vi) decisões de comando.	(vi) decisões de comando.	
(3) A acessibilidade e a facilidade de operação dos controles necessários pelo apropriado tripulante, durante todas as operações normais e de emergência, com os tripulantes sentados em seus postos de trabalho.	(3) A acessibilidade e a facilidade de operação dos controles necessários pelo apropriado tripulante, durante todas as operações normais e de emergência, com os tripulantes sentados em seus postos de trabalho.	
(c) Indicador de velocidade. O indicador de velocidade deve atender aos requisitos aplicáveis do RBAC 23, exceto que as marcas e placas em termos de VNO e VNE devem ser substituídas por marcas e placas em termos de VMO / MMO. As marcas do indicador de velocidade devem ser facilmente legíveis e inteligíveis pelo piloto. Uma placa adjacente ao indicador de velocidade é um meio aceitável para cumprir o previsto no RBAC 23.	(c) Indicador de velocidade. O indicador de velocidade deve atender aos requisitos aplicáveis do RBAC 23, exceto que as marcas e placas em termos de VNO e VNE devem ser substituídas por marcas e placas em termos de VMO / MMO. As marcas do indicador de velocidade devem ser facilmente legíveis e inteligíveis pelo piloto. Uma placa adjacente ao indicador de velocidade é um meio aceitável para cumprir o previsto no RBAC 23.	
A135.10 Manual de voo da aeronave	A135.10 Manual de voo da aeronave	

(a) Geral. O Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) deve ser elaborado em conformidade com os requisitos do RBAC 23. Em adição, os limites de operação e as informações sobre desempenho dos parágrafos (b) e (c) desta seção devem ser incluídas.	(a) Geral. O Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) deve ser elaborado em conformidade com os requisitos do RBAC 23. Em adição, os limites de operação e as informações sobre desempenho dos parágrafos (b) e (c) desta seção devem ser incluídas.	
(b) Limitações de operação. O Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) deve incluir as seguintes limitações:	(b) Limitações de operação. O Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) deve incluir as seguintes limitações:	
(1) limitações de velocidade.	(1) limitações de velocidade.	
(i) a velocidade máxima limite de operação, VMO / MMO, e uma informação enfatizando que esse limite de velocidade não pode ser deliberadamente excedido em qualquer regime de voo (subida, cruzeiro ou descida), a menos que velocidades maiores sejam autorizadas para ensaios em voo ou treinamento de piloto;	(i) a velocidade máxima limite de operação, VMO / MMO, e uma informação enfatizando que esse limite de velocidade não pode ser deliberadamente excedido em qualquer regime de voo (subida, cruzeiro ou descida), a menos que velocidades maiores sejam autorizadas para ensaios em voo ou treinamento de piloto;	
(ii) se uma limitação de velocidade for estabelecida em termos de efeitos de compressibilidade, uma informação enfatizando tais efeitos e os sintomas, comportamento provável do avião e procedimentos recomendados para recuperação; e	(ii) se uma limitação de velocidade for estabelecida em termos de efeitos de compressibilidade, uma informação enfatizando tais efeitos e os sintomas, comportamento provável do avião e procedimentos recomendados para recuperação; e	
(iii) os limites de velocidade expressos em termos de VMO / MMO no lugar de VNO e VNE.	(iii) os limites de velocidade expressos em termos de VMO / MMO no lugar de VNO e VNE~~.~~;	
(2) limitações de peso de decolagem. O peso máximo de decolagem para cada altitude de aeródromo, temperatura ambiente e comprimento de pista disponível para decolagem, dentro das faixas selecionadas pelo requerente, não pode exceder o peso no qual:	(2) limitações de peso de decolagem. O peso máximo de decolagem para cada altitude de aeródromo, temperatura ambiente e comprimento de pista disponível para decolagem, dentro das faixas selecionadas pelo requerente, não pode exceder o peso no qual:	
(i) a distância de decolagem com todos os motores operando, determinada segundo o parágrafo A135.3(b)(2) deste apêndice, ou a distância de aceleração e parada, determinada segundo o parágrafo A135.3(b)(3) deste apêndice, a que for maior, iguala o comprimento disponível de pista;	(i) a distância de decolagem com todos os motores operando, determinada segundo o parágrafo A135.3(b)(2) deste apêndice, ou a distância de aceleração e parada, determinada segundo o parágrafo A135.3(b)(3) deste apêndice, a que for maior, iguala o comprimento disponível de pista;	
(ii) o avião atende aos requisitos de decolagem com um motor inoperante especificados no parágrafo A135.3(b)(5) deste apêndice; e	(ii) o avião atende aos requisitos de decolagem com um motor inoperante especificados no parágrafo A135.3(b)(5) deste apêndice; e	
(iii) o avião atende aos requisitos de subida de decolagem e de subida em rota, com um motor inoperante, especificados nos parágrafos A135.3(c)(2) e (3) deste apêndice.	(iii) o avião atende aos requisitos de subida de decolagem e de subida em rota, com um motor inoperante, especificados nos parágrafos A135.3(c)(2) e (3) deste apêndice~~.~~; e	
(3) limitações de peso de pouso. O peso máximo de pouso para cada elevação de aeródromo (na temperatura padrão) e cada comprimento de pista disponível para pouso, dentro das faixas selecionadas pelo requerente. Esse peso não pode exceder o peso no qual o comprimento de campo de pouso determinado segundo o parágrafo A135.3(d)(2) deste apêndice iguala o comprimento de pista disponível. Quando demonstrando a conformidade com essa limitação operacional, é aceitável assumir-se que o peso de pouso no destino é igual ao peso de decolagem reduzido do peso do óleo e combustível consumidos normalmente em rota.	(3) limitações de peso de pouso. O peso máximo de pouso para cada elevação de aeródromo (na temperatura padrão) e cada comprimento de pista disponível para pouso, dentro das faixas selecionadas pelo requerente. Esse peso não pode exceder o peso no qual o comprimento de campo de pouso determinado segundo o parágrafo A135.3(d)(2) deste apêndice iguala o comprimento de pista disponível. Quando demonstrando a conformidade com essa limitação operacional, é aceitável assumir-se que o peso de pouso no destino é igual ao peso de decolagem reduzido do peso do óleo e combustível consumidos normalmente em rota.	
(c) Informações sobre desempenho. O Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) deve conter as informações sobre desempenho determinadas de acordo com os requisitos de desempenho deste apêndice. Essas informações devem incluir o seguinte:	(c) Informações sobre desempenho. O Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) deve conter as informações sobre desempenho determinadas de acordo com os requisitos de desempenho deste apêndice. Essas informações devem incluir o seguinte:	

(1) dados suficientes para que os pesos limites de decolagem especificados no parágrafo A135.10 b(2) possam ser determinados para todas as temperaturas e altitudes dentro das limitações operacionais selecionadas pelo requerente.	(1) dados suficientes para que os pesos limites de decolagem especificados no parágrafo A135.10 b(2) possam ser determinados para todas as temperaturas e altitudes dentro das limitações operacionais selecionadas pelo requerente~~.~~;	
(2) as condições sob as quais as informações de desempenho foram obtidas, incluindo a velocidade a 15 m (50 pés) de altura usada para determinar distâncias de pouso.	(2) as condições sob as quais as informações de desempenho foram obtidas, incluindo a velocidade a 15 m (50 pés) de altura usada para determinar distâncias de pouso~~.~~;	
(3) informações sobre desempenho (determinadas por extrapolações e calculadas para a faixa de pesos entre os pesos máximos de pouso e de decolagem) para:	(3) informações sobre desempenho (determinadas por extrapolações e calculadas para a faixa de pesos entre os pesos máximos de pouso e de decolagem) para:	
(i) subida em configuração de pouso; e	(i) subida em configuração de pouso; e	
(ii) distância de pouso.	(ii) distância de pouso~~.~~;	
(4) os procedimentos estabelecidos segundo o parágrafo A135.3(a) deste apêndice relacionados com as limitações e informações requeridas por esta seção, sob a forma de material de orientação, incluindo quaisquer limitações e informações relevantes.	(4) os procedimentos estabelecidos segundo o parágrafo A135.3(a) deste apêndice relacionados com as limitações e informações requeridas por esta seção, sob a forma de material de orientação, incluindo quaisquer limitações e informações relevantes~~.~~;	
(5) uma explanação sobre características significativas ou não usuais de voo e de maneabilidade no solo do avião.	(5) uma explanação sobre características significativas ou não usuais de voo e de maneabilidade no solo do avião~~.~~; e	
(6) as velocidades, em termos de IAS, correspondentes àquelas determinadas para decolagem segundo a o parágrafo A135.3(b)(2) deste apêndice.	(6) as velocidades, em termos de IAS, correspondentes àquelas determinadas para decolagem segundo a o parágrafo A135.3(b)(2) deste apêndice.	
(d) Altitude máxima de operação. Deve ser especificada no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) a altitude máxima na qual a operação é permitida, como limitada por características de voo, estruturais, do grupo motopropulsor, funcionais ou de equipamentos.	(d) Altitude máxima de operação. Deve ser especificada no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) a altitude máxima na qual a operação é permitida, como limitada por características de voo, estruturais, do grupo motopropulsor, funcionais ou de equipamentos.	
(e) Provisões para guarda do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM). Deve haver provisões para guardar o Manual de Voo a bordo; essas provisões devem consistir em local fixo, que seja prontamente acessível ao piloto.	(e) Provisões para guarda do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM). Deve haver provisões para guardar o Manual de Voo a bordo; essas provisões devem consistir em local fixo, que seja prontamente acessível ao piloto.	
(f) Procedimentos operacionais. Os procedimentos para reacender motores a turbina em voo (incluindo efeitos de altitude) devem ser colocados no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(f) Procedimentos operacionais. Os procedimentos para reacender motores a turbina em voo (incluindo efeitos de altitude) devem ser colocados no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	
A135.11 Requisitos da célula - cargas em voo	A135.11 Requisitos da célula - cargas em voo	
(a) Torque do motor	(a) Torque do motor	
(1) Cada berço de motor turboélice, assim como as estruturas que o suportam, deve ser projetado para os seguintes efeitos de torque:	(1) Cada berço de motor turboélice, assim como as estruturas que o suportam, deve ser projetado para os seguintes efeitos de torque:	
(i) sob as condições previstas no RBAC 23.	(i) sob as condições previstas no RBAC 23~~.~~;	
(ii) o torque limite do motor correspondente à potência e à rotação da hélice em decolagem, multiplicado por um fator que leve em conta o mau funcionamento do sistema de controle da hélice, incluindo ação rápida de embandeiramento ocorrendo simultaneamente com cargas de 1 g em voo nivelado. Na ausência de uma análise racional, um fator de 1,6 deve ser usado.	(ii) o torque limite do motor correspondente à potência e à rotação da hélice em decolagem, multiplicado por um fator que leve em conta o mau funcionamento do sistema de controle da hélice, incluindo ação rápida de embandeiramento ocorrendo simultaneamente com cargas de 1 g em voo nivelado. Na ausência de uma análise racional, um fator de 1,6 deve ser usado.	
(2) o torque limite é obtido pela multiplicação do torque médio por um fator de 1,25.	(2) ~~o~~O torque limite é obtido pela multiplicação do torque médio por um fator de 1,25.	
(b) Cargas giroscópicas de motor a turbina. Cada berço de motor turboélice, assim como as estruturas que o suportam, deve ser projetado para as cargas giroscópicas que resultam, com os motores na rotação máxima contínua, de uma das condições abaixo:	(b) Cargas giroscópicas de motor a turbina. Cada berço de motor turboélice, assim como as estruturas que o suportam, deve ser projetado para as cargas giroscópicas que resultam, com os motores na rotação máxima contínua, de uma das condições abaixo:	
(1) as condições especificadas no RBAC 23; ou	(1) as condições especificadas no RBAC 23; ou	
(2) todas as combinações possíveis das condições abaixo:	(2) todas as combinações possíveis das condições abaixo:	

(i) uma velocidade de guinada de 2,5 radianos por segundo;	(i) uma velocidade de guinada de 2,5 radianos por segundo;	
(ii) uma velocidade de arfagem de 1,0 radiano por segundo;	(ii) uma velocidade de arfagem de 1,0 radiano por segundo;	
(iii) um fator de carga normal de 2,5; e	(iii) um fator de carga normal de 2,5; e	
(iv) tração máxima contínua.	(iv) tração máxima contínua.	
(c) Cargas assimétricas devidas a falha de motor	(c) Cargas assimétricas devidas a falha de motor	
(1) Aviões turboélice devem ser projetados para as cargas assimétricas resultantes da falha do motor crítico, incluindo as condições abaixo combinadas com um mau funcionamento simples do sistema limitador de arrasto da hélice e considerando, ainda, a provável ação corretiva do piloto sobre os controles de voo:	(1) Aviões turboélice devem ser projetados para as cargas assimétricas resultantes da falha do motor crítico, incluindo as condições abaixo combinadas com um mau funcionamento simples do sistema limitador de arrasto da hélice e considerando, ainda, a provável ação corretiva do piloto sobre os controles de voo:	
(i) em velocidades entre VMO e VD, as cargas resultantes de falha de potência em virtude de interrupção do fluxo de combustível são consideradas como cargas limites;	(i) em velocidades entre VMO e VD, as cargas resultantes de falha de potência em virtude de interrupção do fluxo de combustível são consideradas como cargas limites;	
(ii) em velocidades entre VMO e VC, as cargas resultantes da desconexão entre o compressor do motor e a turbina, ou resultantes da perda de palhetas da turbina, são consideradas como cargas finais;	(ii) em velocidades entre VMO e VC, as cargas resultantes da desconexão entre o compressor do motor e a turbina, ou resultantes da perda de palhetas da turbina, são consideradas como cargas finais;	
(iii) o histórico no tempo da diminuição da tração e do aumento do arrasto, decorrentes das falhas de motor estabelecidas, deve ser substanciado por ensaios ou outros dados aplicáveis à particular combinação motor-hélice; e	(iii) o histórico no tempo da diminuição da tração e do aumento do arrasto, decorrentes das falhas de motor estabelecidas, deve ser substanciado por ensaios ou outros dados aplicáveis à particular combinação motor-hélice; e	
(iv) a demora e a magnitude da provável ação corretiva do piloto devem ser estimadas conservativamente, considerando as características da particular combinação motor-hélice-avião.	(iv) a demora e a magnitude da provável ação corretiva do piloto devem ser estimadas conservativamente, considerando as características da particular combinação motor-hélice-avião.	
(2) A ação corretiva do piloto pode ser assumida como iniciando-se no momento em que é atingida a velocidade máxima de guinada, mas não antes de 2 segundos após a falha do motor. A magnitude da ação corretiva pode ser baseada nas forças de controle do RBAC 23, exceto que podem ser consideradas forças menores se for demonstrado, por análise ou por ensaio, que com essas forças é possível controlar a guinada e o rolamento resultante da condição de falha de motor estabelecida.	(2) A ação corretiva do piloto pode ser assumida como iniciando-se no momento em que é atingida a velocidade máxima de guinada, mas não antes de 2 segundos após a falha do motor. A magnitude da ação corretiva pode ser baseada nas forças de controle do RBAC 23, exceto que podem ser consideradas forças menores se for demonstrado, por análise ou por ensaio, que com essas forças é possível controlar a guinada e o rolamento resultante da condição de falha de motor estabelecida.	
A135.12 Cargas no solo	A135.12 Cargas no solo	
(a) Unidades de trem de pouso com rodas duplas. Deve ser demonstrado que cada unidade de trem de pouso com rodas duplas, assim como as estruturas que a suportam, atende aos seguintes requisitos:	(a) Unidades de trem de pouso com rodas duplas. Deve ser demonstrado que cada unidade de trem de pouso com rodas duplas, assim como as estruturas que a suportam, atende aos seguintes requisitos:	
(1) curvas com pivotamento. Deve ser assumido que o avião executa uma curva sobre um lado do trem de pouso principal, com os freios desse lado travados. O fator de carga limite vertical deve ser igual a 1,0 e o coeficiente de atrito igual a 0,8. Essa condição precisa ser aplicada somente ao trem de pouso principal e à estrutura que o suporta;	(1) curvas com pivotamento. Deve ser assumido que o avião executa uma curva sobre um lado do trem de pouso principal, com os freios desse lado travados. O fator de carga limite vertical deve ser igual a 1,0 e o coeficiente de atrito igual a 0,8. Essa condição precisa ser aplicada somente ao trem de pouso principal e à estrutura que o suporta;	
(2) inflação desigual de pneus. A distribuição de cargas de 40-60%, estabelecidas no RBAC 23, deve ser aplicada a rodas duplas; e	(2) inflação desigual de pneus. A distribuição de cargas de 40-60%, estabelecidas no RBAC 23, deve ser aplicada a rodas duplas; e	
(3) pneu vazio:	(3) pneu vazio:	
(i) 60% das cargas estabelecidas pelo RBAC 23 devem ser aplicadas a cada roda de uma unidade; e	(i) 60% das cargas estabelecidas pelo RBAC 23 devem ser aplicadas a cada roda de uma unidade; e	

(ii) 60% da carga de arrasto limite e da carga lateral, juntamente com 100% da carga limite vertical estabelecidas de acordo com o RBAC 23, devem ser aplicadas a cada roda de cada unidade, exceto quando a carga vertical não exceder a carga vertical máxima do parágrafo A135.12(a)(3)(i).	(ii) 60% da carga de arrasto limite e da carga lateral, juntamente com 100% da carga limite vertical estabelecidas de acordo com o RBAC 23, devem ser aplicadas a cada roda de cada unidade, exceto quando a carga vertical não exceder a carga vertical máxima do parágrafo A135.12(a)(3)(i).	
A135.13 Avaliação de fadiga	A135.13 Avaliação de fadiga	
(a) Avaliação em fadiga das asas e estruturas associadas. A menos que seja demonstrado que a estrutura, os níveis de tensão de operação, os materiais usados e a utilização esperada são comparáveis, sob o ponto de vista de fadiga, a um projeto similar que tenha tido experiência satisfatória em serviço, a resistência, os detalhes de projeto e a fabricação daquelas partes de asa, da estrutura de asa interna à fuselagem e das estruturas de suporte, cuja falha possa ser catastrófica, devem ser avaliadas sob um dos critérios seguintes:	(a) Avaliação em fadiga das asas e estruturas associadas. A menos que seja demonstrado que a estrutura, os níveis de tensão de operação, os materiais usados e a utilização esperada são comparáveis, sob o ponto de vista de fadiga, a um projeto similar que tenha tido experiência satisfatória em serviço, a resistência, os detalhes de projeto e a fabricação daquelas partes de asa, da estrutura de asa interna à fuselagem e das estruturas de suporte, cuja falha possa ser catastrófica, devem ser avaliadas sob um dos critérios seguintes:	
(1) uma investigação da resistência a fadiga na qual seja demonstrado por análise, por ensaios ou por ambos que a estrutura é capaz de suportar as cargas repetidas, com magnitude variável, esperadas em serviço; ou	(1) uma investigação da resistência a fadiga na qual seja demonstrado por análise, por ensaios ou por ambos que a estrutura é capaz de suportar as cargas repetidas, com magnitude variável, esperadas em serviço; ou	
(2) uma investigação da resistência “fail-safe” na qual seja demonstrada por análise, por ensaios ou por ambos que não é provável uma falha catastrófica da estrutura por fadiga ou por falha parcial óbvia de um elemento estrutural principal, e que a estrutura remanescente é capaz de suportar um fator de carga final igual a 75% do fator de carga limite crítico, na velocidade VC. Essas cargas devem ser multiplicadas por um fator de 1,15, a menos que os efeitos dinâmicos da falha, sob carga estática, sejam considerados.	(2) uma investigação da resistência “fail-safe” na qual seja demonstrada por análise, por ensaios ou por ambos que não é provável uma falha catastrófica da estrutura por fadiga ou por falha parcial óbvia de um elemento estrutural principal, e que a estrutura remanescente é capaz de suportar um fator de carga final igual a 75% do fator de carga limite crítico, na velocidade VC. Essas cargas devem ser multiplicadas por um fator de 1,15, a menos que os efeitos dinâmicos da falha, sob carga estática, sejam considerados.	
A135.14 Projeto e construção	A135.14 Projeto e construção	
(a) “Flutter”. Para aviões turboélice multimotores, deve ser feita uma avaliação dinâmica e essa avaliação deve incluir:	(a) “Flutter”. Para aviões turboélice multimotores, deve ser feita uma avaliação dinâmica e essa avaliação deve incluir:	
(1) as forças elásticas, de inércia e aerodinâmicas significativas, associadas com as rotações e os deslocamentos do plano de rotação da hélice; e	(1) as forças elásticas, de inércia e aerodinâmicas significativas, associadas com as rotações e os deslocamentos do plano de rotação da hélice; e	
(2) a rigidez do conjunto motor-hélice-nacele, assim como as apropriadas variações do amortecimento da particular configuração.	(2) a rigidez do conjunto motor-hélice-nacele, assim como as apropriadas variações do amortecimento da particular configuração.	
A135.15 Trem de pouso	A135.15 Trem de pouso	
(a) Dispositivo de alarme do trem de pouso operado pelos flapes. Aviões com trem de pouso retrátil e com flapes de asa devem ser equipados com um dispositivo de alarme que funcione continuamente quando os flapes de asa estiverem baixados para uma posição que ative o dispositivo de alarme, provendo um alarme adequado antes do pouso, quando usando os procedimentos normais de pouso, caso o trem de pouso não se encontre totalmente baixado e travado. Não pode haver um sistema de cancelamento manual desse dispositivo de alarme. A unidade sensora da posição do flape pode ser instalada em qualquer posição conveniente. O sistema para esse dispositivo pode usar qualquer parte do sistema provido para outros dispositivos de alarme do trem de pouso (incluindo o dispositivo sonoro do alarme).	(a) Dispositivo de alarme do trem de pouso operado pelos flapes. Aviões com trem de pouso retrátil e com flapes de asa devem ser equipados com um dispositivo de alarme que funcione continuamente quando os flapes de asa estiverem baixados para uma posição que ative o dispositivo de alarme, provendo um alarme adequado antes do pouso, quando usando os procedimentos normais de pouso, caso o trem de pouso não se encontre totalmente baixado e travado. Não pode haver um sistema de cancelamento manual desse dispositivo de alarme. A unidade sensora da posição do flape pode ser instalada em qualquer posição conveniente. O sistema para esse dispositivo pode usar qualquer parte do sistema provido para outros dispositivos de alarme do trem de pouso (incluindo o dispositivo sonoro do alarme).	
A135.16 Acomodações para pessoal e para cargas	A135.16 Acomodações para pessoal e para cargas	

(a) Compartimentos para cargas e bagagens. Os compartimentos para cargas e bagagens devem ser projetados para atender ao RBAC 23 e, em adição, devem ser providos meios para proteger os passageiros contra ferimentos causados pelo conteúdo de qualquer compartimento de carga ou bagagem, quando a força final de inércia, para frente, for de 9 g.	(a) Compartimentos para cargas e bagagens. Os compartimentos para cargas e bagagens devem ser projetados para atender ao RBAC 23 e, em adição, devem ser providos meios para proteger os passageiros contra ferimentos causados pelo conteúdo de qualquer compartimento de carga ou bagagem, quando a força final de inércia, para frente, for de 9 g.	
(b) Portas e saídas. O avião deve atender ao previsto no RBAC 23. Em adição:	(b) Portas e saídas. O avião deve atender ao previsto no RBAC 23. Em adição:	
(1) deve haver meios para travar e proteger cada porta e saída externa contra abertura em voo, seja inadvertidamente por pessoas, seja como resultado de falha mecânica. Cada porta externa deve ser operável tanto do interior quanto do exterior do avião;	(1) deve haver meios para travar e proteger cada porta e saída externa contra abertura em voo, seja inadvertidamente por pessoas, seja como resultado de falha mecânica. Cada porta externa deve ser operável tanto do interior quanto do exterior do avião;	
(2) deve haver meios para permitir inspeção visual direta, pelos tripulantes, do mecanismo de travamento, visando determinar se portas e saídas externas, para as quais o movimento inicial de abertura é para fora, estão totalmente travadas. Adicionalmente, deve haver um meio visual para sinalizar aos tripulantes quando portas externas de uso normal estiverem totalmente fechadas e travadas;	(2) deve haver meios para permitir inspeção visual direta, pelos tripulantes, do mecanismo de travamento, visando determinar se portas e saídas externas, para as quais o movimento inicial de abertura é para fora, estão totalmente travadas. Adicionalmente, deve haver um meio visual para sinalizar aos tripulantes quando portas externas de uso normal estiverem totalmente fechadas e travadas;	
(3) a porta de entrada de passageiros deve ser qualificada como saída de emergência ao nível do assoalho. Cada saída de emergência adicional requerida, exceto saídas ao nível do assoalho, deve ser localizada sobre as asas ou deve ser provida com meios aceitáveis para auxiliar os passageiros a descer para o solo. Em adição à porta de entrada dos passageiros:	(3) a porta de entrada de passageiros deve ser qualificada como saída de emergência ao nível do assoalho. Cada saída de emergência adicional requerida, exceto saídas ao nível do assoalho, deve ser localizada sobre as asas ou deve ser provida com meios aceitáveis para auxiliar os passageiros a descer para o solo. Em adição à porta de entrada dos passageiros:	
(i) para uma capacidade total de assentos igual ou inferior a 15 assentos, são requeridas duas saídas de emergência, uma em cada lado da fuselagem, como definidas no RBAC 23; e	(i) para uma capacidade total de assentos igual ou inferior a 15 assentos, são requeridas duas saídas de emergência, uma em cada lado da fuselagem, como definidas no RBAC 23; e	
(ii) para uma capacidade total de assentos de 16 a 23 assentos, são requeridas 3 saídas de emergência, como definidas no RBAC 23, com uma do mesmo lado da porta e duas no lado da fuselagem oposto à porta;	(ii) para uma capacidade total de assentos de 16 a 23 assentos, são requeridas 3 saídas de emergência, como definidas no RBAC 23, com uma do mesmo lado da porta e duas no lado da fuselagem oposto à porta;	
(4) deve ser conduzida uma demonstração de evacuação do avião, utilizando o número máximo de ocupantes para o qual a certificação foi requerida. A demonstração deve ser conduzida sob condições noturnas simuladas, utilizando apenas as saídas de emergência do lado mais crítico do avião. Os participantes devem representar os passageiros médios de um detentor de certificado, sem prática ou ensaio anterior à demonstração. A evacuação deve ser completada em 90 segundos;	(4) deve ser conduzida uma demonstração de evacuação do avião, utilizando o número máximo de ocupantes para o qual a certificação foi requerida. A demonstração deve ser conduzida sob condições noturnas simuladas, utilizando apenas as saídas de emergência do lado mais crítico do avião. Os participantes devem representar os passageiros médios de um detentor de certificado, sem prática ou ensaio anterior à demonstração. A evacuação deve ser completada em 90 segundos;	
(5) cada saída de emergência deve ser marcada com uma placa com a palavra “Saída” escrita em letras brancas com 2,54 cm (1 pol.) de altura sobre um fundo vermelho com 5,08 cm (2 pol.) de altura; a placa deve ser auto-iluminada ou ser independentemente iluminada internamente por eletricidade, devendo possuir uma luminescência (brilho) mínima de 160 microlamberts. As cores podem ser invertidas se a iluminação do compartimento dos passageiros for, essencialmente, a mesma;	(5) cada saída de emergência deve ser marcada com uma placa com a palavra “Saída” escrita em letras brancas com 2,54 cm (1 pol.) de altura sobre um fundo vermelho com 5,08 cm (2 pol.) de altura; a placa deve ser auto- iluminada ou ser independentemente iluminada internamente por eletricidade, devendo possuir uma luminescência (brilho) mínima de 160 microlamberts. As cores podem ser invertidas se a iluminação do compartimento dos passageiros for, essencialmente, a mesma;	
(6) o acesso a uma saída de emergência do tipo janela não pode ser obstruído por assentos ou encostos de assentos; e	(6) o acesso a uma saída de emergência do tipo janela não pode ser obstruído por assentos ou encostos de assentos; e	
(7) a largura do corredor principal dos passageiros, em qualquer ponto entre assentos, deve igualar ou exceder os valores da tabela abaixo:	(7) a largura do corredor principal dos passageiros, em qualquer ponto entre assentos, deve igualar ou exceder os valores da tabela abaixo:	
[TABELA]	[TABELA]	

A135.17 Diversos	A135.17 Diversos	
(a) Proteção contra impacto de raios. Partes que sejam eletricamente isoladas da célula básica devem ser ligadas à mesma através de pára-raios, a menos que o impacto de um raio na parte isolada:	(a) Proteção contra impacto de raios. Partes que sejam eletricamente isoladas da célula básica devem ser ligadas à mesma através de p~~á~~ara-raios, a menos que o impacto de um raio na parte isolada:	
(1) seja improvável por ser blindada por outras partes; ou	(1) seja improvável por ser blindada por outras partes; ou	
(2) não constitua risco.	(2) não constitua risco.	
(b) Proteção contra gelo. Se for desejada certificação para provisões para proteção contra gelo, deve ser demonstrada conformidade com o seguinte:	(b) Proteção contra gelo. Se for desejada certificação para provisões para proteção contra gelo, deve ser demonstrada conformidade com o seguinte:	
(1) os procedimentos recomendados para o uso do equipamento de proteção contra gelo devem ser incluídos no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM);	(1) os procedimentos recomendados para o uso do equipamento de proteção contra gelo devem ser incluídos no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM);	
(2) deve ser feita uma análise para estabelecer, com base nas necessidades operacionais do avião, a adequabilidade do sistema para proteger contra gelo os vários componentes do avião. Em adição, devem ser conduzidos ensaios do sistema de proteção contra gelo, visando demonstrar que o avião é capaz de operar com segurança nas condições de gelo máxima contínua e máxima intermitente descritas no apêndice C do RBAC 25; e	(2) deve ser feita uma análise para estabelecer, com base nas necessidades operacionais do avião, a adequabilidade do sistema para proteger contra gelo os vários componentes do avião. Em adição, devem ser conduzidos ensaios do sistema de proteção contra gelo, visando demonstrar que o avião é capaz de operar com segurança nas condições de gelo máxima contínua e máxima intermitente descritas no apêndice C do RBAC 25; e	
(3) a conformidade com toda esta seção ou com partes dela pode ser demonstrada por referência, quando aplicável por similaridade de projeto , as análises e ensaios executados pelo requerente em um modelo de tipo certificado.	(3) a conformidade com toda esta seção ou com partes dela pode ser demonstrada por referência, quando aplicável por similaridade de projeto~~-~~, as análises e ensaios executados pelo requerente em um modelo de tipo certificado.	
(c) Informações sobre manutenção. O requerente deve fornecer ao proprietário no momento da entrega do avião, as informações que ele, o requerente, considerar essenciais à manutenção apropriada do avião. Essas informações devem incluir o seguinte:	(c) Informações sobre manutenção. O requerente deve fornecer ao proprietário no momento da entrega do avião, as informações que ele, o requerente, considerar essenciais à manutenção apropriada do avião. Essas informações devem incluir o seguinte:	
(1) descrição dos sistemas, incluindo os controles hidráulicos, elétricos e de combustível;	(1) descrição dos sistemas, incluindo os controles hidráulicos, elétricos e de combustível;	
(2) instruções sobre lubrificação, informando sua periodicidade e os lubrificantes e fluidos a serem usados nos vários sistemas;	(2) instruções sobre lubrificação, informando sua periodicidade e os lubrificantes e fluidos a serem usados nos vários sistemas;	
(3) as pressões e as cargas elétricas aplicáveis aos vários sistemas;	(3) as pressões e as cargas elétricas aplicáveis aos vários sistemas;	
(4) tolerâncias e ajustes necessárias ao funcionamento apropriado;	(4) tolerâncias e ajustes necessária~~a~~os ao funcionamento apropriado;	
(5) os métodos de nivelamento, levantamento e reboque;	(5) os métodos de nivelamento, levantamento e reboque;	
(6) métodos para balanceamento das superfícies de controle;	(6) métodos para balanceamento das superfícies de controle;	
(7) identificação das estruturas primárias e secundárias;	(7) identificação das estruturas primárias e secundárias;	
(8) periodicidade e extensão das inspeções necessárias à apropriada operação do avião;	(8) periodicidade e extensão das inspeções necessárias à apropriada operação do avião;	
(9) métodos especiais de reparos aplicáveis ao avião;	(9) métodos especiais de reparos aplicáveis ao avião;	
(10) técnicas especiais de inspeção tais como inspeções por raios-X, ultra-som e partículas magnéticas; e	(10) técnicas especiais de inspeção tais como inspeções por raios-X, ~~ultra-som~~ultrassom e partículas magnéticas; e	
(11) listagem das ferramentas especiais.	(11) listagem das ferramentas especiais.	
A135.18 Propulsão geral	A135.18 Propulsão geral	
(a) Características de vibração. Para aviões turboélice, a instalação dos motores não pode resultar em características de vibração dos motores excedendo aquelas estabelecidas durante a certificação de tipo do motor.	(a) Características de vibração. Para aviões turboélice, a instalação dos motores não pode resultar em características de vibração dos motores excedendo aquelas estabelecidas durante a certificação de tipo do motor.	

(b) Reacendimento do motor em voo. Se o motor de um avião turboélice não puder ser religado na altitude máxima de cruzeiro, deve ser determinada a altitude máxima na qual o reacendimento pode ser executado consistentemente. As informações sobre reacendimento em voo devem ser incluídas no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(b) Reacendimento do motor em voo. Se o motor de um avião turboélice não puder ser religado na altitude máxima de cruzeiro, deve ser determinada a altitude máxima na qual o reacendimento pode ser executado consistentemente. As informações sobre reacendimento em voo devem ser incluídas no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	
(c) Motores	(c) Motores	
(1) Motores turboélice. Para motores turboélice a instalação deve atender ao seguinte:	(1) Motores turboélice. Para motores turboélice a instalação deve atender ao seguinte:	
(i) isolamento do motor. Os grupos motopropulsores devem ser arranjados e isolados uns dos outros, para permitir operação em pelo menos uma configuração, de modo que a falha ou mau funcionamento de qualquer motor ou de qualquer sistema que possa afetar o motor não vá:	(i) isolamento do motor. Os grupos motopropulsores devem ser arranjados e isolados uns dos outros, para permitir operação em pelo menos uma configuração, de modo que a falha ou mau funcionamento de qualquer motor ou de qualquer sistema que possa afetar o motor não vá:	
(A) impedir a continuação segura da operação dos motores remanescentes; ou	(A) impedir a continuação segura da operação dos motores remanescentes; ou	
(B) requerer ação imediata de qualquer tripulante para prosseguir a operação segura.	(B) requerer ação imediata de qualquer tripulante para prosseguir a operação segura.	
(ii) controle da rotação do motor. Deve haver meios para parar e reiniciar individualmente a rotação de qualquer motor em voo, exceto que a rotação do motor não precisa ser parada se o prosseguimento da mesma não prejudicar a segurança do avião. Cada componente do sistema de parada e reinicio de rotação, colocado do lado da parede de fogo virado para o motor e que possa ser exposto a um incêndio, deve ser pelo menos resistente ao fogo. Se o sistema hidráulico de embandeiramento da hélice for usado para esse fim, as linhas de embandeiramento, sob as condições de operação que possam ser esperadas durante embandeiramentos, devem ser pelo menos resistentes ao fogo.	(ii) controle da rotação do motor. Deve haver meios para parar e reiniciar individualmente a rotação de qualquer motor em voo, exceto que a rotação do motor não precisa ser parada se o prosseguimento da mesma não prejudicar a segurança do avião. Cada componente do sistema de parada e reinicio de rotação, colocado do lado da parede de fogo virado para o motor e que possa ser exposto a um incêndio, deve ser pelo menos resistente ao fogo. Se o sistema hidráulico de embandeiramento da hélice for usado para esse fim, as linhas de embandeiramento, sob as condições de operação que possam ser esperadas durante embandeiramentos, devem ser pelo menos resistentes ao fogo.	
(iii) dispositivos de controle da rotação do motor e das temperaturas dos gases. Os sistemas do grupo motopropulsor associados com dispositivos, sistemas e instrumentação de controle do motor devem prover razoável garantia de que as limitações de operação do motor, que possam afetar adversamente a integridade estrutural do rotor da turbina, não serão excedidas em serviço.	(iii) dispositivos de controle da rotação do motor e das temperaturas dos gases. Os sistemas do grupo motopropulsor associados com dispositivos, sistemas e instrumentação de controle do motor devem prover razoável garantia de que as limitações de operação do motor, que possam afetar adversamente a integridade estrutural do rotor da turbina, não serão excedidas em serviço.	
(2) Aviões com motores convencionais. Para prover isolamento entre motores convencionais, os grupos motopropulsores devem ser arranjados e isolados uns dos outros, para permitir operação em pelo menos uma configuração, de modo que a falha ou mau funcionamento de qualquer motor ou de qualquer sistema que possa afetar o motor não vá:	(2) Aviões com motores convencionais. Para prover isolamento entre motores convencionais, os grupos motopropulsores devem ser arranjados e isolados uns dos outros, para permitir operação em pelo menos uma configuração, de modo que a falha ou mau funcionamento de qualquer motor ou de qualquer sistema que possa afetar o motor não vá:	
(i) impedir a continuação segura da operação dos motores remanescentes; ou	(i) impedir a continuação segura da operação dos motores remanescentes; ou	
(ii) requerer ação imediata de qualquer tripulante para prosseguir a operação segura.	(ii) requerer ação imediata de qualquer tripulante para prosseguir a operação segura.	
(d) Sistema de reversão para turboélices	(d) Sistema de reversão para turboélices	
(1) Os sistemas de reversão de turboélices, planejados para operação no solo, devem ser projetados de modo que nenhuma falha simples ou mau funcionamento do sistema resulte em empuxo reverso indesejável, sob qualquer condição esperada de operação. Falhas de elementos estruturais não precisam ser consideradas, se a probabilidade de ocorrência dessa espécie de falha for extremamente remota.	(1) Os sistemas de reversão de turboélices, planejados para operação no solo, devem ser projetados de modo que nenhuma falha simples ou mau funcionamento do sistema resulte em empuxo reverso indesejável, sob qualquer condição esperada de operação. Falhas de elementos estruturais não precisam ser consideradas, se a probabilidade de ocorrência dessa espécie de falha for extremamente remota.	

(2) Os sistemas de reversão de turboélices, planejados para operação em voo, devem ser projetados de modo que nenhuma condição insegura ocorra durante a operação normal do sistema ou como decorrência de uma falha (ou combinação razoavelmente provável de falhas) do sistema de reversão, sob qualquer condição previsível de operação do avião. A falha de elementos estruturais não precisa ser considerada, se a probabilidade de ocorrência dessa espécie de falha for extremamente remota.	(2) Os sistemas de reversão de turboélices, planejados para operação em voo, devem ser projetados de modo que nenhuma condição insegura ocorra durante a operação normal do sistema ou como decorrência de uma falha (ou combinação razoavelmente provável de falhas) do sistema de reversão, sob qualquer condição previsível de operação do avião. A falha de elementos estruturais não precisa ser considerada, se a probabilidade de ocorrência dessa espécie de falha for extremamente remota.	
(3) Para sistemas de hélices que permitam que as pás das hélices se movam, a partir da posição de passo mínimo em voo, para uma posição que seja substancialmente menor que a posição do batente normal de passo mínimo em voo, a conformidade com esta seção pode ser demonstrada por análise de falhas, ensaios, ou ambos. A análise pode incluir ou ser suportada pelas análises feitas para demonstrar conformidade com os requisitos de certificação de tipo da hélice e dos componentes associados instalados. Será dado crédito às pertinentes análises e ensaios executados pelos fabricantes das hélices e dos motores.	(3) Para sistemas de hélices que permitam que as pás das hélices se movam, a partir da posição de passo mínimo em voo, para uma posição que seja substancialmente menor que a posição do batente normal de passo mínimo em voo, a conformidade com esta seção pode ser demonstrada por análise de falhas, ensaios, ou ambos. A análise pode incluir ou ser suportada pelas análises feitas para demonstrar conformidade com os requisitos de certificação de tipo da hélice e dos componentes associados instalados. Será dado crédito às pertinentes análises e ensaios executados pelos fabricantes das hélices e dos motores.	
(e) Sistema limitador de arrasto de turboélice. Os sistemas de limitação de arrasto para turboélices devem ser projetados de modo que nenhuma falha simples ou mau funcionamento de qualquer dos sistemas, durante operação normal ou em emergência, resulte em um arrasto da hélice superior àquele para o qual o avião foi projetado. Falhas de elementos estruturais do sistema limitador de arrasto não precisam ser consideradas, se a probabilidade de ocorrência dessa espécie de falha for extremamente remota.	(e) Sistema limitador de arrasto de turboélice. Os sistemas de limitação de arrasto para turboélices devem ser projetados de modo que nenhuma falha simples ou mau funcionamento de qualquer dos sistemas, durante operação normal ou em emergência, resulte em um arrasto da hélice superior àquele para o qual o avião foi projetado. Falhas de elementos estruturais do sistema limitador de arrasto não precisam ser consideradas, se a probabilidade de ocorrência dessa espécie de falha for extremamente remota.	
(f) Características de operação de motores a turbina. Para aviões com motores a turbina, as características de operação dos motores devem ser investigadas em voo para determinar que nenhuma característica adversa (como estol, pulsação ou apagamento em voo) se apresenta em grau perigoso, durante as operações normais e em emergência, dentro das faixas de limitações operacionais do avião e do motor.	(f) Características de operação de motores a turbina. Para aviões com motores a turbina, as características de operação dos motores devem ser investigadas em voo para determinar que nenhuma característica adversa (como estol, pulsação ou apagamento em voo) se apresenta em grau perigoso, durante as operações normais e em emergência, dentro das faixas de limitações operacionais do avião e do motor.	
(g) Fluxo de combustível	(g) Fluxo de combustível	
(1) Aviões com motores turboélice:	(1) Aviões com motores turboélice:	
(i) o sistema de combustível deve prover alimentação contínua de combustível para operação normal dos motores, sem interrupção devida ao término do combustível em qualquer outro tanque que não o tanque principal; e	(i) o sistema de combustível deve prover alimentação contínua de combustível para operação normal dos motores, sem interrupção devida ao término do combustível em qualquer outro tanque que não o tanque principal; e	
(ii) a razão de fluxo de combustível para um sistema de bomba de combustível de motor turboélice não pode ser inferior a 125% do fluxo de combustível requerido para desenvolver as condições de potência de decolagem, na atmosfera padrão ao nível do mar, selecionada e incluída como uma limitação operacional no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	(ii) a razão de fluxo de combustível para um sistema de bomba de combustível de motor turboélice não pode ser inferior a 125% do fluxo de combustível requerido para desenvolver as condições de potência de decolagem, na atmosfera padrão ao nível do mar, selecionada e incluída como uma limitação operacional no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM).	
(2) Aviões com motores convencionais. Para aviões com motores convencionais, é aceitável que a razão de fluxo de combustível para cada sistema de bomba de combustível (suprimento principal e de reserva) seja igual a 125% do consumo de combustível do motor em decolagem.	(2) Aviões com motores convencionais. Para aviões com motores convencionais, é aceitável que a razão de fluxo de combustível para cada sistema de bomba de combustível (suprimento principal e de reserva) seja igual a 125% do consumo de combustível do motor em decolagem.	
A135.19 Componentes do sistema de combustível	A135.19 Componentes do sistema de combustível	

(a) Bombas de combustível. Para aviões com motores turboélice, deve ser provida uma fonte de potência confiável e independente para cada bomba usada com motores a turbina que não possuam provisões para acionar mecanicamente as bombas principais. Deve ser demonstrado que as instalações das bombas proporcionam confiabilidade e durabilidade equivalentes às previstas no RBAC 23.	(a) Bombas de combustível. Para aviões com motores turboélice, deve ser provida uma fonte de potência confiável e independente para cada bomba usada com motores a turbina que não possuam provisões para acionar mecanicamente as bombas principais. Deve ser demonstrado que as instalações das bombas proporcionam confiabilidade e durabilidade equivalentes às previstas no RBAC 23.	
(b) Tela ou filtro de combustível. Para aviões com motores turboélice aplica-se o seguinte:	(b) Tela ou filtro de combustível. Para aviões com motores turboélice aplica-se o seguinte:	
(1) deve haver uma tela ou filtro de combustível entre a saída do tanque e o dispositivo medidor de combustível do motor. Em adição, a tela ou filtro deve:	(1) deve haver uma tela ou filtro de combustível entre a saída do tanque e o dispositivo medidor de combustível do motor. Em adição, a tela ou filtro deve:	
(i) ficar entre a saída do tanque e a entrada da bomba com deslocamento positivo acionada pelo motor, caso exista tal bomba;	(i) ficar entre a saída do tanque e a entrada da bomba com deslocamento positivo acionada pelo motor, caso exista tal bomba;	
(ii) ser acessível para drenagem e limpeza e, para o elemento filtrante, ser facilmente removível; e	(ii) ser acessível para drenagem e limpeza e, para o elemento filtrante, ser facilmente removível; e	
(iii) ser montado de modo que seu peso não seja suportado pelas linhas a ele conectadas ou pelas conexões de entrada e saída da tela ou filtro propriamente dito.	(iii) ser montado de modo que seu peso não seja suportado pelas linhas a ele conectadas ou pelas conexões de entrada e saída da tela ou filtro propriamente dito.	
(2) a menos que existam meios no sistema de combustível para evitar o acúmulo de gelo no filtro, deve haver meios para automaticamente manter o fluxo de combustível se ocorrer bloqueio do filtro por gelo; e	(2) a menos que existam meios no sistema de combustível para evitar o acúmulo de gelo no filtro, deve haver meios para automaticamente manter o fluxo de combustível se ocorrer bloqueio do filtro por gelo; e	
(3) a tela ou filtro deve ter capacidade adequada (quanto às limitações operacionais estabelecidas para assegurar serviço apropriado) e malha apropriada para assegurar operação do motor com o combustível contaminado a um grau (no que diz respeito ao tamanho e densidade de partículas) que possa ser razoavelmente esperado em serviço. O grau de filtragem do combustível não pode ser menor do que aquele estabelecido para certificação de tipo do motor.	(3) a tela ou filtro deve ter capacidade adequada (quanto às limitações operacionais estabelecidas para assegurar serviço apropriado) e malha apropriada para assegurar operação do motor com o combustível contaminado a um grau (no que diz respeito ao tamanho e densidade de partículas) que possa ser razoavelmente esperado em serviço. O grau de filtragem do combustível não pode ser menor do que aquele estabelecido para certificação de tipo do motor.	
(c) Proteção contra impacto de raio. Deve ser provida proteção contra a ignição de vapores inflamáveis de combustível, emanados do sistema de respiros, devido a impacto de raios.	(c) Proteção contra impacto de raio. Deve ser provida proteção contra a ignição de vapores inflamáveis de combustível, emanados do sistema de respiros, devido a impacto de raios.	
A135.20 Arrefecimento	A135.20 Arrefecimento	
(a) Procedimentos de ensaios de arrefecimento em aviões com motores turboélice	(a) Procedimentos de ensaios de arrefecimento em aviões com motores turboélice	
(1) Aviões com motores turboélice devem demonstrar conformidade com o RBAC 23 durante os estágios de voo de decolagem, subida, cruzeiro e pouso, correspondentes aos aplicáveis requisitos de desempenho. Os ensaios de arrefecimento devem ser conduzidos com o avião na configuração e nas condições de operação que sejam críticas em relação ao arrefecimento durante cada estágio de voo. Para os ensaios de arrefecimento uma temperatura está "estabilizada" quando sua razão de variação é menor que 1,1º C (2ºF) por minuto.	(1) Aviões com motores turboélice devem demonstrar conformidade com o RBAC 23 durante os estágios de voo de decolagem, subida, cruzeiro e pouso, correspondentes aos aplicáveis requisitos de desempenho. Os ensaios de arrefecimento devem ser conduzidos com o avião na configuração e nas condições de operação que sejam críticas em relação ao arrefecimento durante cada estágio de voo. Para os ensaios de arrefecimento uma temperatura está "estabilizada" quando sua razão de variação é menor que 1,1º C (2ºF) por minuto.	

(2) As temperaturas devem ser estabilizadas sob as condições a partir das quais é feita a entrada em cada estágio de voo sendo investigado, a menos que a condição de entrada seja uma na qual as temperaturas dos componentes e dos fluidos do motor não se estabilizariam; nesse caso, deve ser conduzida uma operação dentro de todas as condições de entrada, antes de entrar no estágio de voo a ser investigado, de modo a permitir que as temperaturas atinjam seus níveis naturais no momento da entrada. Os ensaios de arrefecimento na decolagem devem ser precedidos por um período durante o qual as temperaturas dos componentes e fluidos do motor são estabilizadas com os motores em marcha lenta no solo.	(2) As temperaturas devem ser estabilizadas sob as condições a partir das quais é feita a entrada em cada estágio de voo sendo investigado, a menos que a condição de entrada seja uma na qual as temperaturas dos componentes e dos fluidos do motor não se estabilizariam; nesse caso, deve ser conduzida uma operação dentro de todas as condições de entrada, antes de entrar no estágio de voo a ser investigado, de modo a permitir que as temperaturas atinjam seus níveis naturais no momento da entrada. Os ensaios de arrefecimento na decolagem devem ser precedidos por um período durante o qual as temperaturas dos componentes e fluidos do motor são estabilizadas com os motores em marcha lenta no solo.	
(3) Os ensaios de arrefecimento em cada estágio de voo devem ser prosseguidos até que:	(3) Os ensaios de arrefecimento em cada estágio de voo devem ser prosseguidos até que:	
(i) as temperaturas dos componentes e dos fluidos do motor sejam estabilizadas;	(i) as temperaturas dos componentes e dos fluidos do motor sejam estabilizadas;	
(ii) o estágio de voo seja completado; ou	(ii) o estágio de voo seja completado; ou	
(iii) um limite operacional seja atingido.	(iii) um limite operacional seja atingido.	
A135.21 Sistema de indução	A135.21 Sistema de indução	
(a) Indução de ar. Para aviões com motores turboélice:	(a) Indução de ar. Para aviões com motores turboélice:	
(1) deve haver meios para evitar que quantidades perigosas de líquidos inflamáveis, proveniente de drenos e respiros de combustível ou de vazamentos de outros componentes de sistemas de fluidos inflamáveis, entrem no sistema de entrada de ar dos motores.	(1) deve haver meios para evitar que quantidades perigosas de líquidos inflamáveis, proveniente de drenos e respiros de combustível ou de vazamentos de outros componentes de sistemas de fluidos inflamáveis, entrem no sistema de entrada de ar dos motores.	
(2) os dutos das entradas de ar devem ser localizados ou protegidos de modo a minimizar a probabilidade de ingestão de material estranho durante a decolagem, pouso e táxi.	(2) os dutos das entradas de ar devem ser localizados ou protegidos de modo a minimizar a probabilidade de ingestão de material estranho durante a decolagem, pouso e táxi.	
(b) Proteção do sistema de indução contra gelo. Em aviões com motores turboélice, cada motor a turbina deve ser capaz de operar ao longo de sua faixa de potência em voo, sem efeitos adversos na operação e sem perdas sérias de potência ou empuxo, sob as condições de gelo especificadas no apêndice C do RBAC 25. Em adição, deve haver meios para indicar, ao apropriado tripulante de voo, o funcionamento do sistema de proteção contra gelo do grupo motopropulsor.	(b) Proteção do sistema de indução contra gelo. Em aviões com motores turboélice, cada motor a turbina deve ser capaz de operar ao longo de sua faixa de potência em voo, sem efeitos adversos na operação e sem perdas sérias de potência ou empuxo, sob as condições de gelo especificadas no apêndice C do RBAC 25. Em adição, deve haver meios para indicar, ao apropriado tripulante de voo, o funcionamento do sistema de proteção contra gelo do grupo motopropulsor.	
(c) Sistema de sangria de ar de motores a turbina. Os sistemas de sangria de ar dos motores a turbina de aviões turboélice devem ser investigados para determinar:	(c) Sistema de sangria de ar de motores a turbina. Os sistemas de sangria de ar dos motores a turbina de aviões turboélice devem ser investigados para determinar:	
(1) que não resultará em nenhum risco para a aeronave a ruptura de um duto de sangria. Essa condição deve considerar que a falha de um duto pode ocorrer em qualquer ponto entre o flange do motor e o componente do avião servido pela sangria de ar; e	(1) que não resultará em nenhum risco para a aeronave a ruptura de um duto de sangria. Essa condição deve considerar que a falha de um duto pode ocorrer em qualquer ponto entre o flange do motor e o componente do avião servido pela sangria de ar; e	
(2) que, se o sistema de sangria de ar for usado diretamente para pressurização da cabine, não será possível uma contaminação perigosa do sistema de ar da cabine no evento de falha do sistema de lubrificação.	(2) que, se o sistema de sangria de ar for usado diretamente para pressurização da cabine, não será possível uma contaminação perigosa do sistema de ar da cabine no evento de falha do sistema de lubrificação.	
A135.22 Sistema de escapamento	A135.22 Sistema de escapamento	

Dreno do sistema de escapamento. Sistemas de escapamento de motores turboélice que possuam pontos baixos ou poços devem incorporar drenos nesses locais. Esses drenos devem descarregar livrando o avião em atitude normal de solo e de voo, e visam a evitar o acúmulo de combustível no caso de falha de uma tentativa de dar partida no motor.	Dreno do sistema de escapamento. Sistemas de escapamento de motores turboélice que possuam pontos baixos ou poços devem incorporar drenos nesses locais. Esses drenos devem descarregar livrando o avião em atitude normal de solo e de voo, e visam a evitar o acúmulo de combustível no caso de falha de uma tentativa de dar partida no motor.	
A135.23 Acessórios e controles do grupo motopropulsor	A135.23 Acessórios e controles do grupo motopropulsor	
(a) Controles do motor. Se as manetes ou alavancas de controle de potência de aviões com motores turboélice forem tais que uma certa posição desses controles reduza o fluxo de combustível para os motores abaixo daquele necessário para a operação satisfatória e segura em marcha lenta, com o avião em voo, devem ser providos meios para impedir movimentação inadvertida desses controles para a referida posição. Os meios providos devem incorporar uma trava positiva ou batente na posição de marcha lenta e devem requerer uma operação separada e distinta, por parte do tripulante, para deslocar o controle da faixa normal de operação do motor.	(a) Controles do motor. Se as manetes ou alavancas de controle de potência de aviões com motores turboélice forem tais que uma certa posição desses controles reduza o fluxo de combustível para os motores abaixo daquele necessário para a operação satisfatória e segura em marcha lenta, com o avião em voo, devem ser providos meios para impedir movimentação inadvertida desses controles para a referida posição. Os meios providos devem incorporar uma trava positiva ou batente na posição de marcha lenta e devem requerer uma operação separada e distinta, por parte do tripulante, para deslocar o controle da faixa normal de operação do motor.	
(b) Controles de reversão de tração. Em aviões com motores turboélice, os controles de reversão da tração das hélices devem possuir meios para impedir uma operação inadvertida. Esses meios devem possuir uma trava positiva ou batente na posição de marcha lenta e devem requerer uma operação separada e distinta, por parte do tripulante, para deslocar o controle da posição de regime de voo.	(b) Controles de reversão de tração. Em aviões com motores turboélice, os controles de reversão da tração das hélices devem possuir meios para impedir uma operação inadvertida. Esses meios devem possuir uma trava positiva ou batente na posição de marcha lenta e devem requerer uma operação separada e distinta, por parte do tripulante, para deslocar o controle da posição de regime de voo.	
(c) Sistema de ignição do motor. Cada sistema de ignição de aviões com motores turboélice deve ser considerado como carga elétrica essencial.	(c) Sistema de ignição do motor. Cada sistema de ignição de aviões com motores turboélice deve ser considerado como carga elétrica essencial.	
(d) Acessórios do grupo moto-propulsor. Os acessórios do grupo motopropulsor devem atender ao previsto no RBAC 23 e, se o prosseguimento da rotação de qualquer acessório acionado remotamente pelo motor for perigoso quando ocorrer um mau funcionamento, deve haver meios para impedir essa rotação, sem interferir com a continuação da operação do motor.	(d) Acessórios do grupo ~~moto-propulsor~~motopropulsor. Os acessórios do grupo motopropulsor devem atender ao previsto no RBAC 23 e, se o prosseguimento da rotação de qualquer acessório acionado remotamente pelo motor for perigoso quando ocorrer um mau funcionamento, deve haver meios para impedir essa rotação, sem interferir com a continuação da operação do motor.	
A135.24 Proteção do grupo motopropulsor contra fogo	A135.24 Proteção do grupo motopropulsor contra fogo	
(a) Sistema detector de fogo. Para aviões com motores turboélice aplica-se o seguinte:	(a) Sistema detector de fogo. Para aviões com motores turboélice aplica-se o seguinte:	
(1) deve haver meios que assegurem a pronta detecção de um incêndio em um compartimento de motor. Um sensor de superaquecimento, em cada saída de ar de arrefecimento do motor, é um método aceitável de atender a este requisito;	(1) deve haver meios que assegurem a pronta detecção de um incêndio em um compartimento de motor. Um sensor de superaquecimento, em cada saída de ar de arrefecimento do motor, é um método aceitável de atender a este requisito;	
(2) cada detector de fogo deve ser construído e instalado de modo a suportar as cargas de vibração, de inércia e outras a que possa estar sujeito em operação;	(2) cada detector de fogo deve ser construído e instalado de modo a suportar as cargas de vibração, de inércia e outras a que possa estar sujeito em operação;	
(3) nenhum detector de fogo pode ser afetado por qualquer óleo, água e outros líquidos e vapores que possam estar presentes;	(3) nenhum detector de fogo pode ser afetado por qualquer óleo, água e outros líquidos e vapores que possam estar presentes;	
(4) deve haver meios que permitam a tripulação de voo verificar, em voo, o funcionamento de cada circuito elétrico de detecção de fogo; e	(4) deve haver meios que permitam a tripulação de voo verificar, em voo, o funcionamento de cada circuito elétrico de detecção de fogo; e	
(5) a fiação e outros componentes de cada sistema de detecção de fogo, colocados em uma zona de fogo, devem ser pelo menos resistentes ao fogo.	(5) a fiação e outros componentes de cada sistema de detecção de fogo, colocados em uma zona de fogo, devem ser pelo menos resistentes ao fogo.	

(b) Proteção contra fogo. Capota e revestimento da nacele do motor. Para aviões com motores convencionais, a capota do motor deve ser projetada e construída de modo que nenhum incêndio originado no compartimento do motor possa entrar, seja através de aberturas seja por invasão, em outras áreas onde possa criar riscos adicionais.	(b) Proteção contra fogo. Capota e revestimento da nacele do motor. Para aviões com motores convencionais, a capota do motor deve ser projetada e construída de modo que nenhum incêndio originado no compartimento do motor possa entrar, seja através de aberturas seja por invasão, em outras áreas onde possa criar riscos adicionais.	
(c) Proteção contra fogo em fluidos inflamáveis. Se líquidos ou vapores inflamáveis puderem ser liberados pelo vazamento de sistemas de fluidos em outras áreas que não os compartimentos dos motores, deve haver meios para:	(c) Proteção contra fogo em fluidos inflamáveis. Se líquidos ou vapores inflamáveis puderem ser liberados pelo vazamento de sistemas de fluidos em outras áreas que não os compartimentos dos motores, deve haver meios para:	
(1) evitar a ignição desses fluidos por qualquer outro equipamento; ou	(1) evitar a ignição desses fluidos por qualquer outro equipamento; ou	
(2) controlar qualquer incêndio resultante dessa ignição.	(2) controlar qualquer incêndio resultante dessa ignição.	
A135.25 Equipamentos	A135.25 Equipamentos	
(a) Instrumentos do grupo motopropulsor	(a) Instrumentos do grupo motopropulsor	
(1) Para aviões turboélice requer-se o seguinte:	(1) Para aviões turboélice requer-se o seguinte:	
(i) os instrumentos requeridos pelos parágrafos 23.1305(a)(1) a (4), (b)(2) e (4);	(i) os instrumentos requeridos pelos parágrafos 23.1305(a)(1) a (4), (b)(2) e (4);	
(ii) um indicador de temperatura de gases para cada motor;	(ii) um indicador de temperatura de gases para cada motor;	
(iii) um indicador de temperatura do ar livre;	(iii) um indicador de temperatura do ar livre;	
(iv) um indicador de fluxo de combustível para cada motor;	(iv) um indicador de fluxo de combustível para cada motor;	
(v) um alarme de pressão de óleo para cada motor;	(v) um alarme de pressão de óleo para cada motor;	
(vi) um indicador de torque ou um meio adequado para indicar a potência de saída de cada motor;	(vi) um indicador de torque ou um meio adequado para indicar a potência de saída de cada motor;	
(vii) um indicador de alarme de fogo para cada motor;	(vii) um indicador de alarme de fogo para cada motor;	
(viii) um meio para indicar quando o ângulo das pás da hélice estiver abaixo da posição de passo mínimo correspondente à operação em marcha lenta de voo; e	(viii) um meio para indicar quando o ângulo das pás da hélice estiver abaixo da posição de passo mínimo correspondente à operação em marcha lenta de voo; e	
(ix) um meio para indicar o funcionamento do sistema de proteção contra gelo de cada motor.	(ix) um meio para indicar o funcionamento do sistema de proteção contra gelo de cada motor.	
(2) Para aviões com motores turboélice, o indicador de posição das pás da hélice deve iniciar as indicações quando a pá tiver se movido abaixo da posição de passo mínimo de voo.	(2) Para aviões com motores turboélice, o indicador de posição das pás da hélice deve iniciar as indicações quando a pá tiver se movido abaixo da posição de passo mínimo de voo.	
(3) Os seguintes instrumentos são requeridos para aviões com motores convencionais:	(3) Os seguintes instrumentos são requeridos para aviões com motores convencionais:	
(i) os instrumentos requeridos pelo RBAC 23;	(i) os instrumentos requeridos pelo RBAC 23;	
(ii) um indicador da temperatura da cabeça do cilindro para cada motor; e	(ii) um indicador da temperatura da cabeça do cilindro para cada motor; e	
(iii) um indicador da pressão de admissão para cada motor.	(iii) um indicador da pressão de admissão para cada motor.	
A135.26 Sistemas e equipamentos geral	A135.26 Sistemas e equipamentos geral	
(a) Funcionamento e instalação. Os sistemas e equipamentos do avião devem atender ao RBAC 23 e aos seguintes requisitos:	(a) Funcionamento e instalação. Os sistemas e equipamentos do avião devem atender ao RBAC 23 e aos seguintes requisitos:	
(1) cada item de equipamento adicional instalado deve:	(1) cada item de equipamento adicional instalado deve:	
(i) ser de espécie e de projeto apropriado à sua função pretendida;	(i) ser de espécie e de projeto apropriado à sua função pretendida;	
(ii) ser rotulado com sua identificação, função e limitações de operação, ou com qualquer combinação aplicável dessas informações, a menos que erro em seu uso ou sua atuação inadvertida não possa criar riscos;	(ii) ser rotulado com sua identificação, função e limitações de operação, ou com qualquer combinação aplicável dessas informações, a menos que erro em seu uso ou sua atuação inadvertida não possa criar riscos;	
(iii) ser instalado de acordo com as limitações especificadas para o equipamento; e	(iii) ser instalado de acordo com as limitações especificadas para o equipamento; e	
(iv) funcionar apropriadamente quando instalado.	(iv) funcionar apropriadamente quando instalado~~.~~;	

(2) os sistemas e instalações devem ser projetados para proteger o avião contra riscos no evento de mau funcionamento ou falhas dos mesmos.	(2) os sistemas e instalações devem ser projetados para proteger o avião contra riscos no evento de mau funcionamento ou falhas dos mesmos~~.~~; e	
(3) quando uma instalação, cujo funcionamento é necessário para demonstrar conformidade com os requisitos aplicáveis, requerer um suprimento de energia, essa instalação deve ser considerada como uma carga essencial do suprimento de energia e as fontes de energia, assim como seus sistemas de distribuição, devem ser capazes de alimentar as seguintes cargas de potência, nas combinações prováveis de operação e durante os prováveis tempos de operação:	(3) quando uma instalação, cujo funcionamento é necessário para demonstrar conformidade com os requisitos aplicáveis, requerer um suprimento de energia, essa instalação deve ser considerada como uma carga essencial do suprimento de energia e as fontes de energia, assim como seus sistemas de distribuição, devem ser capazes de alimentar as seguintes cargas de potência, nas combinações prováveis de operação e durante os prováveis tempos de operação:	
(i) todas as cargas essenciais após a falha de qualquer acionador primário, conversor de potência ou dispositivo para guardar energia;	(i) todas as cargas essenciais após a falha de qualquer acionador primário, conversor de potência ou dispositivo para guardar energia;	
(ii) todas as cargas essenciais após a falha de qualquer um dos motores em aviões bimotores; e	(ii) todas as cargas essenciais após a falha de qualquer um dos motores em aviões bimotores; e	
(iii) na determinação das prováveis combinações de operação e dos prováveis tempos de operação das cargas essenciais, para as condições de falha estabelecidas pelos subparágrafos (i) e (ii) deste parágrafo, é permissível assumir-se que as cargas de potência sejam reduzidas de acordo com um procedimento de monitoramento que seja consistente com a segurança nos tipos de operação autorizados.	(iii) na determinação das prováveis combinações de operação e dos prováveis tempos de operação das cargas essenciais, para as condições de falha estabelecidas pelos subparágrafos (i) e (ii) deste parágrafo, é permissível assumir-se que as cargas de potência sejam reduzidas de acordo com um procedimento de monitoramento que seja consistente com a segurança nos tipos de operação autorizados.	
(b) Ventilação. O sistema de ventilação do avião deve atender ao RBAC 23 e, adicionalmente, para aviões pressurizados, o ar de ventilação dos compartimentos da tripulação de voo e dos passageiros deve ser livre de concentrações nocivas ou perigosas de gases e vapores, seja em operação normal, seja no evento de falha ou mau funcionamento razoavelmente prováveis dos sistemas de ventilação, aquecimento, pressurização ou de outros sistemas ou equipamentos. Se o acúmulo de quantidades perigosas de fumaça na área do compartimento dos pilotos for razoavelmente provável, deve ser possível evacuar a fumaça rapidamente.	(b) Ventilação. O sistema de ventilação do avião deve atender ao RBAC 23 e, adicionalmente, para aviões pressurizados, o ar de ventilação dos compartimentos da tripulação de voo e dos passageiros deve ser livre de concentrações nocivas ou perigosas de gases e vapores, seja em operação normal, seja no evento de falha ou mau funcionamento razoavelmente prováveis dos sistemas de ventilação, aquecimento, pressurização ou de outros sistemas ou equipamentos. Se o acúmulo de quantidades perigosas de fumaça na área do compartimento dos pilotos for razoavelmente provável, deve ser possível evacuar a fumaça rapidamente.	
A135.27 Equipamentos e sistemas elétricos	A135.27 Equipamentos e sistemas elétricos	
(a) Geral. Os equipamentos e sistemas elétricos do avião devem atender ao RBAC 23 e aos seguintes requisitos:	(a) Geral. Os equipamentos e sistemas elétricos do avião devem atender ao RBAC 23 e aos seguintes requisitos:	
(1) Capacidade do sistema elétrico. A capacidade de geração requerida e o número e espécies das fontes de energia devem:	(1) Capacidade do sistema elétrico. A capacidade de geração requerida e o número e espécies das fontes de energia devem:	
(i) ser determinadas por uma análise das cargas elétricas; e	(i) ser determinadas por uma análise das cargas elétricas; e	
(ii) atender ao RBAC 23.	(ii) atender ao RBAC 23.	
(2) Sistema de geração. O sistema de geração inclui as fontes de energia elétrica, as barras principais de energia, os cabos de transmissão, os controles associados e os dispositivos de regulagem e de proteção. Esse sistema deve ser projetado de modo que:	(2) Sistema de geração. O sistema de geração inclui as fontes de energia elétrica, as barras principais de energia, os cabos de transmissão, os controles associados e os dispositivos de regulagem e de proteção. Esse sistema deve ser projetado de modo que:	
(i) a voltagem e a frequência do sistema (como aplicável), nos terminais de todos os equipamentos de cargas essenciais, possam ser mantidas dentro dos limites para os quais o equipamento foi projetado, durante qualquer condição provável de operação;	(i) a voltagem e a frequência do sistema (como aplicável), nos terminais de todos os equipamentos de cargas essenciais, possam ser mantidas dentro dos limites para os quais o equipamento foi projetado, durante qualquer condição provável de operação;	
(ii) transientes do sistema devidos a chaveamentos, folgas erradas ou outras causas não possam tornar inoperantes cargas essenciais e não possam causar fumaça ou riscos de incêndio;	(ii) transientes do sistema devidos a chaveamentos, folgas erradas ou outras causas não possam tornar inoperantes cargas essenciais e não possam causar fumaça ou riscos de incêndio;	

(iii) haja meios acessíveis em voo aos apropriados tripulantes, para desconectar, individual ou coletivamente, as fontes de potência elétrica do sistema; e	(iii) haja meios acessíveis em voo aos apropriados tripulantes, para desconectar, individual ou coletivamente, as fontes de potência elétrica do sistema; e	
(iv) haja meios para indicar ao apropriado tripulante os valores do sistema de geração essenciais à segurança da operação do sistema, incluindo a voltagem e a corrente fornecida por cada gerador.	(iv) haja meios para indicar ao apropriado tripulante os valores do sistema de geração essenciais à segurança da operação do sistema, incluindo a voltagem e a corrente fornecida por cada gerador.	
(b) Instalações e equipamentos elétricos. Equipamentos, fiações e controles elétricos devem ser instalados de modo que a operação de qualquer unidade ou sistema de unidades não afete adversamente a operação simultânea de qualquer outra unidade ou sistema elétrico essencial à segurança das operações.	(b) Instalações e equipamentos elétricos. Equipamentos, fiações e controles elétricos devem ser instalados de modo que a operação de qualquer unidade ou sistema de unidades não afete adversamente a operação simultânea de qualquer outra unidade ou sistema elétrico essencial à segurança das operações.	
(c) Sistema de distribuição	(c) Sistema de distribuição	
(1) Para os propósitos de conformidade com esta seção, o sistema de distribuição inclui as barras de distribuição, seus alimentadores associados e cada dispositivo de controle e de proteção.	(1) Para os propósitos de conformidade com esta seção, o sistema de distribuição inclui as barras de distribuição, seus alimentadores associados e cada dispositivo de controle e de proteção.	
(2) Cada sistema deve ser projetado de modo que os circuitos de cargas essenciais possam ser supridos no evento de falhas razoavelmente prováveis ou aberturas de circuitos, incluindo falhas em cabos transportando altas correntes.	(2) Cada sistema deve ser projetado de modo que os circuitos de cargas essenciais possam ser supridos no evento de falhas razoavelmente prováveis ou aberturas de circuitos, incluindo falhas em cabos transportando altas correntes.	
(3) Se duas fontes independentes de energia elétrica, para um particular equipamento ou sistema, forem requeridas por este apêndice, sua alimentação de energia elétrica deve ser assegurada por meios como duplicação de equipamentos elétricos, chaveamento automático ou circuitos multicanais encaminhados separadamente.	(3) Se duas fontes independentes de energia elétrica, para um particular equipamento ou sistema, forem requeridas por este apêndice, sua alimentação de energia elétrica deve ser assegurada por meios como duplicação de equipamentos elétricos, chaveamento automático ou circuitos multicanais encaminhados separadamente.	
(d) Dispositivos protetores de circuito. Os dispositivos protetores dos circuitos elétricos do avião devem atender ao previsto no RBAC 23 e, em adição, os circuitos para cargas que sejam essenciais à segurança das operações devem possuir proteção individual e exclusiva.	(d) Dispositivos protetores de circuito. Os dispositivos protetores dos circuitos elétricos do avião devem atender ao previsto no RBAC 23 e, em adição, os circuitos para cargas que sejam essenciais à segurança das operações devem possuir proteção individual e exclusiva.	
APÊNDICE B DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	APÊNDICE B DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	
PARÁGRAFO 135.152 (a)	PARÁGRAFO 135.152 (a)	
[TABELA]	[TABELA]	Não sofreu alteração.
(1) Quando a fonte de dados for um instrumento do avião (exceto altímetros) de qualidade aceitável para voar o avião, o sistema de gravação (excluindo esses sensores mas incluindo todas as demais características do sistema de gravação) pode prover não mais que metade dos valores desta coluna.	(1) Quando a fonte de dados for um instrumento do avião (exceto altímetros) de qualidade aceitável para voar o avião, o sistema de gravação (excluindo esses sensores mas incluindo todas as demais características do sistema de gravação) pode prover não mais que metade dos valores desta coluna.	
(2) Se forem usados os dados de altitude provenientes de um altímetro "encoder" (resolução de 100 pés), qualquer um dos parâmetros pode ser gravado. Entretanto, se os dados de altitude forem gravados com uma resolução mínima de 25 pés, esses dois parâmetros podem ser omitidos.	(2) Se forem usados os dados de altitude provenientes de um altímetro "*encoder*" (resolução de 100 pés), qualquer um dos parâmetros pode ser gravado. Entretanto, se os dados de altitude forem gravados com uma resolução mínima de 25 pés, esses dois parâmetros podem ser omitidos.	
(3) Porcentagem da faixa total de funcionamento.	(3) Porcentagem da faixa total de funcionamento.	
(4) Esta coluna aplica-se para aviões fabricados após 11 de outubro de 1991.	(4) Esta coluna aplica-se para aviões fabricados após 11 de outubro de 1991.	
APÊNDICE C DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA HELICÓPTEROS	APÊNDICE C DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA HELICÓPTEROS	
PARÁGRAFO 135.152 (a)	PARÁGRAFO 135.152 (a)	
[TABELA]	[TABELA]	Não sofreu alteração.

(1) Quando as fontes de dados forem instrumentos de aeronaves (exceto altímetros) de qualidade aceitável para voá-la, o sistema de gravação (excluindo esses sensores, mas incluindo todas as demais características do sistema de gravação) pode prover não mais que metade dos valores desta coluna.	(1) Quando as fontes de dados forem instrumentos de aeronaves (exceto altímetros) de qualidade aceitável para voá-la, o sistema de gravação (excluindo esses sensores, mas incluindo todas as demais características do sistema de gravação) pode prover não mais que metade dos valores desta coluna.	
(2) Porcentagem da faixa total.	(2) Porcentagem da faixa total.	
(3) Esta coluna aplica-se a aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991.	(3) Esta coluna aplica-se a aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991.	
APÊNDICE D DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	APÊNDICE D DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	
PARÁGRAFO 135.152 (b)	PARÁGRAFO 135.152 (b)	
[TABELA]	[TABELA]	Não sofreu alteração.
(1) Quando a razão de altitude for gravada. A razão de altitude deve possuir suficiente resolução e frequência de amostragem para permitir a obtenção de variações de 5 pés de altitude.	(1) Quando a razão de altitude for gravada. A razão de altitude deve possuir suficiente resolução e frequência de amostragem para permitir a obtenção de variações de 5 pés de altitude.	
(2) Porcentagem da faixa total.	(2) Porcentagem da faixa total.	
(3) Para aviões que possam demonstrar que é possível obter a ação do piloto a partir do movimento do controle (um do outro) para todos os modos de operação e regimes de voo, aplica-se o "ou". Para aviões com sistemas de controle não mecânicos ("fly-by-wire"), aplica-se o "e". Em aviões com várias superfícies, é aceitável gravar uma combinação adequada de movimentos em lugar de gravar a posição de cada superfície separadamente.	(3) Para aviões que possam demonstrar que é possível obter a ação do piloto a partir do movimento do controle (um do outro) para todos os modos de operação e regimes de voo, aplica-se o "ou". Para aviões com sistemas de controle não mecânicos ("*fly-by-wire*"), aplica-se o "e". Em aviões com várias superfícies, é aceitável gravar uma combinação adequada de movimentos em lugar de gravar a posição de cada superfície separadamente.	
(4) Esta coluna aplica-se para aviões fabricados após 11 de outubro de 1991.	(4) Esta coluna aplica-se para aviões fabricados após 11 de outubro de 1991.	
APÊNDICE E DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA HELICÓPTEROS	APÊNDICE E DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÃO PARA GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA HELICÓPTEROS	
PARÁGRAFO 135.152 (b)	PARÁGRAFO 135.152 (b)	
[TABELA]	[TABELA]	Não sofreu alteração.
(1) Porcentagem da faixa total.	(1) Porcentagem da faixa total.	
(2) Esta coluna aplica-se para aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991.	(2) Esta coluna aplica-se para aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991.	
APÊNDICE F DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÕES DE GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	APÊNDICE F DO RBAC 135 ESPECIFICAÇÕES DE GRAVADORES DE DADOS DE VOO PARA AVIÕES	
Todos os valores registrados devem atender aos requisitos de faixa, resolução e precisão durante condições estáticas e dinâmicas.	Todos os valores registrados devem atender aos requisitos de faixa, resolução e precisão durante condições estáticas e dinâmicas.	
Todos os dados registrados devem ser correlacionados em tempo, dentro da faixa de um segundo.	Todos os dados registrados devem ser correlacionados em tempo, dentro da faixa de um segundo.	
[TABELA]	[TABELA]	
(1) Para aviões AIRBUS A300 B2/B4, resolução = 6 seg.	(1) Para aviões AIRBUS A300 B2/B4, resolução = 6 seg.	
(2) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,703º	(2) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,703º	
(3) Para aviões das séries A318/A319/A320/A321, resolução = 0,275%(0,088º>0,064º)	(3) Para aviões das séries A318/A319/A320/A321, resolução = 0,275%(0,088º>0,064º)	
Para aviões das séries A330/A340, resolução = 2.20% (0,703º>0,064º)	Para aviões das séries A330/A340, resolução = 2.20% (0,703º>0,064º)	
(4) Para aviões das séries A318/A319/A320/A321, resolução = 0,22%(0,088º>0,080º)	(4) Para aviões das séries A318/A319/A320/A321, resolução = 0,22%(0,088º>0,080º)	
Para aviões das séries A330/A340, resolução = 1,76% (0,703º>0,064º)	Para aviões das séries A330/A340, resolução = 1,76% (0,703º>0,064º)	
(5) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 1,18% (0,703º>0,120º)	(5) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 1,18% (0,703º>0,120º)	

(6) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,783% (0,352º>0,100º)	(6) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,783% (0,352º>0,100º)	
(7) Para aviões das séries A330/A340, resolução do aileron = 0,704% (0,352º>0,100º)	(7) Para aviões das séries A330/A340, resolução do aileron = 0,704% (0,352º>0,100º)	
Para aviões das séries A330/A340, resolução do spoiler = 1,406% (0,703º>0,100º)	Para aviões das séries A330/A340, resolução do *spoiler* = 1,406% (0,703º>0,100º)	
(8) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,30% (0,176º>0,12º)	(8) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,30% (0,176º>0,12º)	
Para aviões das séries A330/A340, intervalo de amostragem = 1 seg	Para aviões das séries A330/A340, intervalo de amostragem = 1 seg	
(9) Para aviões da série B-717, resolução = 0,05g	(9) Para aviões da série B-717, resolução = 0,05g	
Para aviões Dassault F900C/F900EX, resolução = 0,007g	Para aviões Dassault F900C/F900EX, resolução = 0,007g	
Para aviões EMB 135/145, resolução = 0,009g	Para aviões EMB 135/145, resolução = 0,009g	
(10) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 1,05% (0,250º>0,120º)	(10) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 1,05% (0,250º>0,120º)	
(11) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 1,05% (0,250º>0,120º)	(11) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 1,05% (0,250º>0,120º)	
Para aviões das séries A300 B2/B4, resolução = 0,92% (0,230º>0,125º)	Para aviões das séries A300 B2/B4, resolução = 0,92% (0,230º>0,125º)	
(12) Para aviões das séries A330/A340, resolução do spoiler = 1,406% (0,703º>0,100º)	(12) Para aviões das séries A330/A340, resolução do *spoiler* = 1,406% (0,703º>0,100º)	
(13) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,5ºC	(13) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,5ºC	
(14) Para aviões Dassault F900C/F900EX, resolução da altitude rádio = 1,25 pés	(14) Para aviões Dassault F900C/F900EX, resolução da altitude rádio = 1,25 pés	
Para aviões EMB 135/145, resolução da altitude rádio = 2 pés	Para aviões EMB 135/145, resolução da altitude rádio = 2 pés	
(15) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,352º	(15) Para aviões das séries A330/A340, resolução = 0,352º	
(16) Para aviões das séries A318/A319/A320/A321, resolução = 4,32%	(16) Para aviões das séries A318/A319/A320/A321, resolução = 4,32%	
Para aviões das séries A330/A340, resolução = 3,27 da faixa total de ângulo das manetes (TLA); para empuxo reverso, a resolução do ângulo reverso da manete (RLA) é não linear ao longo de toda a faixa ativa do reverso que vai de 51,54° a 96,14°. Pode-se considerar a resolução como sendo de 2,8º uniformemente ao longo de toda a faixa ativa de empuxo reverso ou de 2,9% de 96,14°, valor total da faixa.	Para aviões das séries A330/A340, resolução = 3,27 da faixa total de ângulo das manetes (TLA); para empuxo reverso, a resolução do ângulo reverso da manete (RLA) é não linear ao longo de toda a faixa ativa do reverso que vai de 51,54° a 96,14°. Pode-se considerar a resolução como sendo de 2,8º uniformemente ao longo de toda a faixa ativa de empuxo reverso ou de 2,9% de 96,14°, valor total da faixa.	
(17) Para aviões das séries A318/A319/A320/A321 com motores IAE, resolução = 2,58%	(17) Para aviões das séries A318/A319/A320/A321 com motores IAE, resolução = 2,58%	
(18) Para aviões EMB 135/145, resolução = 3,4% (4º>1º)	(18) Para aviões EMB 135/145, resolução = 3,4% (4º>1º)	
APÊNDICE G DO RBAC 135 VOOS A GRANDES DISTANCIAS DE AVIÕES COM DOIS MOTORES A TURBINA (ETOPS)	APÊNDICE G DO RBAC 135 VOOS A GRANDES DISTANCIAS DE AVIÕES COM DOIS MOTORES A TURBINA (ETOPS)	
G135.1 Definições	G135.1 Definições	
(a) Aeródromo adequado significa um aeródromo listado nas Especificações Operativas de um detentor de certificado, aprovado pela ANAC, que atende às limitações para pouso da seção 135.385 ou é um aeródromo militar ativo e operacional.	(a) Aeródromo adequado significa um aeródromo listado nas Especificações Operativas de um detentor de certificado, aprovado pela ANAC, que atende às limitações para pouso da seção 135.385 ou é um aeródromo militar ativo e operacional.	
(b) Aeródromo de alternativa em rota ETOPS significa um aeródromo adequado e conveniente no qual um avião pode pousar após experimentar uma parada de motor ou outra condição anormal ou de emergência que ocorra em rota durante uma operação ETOPS.	(b) Aeródromo de alternativa em rota ETOPS significa um aeródromo adequado e conveniente no qual um avião pode pousar após experimentar uma parada de motor ou outra condição anormal ou de emergência que ocorra em rota durante uma operação ETOPS.	
(c) Ponto de entrada ETOPS significa o primeiro ponto da rota em um voo ETOPS, determinado considerando-se velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo e distante mais de 180 minutos de um Aeródromo Adequado.	(c) Ponto de entrada ETOPS significa o primeiro ponto da rota em um voo ETOPS, determinado considerando-se velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo e distante mais de 180 minutos de um Aeródromo Adequado.	

(d) Qualificação ETOPS significa a qualificação que uma pessoa, responsável pela manutenção do detentor de certificado, atingiu ao completar com êxito o programa de treinamento ETOPS do detentor de certificado.	(d) Qualificação ETOPS significa a qualificação que uma pessoa, responsável pela manutenção do detentor de certificado, atingiu ao completar com êxito o programa de treinamento ETOPS do detentor de certificado.	
G135.2 Requisitos	G135.2 Requisitos	
(a) Geral. Nenhum detentor de certificado pode operar um avião, que não um avião com configuração exclusivamente cargueira com mais de dois motores, fora do país, a mais de 180 minutos de voo de um aeródromo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) conforme descrito na seção 135.364, a menos que:	(a) Geral. Nenhum detentor de certificado pode operar um avião, que não um avião com configuração exclusivamente cargueira com mais de dois motores, fora do país, a mais de 180 minutos de voo de um aeródromo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) conforme descrito na seção 135.364, a menos que:	
(1) o detentor de certificado receba aprovação ETOPS da ANAC;	(1) o detentor de certificado receba aprovação ETOPS da ANAC;	
(2) a operação seja conduzida em um avião multimotor à turbina, certificado na categoria transporte;	(2) a operação seja conduzida em um avião multimotor ~~à~~a turbina, certificado na categoria transporte;	
(3) a operação seja prevista para não ultrapassar 240 minutos de tempo de voo de um aeródromo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo), conforme descrito na seção 135.364; e	(3) a operação seja prevista para não ultrapassar 240 minutos de tempo de voo de um aeródromo (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo), conforme descrito na seção 135.364; e	
(4) o detentor de certificado atenda aos requisitos deste apêndice.	(4) o detentor de certificado atenda aos requisitos deste apêndice.	
(b) Experiência exigida do detentor de certificado antes de realização de voo ETOPS	(b) Experiência exigida do detentor de certificado antes de realização de voo ETOPS	
Antes de solicitar a aprovação ETOPS, o detentor de certificado deve ter pelo menos 12 meses de experiência na condução de operações internacionais com avião multimotor a turbina categoria transporte. O detentor de certificado pode considerar a seguinte experiência como operações internacionais:	Antes de solicitar a aprovação ETOPS, o detentor de certificado deve ter pelo menos 12 meses de experiência na condução de operações internacionais com avião multimotor a turbina categoria transporte. O detentor de certificado pode considerar a seguinte experiência como operações internacionais:	
(1) experiência ETOPS com outros tipos de aeronaves, na categoria autorizada pela ANAC.	(1) experiência ETOPS com outros tipos de aeronaves, na categoria autorizada pela ANAC.	
(c) Requisitos do avião. Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação ETOPS em um avião que seja fabricado após 17 de fevereiro de 2015, a menos que o avião atenda aos padrões do RBAC 25.1535.	(c) Requisitos do avião. Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação ETOPS em um avião que seja fabricado após 17 de fevereiro de 2015, a menos que o avião atenda aos padrões do RBAC 25.1535.	
(d) Requisitos de informação da tripulação. O detentor de certificado deve assegurar-se que a tripulação tenha acesso, em voo, a informações meteorológicas atualizadas e aspectos operacionais necessários para cumprir com as seções 135.83, 135.225 e 135.229. Isso inclui informações sobre todos os aeródromos de alternativa em rota ETOPS, todos os destinos alternativos e o aeródromo de destino proposto para cada voo ETOPS.	(d) Requisitos de informação da tripulação. O detentor de certificado deve assegurar-se que a tripulação tenha acesso, em voo, a informações meteorológicas atualizadas e aspectos operacionais necessários para cumprir com as seções 135.83, 135.225 e 135.229. Isso inclui informações sobre todos os aeródromos de alternativa em rota ETOPS, todos os destinos alternativos e o aeródromo de destino proposto para cada voo ETOPS.	
(e) Requisitos operacionais	(e) Requisitos operacionais	
(1) Ninguém pode permitir que um voo continue além do ponto de entrada ETOPS, a não ser que:	(1) Ninguém pode permitir que um voo continue além do ponto de entrada ETOPS, a não ser que:	
(i) as condições meteorológicas previstas, para cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS estejam iguais ou acima dos mínimos para o aeródromo conforme previsto nas Especificações Operativas do detentor de certificado; e	(i) as condições meteorológicas previstas, para cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS estejam iguais ou acima dos mínimos para o aeródromo conforme previsto nas Especificações Operativas do detentor de certificado; e	
(ii) todos os aeródromos de alternativa em rota ETOPS estejam dentro do desvio máximo de tempo ETOPS, tenham sido conferidos e a tripulação advertida de qualquer mudança ocorrida após o despacho.	(ii) todos os aeródromos de alternativa em rota ETOPS estejam dentro do desvio máximo de tempo ETOPS, tenham sido conferidos e a tripulação advertida de qualquer mudança ocorrida após o despacho.	

(2) Se o previsto no parágrafo G135.2(e)(1)(i) deste apêndice não puder ser atendido pelo detentor de certificado de um aeródromo específico, outro aeródromo de alternativa em rota ETOPS que atenda o requerido no parágrafo G135.2(e)(1) deste apêndice deve ser indicado como substituto.	(2) Se o previsto no parágrafo G135.2(e)(1)(i) deste apêndice não puder ser atendido pelo detentor de certificado de um aeródromo específico, outro aeródromo de alternativa em rota ETOPS que atenda o requerido no parágrafo G135.2(e)(1) deste apêndice deve ser indicado como substituto.	
(3) Os pilotos devem planejar e conduzir um voo ETOPS de acordo com as regras de voo por instrumentos (IFR).	(3) Os pilotos devem planejar e conduzir um voo ETOPS de acordo com as regras de voo por instrumentos (IFR).	
(4) Sistemas de tempo limite	(4) Sistemas de tempo limite	
(i) Exceto como previsto no parágrafo G135.2(e)(4)(iii) deste apêndice, o tempo necessário para voar até cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS (em velocidade de cruzeiro com todos os motores operantes, corrigida pelo vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião com o tempo mais limitante dos sistemas de supressão de fogo para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação ter sistemas de supressão de fogo, menos 15 minutos.	(i) Exceto como previsto no parágrafo G135.2(e)(4)(iii) deste apêndice, o tempo necessário para voar até cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS (em velocidade de cruzeiro com todos os motores operantes, corrigida pelo vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião com o tempo mais limitante dos sistemas de supressão de fogo para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação ter sistemas de supressão de fogo, menos 15 minutos.	
(ii) Exceto como previsto no parágrafo G135.2(e)(4)(iii) deste apêndice, o tempo necessário para voar até cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante, corrigida pelo vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião com sistema de tempo mais limitante (outro que não o de supressão de fogo para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação ter sistemas de supressão de fogo), menos 15 minutos.	(ii) Exceto como previsto no parágrafo G135.2(e)(4)(iii) deste apêndice, o tempo necessário para voar até cada aeródromo de alternativa em rota ETOPS (em velocidade de cruzeiro com um motor inoperante, corrigida pelo vento e temperatura) não pode exceder o tempo especificado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião com sistema de tempo mais limitante (outro que não o de supressão de fogo para os compartimentos de carga e bagagem para os quais seja requerido pela regulamentação ter sistemas de supressão de fogo), menos 15 minutos.	
(iii) Um detentor de certificado operando um avião sem a informação necessária do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião para cumprir os parágrafos G135.2(e)(4)(i) e G135.2(e)(4)(ii) deste apêndice, pode continuar a operar ETOPS com esse avião até 17 de fevereiro de 2015.	(iii) Um detentor de certificado operando um avião sem a informação necessária do Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) do avião para cumprir os parágrafos G135.2(e)(4)(i) e G135.2(e)(4)(ii) deste apêndice, pode continuar a operar ETOPS com esse avião até 17 de fevereiro de 2015.	
(f) Requisitos de comunicação	(f) Requisitos de comunicação	
(1) Ninguém pode conduzir um voo ETOPS, a menos que os seguintes equipamentos de comunicação, apropriados para a rota a ser voada, estejam instalados e operacionais:	(1) Ninguém pode conduzir um voo ETOPS, a menos que os seguintes equipamentos de comunicação, apropriados para a rota a ser voada, estejam instalados e operacionais:	
(i) dois transmissores de comunicação independentes, os quais pelo menos um permita a comunicação por voz;	(i) dois transmissores de comunicação independentes, os quais pelo menos um permita a comunicação por voz;	
(ii) dois receptores independentes de comunicação, os quais pelo menos um permita a comunicação por voz; e	(ii) dois receptores independentes de comunicação, os quais pelo menos um permita a comunicação por voz; e	
(iii) dois fones de ouvido, ou um fone de ouvido e um alto-falante.	(iii) dois fones de ouvido, ou um fone de ouvido e um alto-falante.	
(2) Em áreas onde a comunicação por voz não esteja disponível, ou seja, de má qualidade, tal que a comunicação por voz não seja possível, um meio alternativo para comunicação deve ser utilizado.	(2) Em áreas onde a comunicação por voz não esteja disponível, ou seja, de má qualidade, tal que a comunicação por voz não seja possível, um meio alternativo para comunicação deve ser utilizado.	
(g) Requisitos de combustível. Ninguém pode despachar ou liberar para um voo ETOPS a não ser que, considerando o vento e outras condições meteorológicas esperadas, haja o combustível requerido por este regulamento e suficiente para atender os seguintes requisitos:	(g) Requisitos de combustível. Ninguém pode despachar ou liberar para um voo ETOPS a não ser que, considerando o vento e outras condições meteorológicas esperadas, haja o combustível requerido por este regulamento e suficiente para atender os seguintes requisitos:	
(1) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS;	(1) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS;	

(i) Combustível suficiente, assumindo uma descompressão rápida e uma falha de motor. O avião deve estar abastecido da maior das quantidades de combustível requeridas abaixo:	(i) Combustível suficiente, assumindo uma descompressão rápida e uma falha de motor. O avião deve estar abastecido da maior das quantidades de combustível requeridas abaixo:	
(A) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS assumindo uma descompressão rápida, no ponto mais crítico da rota, seguido de uma descida até uma altitude segura que atenda aos requisitos de suprimento de oxigênio da seção 135.157;	(A) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS assumindo uma descompressão rápida, no ponto mais crítico da rota, seguido de uma descida até uma altitude segura que atenda aos requisitos de suprimento de oxigênio da seção 135.157;	
(B) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) assumindo uma descompressão rápida e, simultaneamente, uma falha de motor, no ponto mais crítico da rota, seguido de uma descida até uma altitude segura em cumprimento aos requisitos de suprimento de oxigênio da seção 135.157; ou	(B) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) assumindo uma descompressão rápida e, simultaneamente, uma falha de motor, no ponto mais crítico da rota, seguido de uma descida até uma altitude segura em cumprimento aos requisitos de suprimento de oxigênio da seção 135.157; ou	
(C) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) assumindo uma falha de motor no ponto mais crítico da rota seguido de uma descida até uma altitude de cruzeiro com um motor inoperante.	(C) combustível suficiente para voar até um aeródromo de alternativa em rota ETOPS (na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante sob atmosfera padrão, ar calmo) assumindo uma falha de motor no ponto mais crítico da rota seguido de uma descida até uma altitude de cruzeiro com um motor inoperante.	
(ii) Combustível suficiente, levando em conta erros na previsão dos ventos em rota. No cálculo do combustível requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(i) desse apêndice, o detentor de certificado deve majorar os valores previstos da velocidade do vento em rota em 5% (resultando em um acréscimo na velocidade de vento contrário ou em um decréscimo no vento de cauda) para contar com potenciais erros das previsões de vento em rota.	(ii) Combustível suficiente, levando em conta erros na previsão dos ventos em rota. No cálculo do combustível requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(i) desse apêndice, o detentor de certificado deve majorar os valores previstos da velocidade do vento em rota em 5% (resultando em um acréscimo na velocidade de vento contrário ou em um decréscimo no vento de cauda) para contar com potenciais erros das previsões de vento em rota.	
(iii) Combustível suficiente, levando-se em conta um desvio de uma área onde haja condições de formação de gelo. No cálculo requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(i) desse apêndice (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(ii) desse apêndice), o detentor de certificado deve assegurar-se de que o avião esteja abastecido com uma das maiores quantidades de combustível abaixo para o caso de desvio de uma possível área de formação de gelo:	(iii) Combustível suficiente, levando-se em conta um desvio de uma área onde haja condições de formação de gelo. No cálculo requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(i) desse apêndice (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(ii) desse apêndice), o detentor de certificado deve assegurar-se de que o avião esteja abastecido com uma das maiores quantidades de combustível abaixo para o caso de desvio de uma possível área de formação de gelo:	
(A) combustível que seria consumido como resultado de acúmulo de gelo no avião durante 10% do tempo que a formação de gelo for prevista (incluindo o combustível utilizado pelos sistemas antigelo durante esse período);	(A) combustível que seria consumido como resultado de acúmulo de gelo no avião durante 10% do tempo que a formação de gelo for prevista (incluindo o combustível utilizado pelos sistemas antigelo durante esse período);	
(B) combustível que seria consumido pelos sistemas antigelo durante todo o período em que a formação de gelo for prevista.	(B) combustível que seria consumido pelos sistemas antigelo durante todo o período em que a formação de gelo for prevista.	
(iv) Combustível suficiente, levando-se em conta uma deterioração do motor. No cálculo da quantidade de combustível requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(i) desse apêndice (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(ii) desse apêndice), o detentor de certificado deve assegurar-se que o avião também esteja abastecido com mais 5% do combustível especificado acima, levando-se em conta uma deterioração em cruzeiro do desempenho na queima de combustível, a menos que o detentor de certificado tenha um programa de monitoramento da deterioração, em cruzeiro, do desempenho na queima de combustível do avião;	(iv) Combustível suficiente, levando-se em conta uma deterioração do motor. No cálculo da quantidade de combustível requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(i) desse apêndice (após a realização do cálculo requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1)(ii) desse apêndice), o detentor de certificado deve assegurar-se que o avião também esteja abastecido com mais 5% do combustível especificado acima, levando-se em conta uma deterioração em cruzeiro do desempenho na queima de combustível, a menos que o detentor de certificado tenha um programa de monitoramento da deterioração, em cruzeiro, do desempenho na queima de combustível do avião;	

(2) combustível suficiente, levando-se em conta esperas, aproximações e aterrissagens. Em adição ao combustível requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1) desse apêndice, o avião deve ser abastecido suficientemente para uma espera de 15 minutos a 1500 pés acima da altitude de um aeródromo de alternativa em rota ETOPS, e em seguida ser conduzido ao pouso através de um procedimento por instrumentos.	(2) combustível suficiente, levando-se em conta esperas, aproximações e aterrissagens. Em adição ao combustível requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1) desse apêndice, o avião deve ser abastecido suficientemente para uma espera de 15 minutos a 1500 pés acima da altitude de um aeródromo de alternativa em rota ETOPS, e em seguida ser conduzido ao pouso através de um procedimento por instrumentos~~.~~; e	
(3) combustível levando-se em conta o uso da APU. Se uma APU for requerida para o fornecimento de energia, o detentor de certificado deve levar em conta este consumo durante as fases de voo apropriadas.	(3) combustível levando-se em conta o uso da APU. Se uma APU for requerida para o fornecimento de energia, o detentor de certificado deve levar em conta este consumo durante as fases de voo apropriadas.	
(h) Requisitos do programa de manutenção. A fim de conduzir um voo ETOPS sob a seção 135.364, cada detentor de certificado deve desenvolver e cumprir o programa de manutenção ETOPS, como autorizado nas Especificações Operativas do detentor de certificado, para cada combinação avião/motor bimotor usada nas operações ETOPS. Esse planejamento não se aplica a operações utilizando um avião com mais de dois motores. O detentor de certificado deve desenvolver seu programa de manutenção ETOPS para suplementar o programa de manutenção atualmente aprovado para o detentor de certificado. Este programa de manutenção ETOPS deve incluir os seguintes elementos:	(h) Requisitos do programa de manutenção. A fim de conduzir um voo ETOPS sob a seção 135.364, cada detentor de certificado deve desenvolver e cumprir o programa de manutenção ETOPS, como autorizado nas Especificações Operativas do detentor de certificado, para cada combinação avião/motor bimotor usada nas operações ETOPS. Esse planejamento não se aplica a operações utilizando um avião com mais de dois motores. O detentor de certificado deve desenvolver seu programa de manutenção ETOPS para suplementar o programa de manutenção atualmente aprovado para o detentor de certificado. Este programa de manutenção ETOPS deve incluir os seguintes elementos:	
(1) documento de manutenção ETOPS. O detentor de certificado deve ter um documento de manutenção ETOPS para uso de cada pessoa envolvida nas operações ETOPS. O documento deve:	(1) documento de manutenção ETOPS. O detentor de certificado deve ter um documento de manutenção ETOPS para uso de cada pessoa envolvida nas operações ETOPS. O documento deve:	
(i) listar cada Sistema Significativo ETOPS;	(i) listar cada Sistema Significativo ETOPS;	
(ii) fazer referencia ou incluir todos os elementos de manutenção ETOPS dessa seção;	(ii) fazer refere~~e~~ência ou incluir todos os elementos de manutenção ETOPS dessa seção;	
(iii) fazer referência ou incluir todos os programas de suporte e procedimentos;	(iii) fazer referência ou incluir todos os programas de suporte e procedimentos;	
(iv) fazer referência ou incluir todos os deveres e responsabilidades; e	(iv) fazer referência ou incluir todos os deveres e responsabilidades; e	
(v) declarar claramente onde o material referenciado está localizado no sistema de documentos do detentor de certificado.	(v) declarar claramente onde o material referenciado está localizado no sistema de documentos do detentor de certificado.	
(2) verificação de serviço de pré-voo (PDSC) ETOPS. O detentor de certificado deve desenvolver uma verificação de pré-voo adaptada para suas operações.	(2) verificação de serviço de pré-voo (PDSC) ETOPS. O detentor de certificado deve desenvolver uma verificação de pré-voo adaptada para suas operações.	
(i) O detentor de certificado deve completar a verificação de serviço de pré-voo imediatamente antes de cada voo ETOPS.	(i) O detentor de certificado deve completar a verificação de serviço de pré-voo imediatamente antes de cada voo ETOPS.	
(ii) Esta verificação deve incluir, no mínimo:	(ii) Esta verificação deve incluir, no mínimo:	
(A) verificação das condições de todos os Sistemas Significativos ETOPS;	(A) verificação das condições de todos os Sistemas Significativos ETOPS;	
(B) verificação do estado geral do avião pela revisão dos registros de manutenção aplicáveis; e	(B) verificação do estado geral do avião pela revisão dos registros de manutenção aplicáveis; e	
(C) inclusão de uma inspeção interna e externa incluindo a verificação dos níveis e das taxas de consumo de óleo dos motores e da APU.	(C) inclusão de uma inspeção interna e externa incluindo a verificação dos níveis e das taxas de consumo de óleo dos motores e da APU.	
(iii) Uma pessoa apropriadamente treinada na manutenção, que seja qualificada ETOPS, deve atender e certificar-se do previsto nesta seção utilizando um “check list” de tarefas específicas ETOPS. Antes que um voo ETOPS inicie, uma pessoa designada para verificação de serviço pré-voo (PDSC) ETOPS e que seja autorizada pelo detentor de certificado deve certificar-se de que o PSCD ETOPS foi cumprido.	(iii) Uma pessoa apropriadamente treinada na manutenção, que seja qualificada ETOPS, deve atender e certificar-se do previsto nesta seção utilizando um “~~check list~~*checklist*” de tarefas específicas ETOPS. Antes que um voo ETOPS inicie, uma pessoa designada para verificação de serviço pré-voo (PDSC) ETOPS e que seja autorizada pelo detentor de certificado deve certificar-se de que o PSCD ETOPS foi cumprido.	

(iv) Somente para os propósitos deste parágrafo (2), as seguintes definições são aplicáveis:	(iv) Somente para os propósitos deste parágrafo (2), as seguintes definições são aplicáveis:	
(A) pessoa qualificada ETOPS: uma pessoa é qualificada ETOPS quando completa satisfatoriamente o Programa de Treinamento ETOPS e é designada pelo detentor de certificado.	(A) pessoa qualificada ETOPS: uma pessoa é qualificada ETOPS quando completa satisfatoriamente o Programa de Treinamento ETOPS e é designada pelo detentor de certificado.	
(B) pessoa designada PDSC ETOPS: é uma pessoa qualificada para tal e que:	(B) pessoa designada PDSC ETOPS: é uma pessoa qualificada para tal e que:	
(*1*) trabalhe para um operador regido por este regulamento ou pelo RBAC 121 ou para uma organização regida pelo RBHA 145, ou RBAC que venha a substituí-lo; e	(*1*) trabalhe para um operador regido por este regulamento ou pelo RBAC 121 ou para uma organização regida pelo ~~RBHA 145, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo~~145; e	
(*2*) possua uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica de célula e motores.	(*2*) possua uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica de célula e motores.	
(C) organização de manutenção ETOPS: uma organização autorizada a executar manutenção ETOPS e concluir o PDSC ETOPS, sendo que a organização deve ser:	(C) organização de manutenção ETOPS: uma organização autorizada a executar manutenção ETOPS e concluir o PDSC ETOPS, sendo que a organização deve ser:	
(*1*) certificada a operar segundo este regulamento ou o RBAC 121;	(*1*) certificada a operar segundo este regulamento ou o RBAC 121;	
(*2*) uma organização de manutenção certificada segundo o RBHA 145, ou RBAC que venha a substituí-lo; ou	(*2*) uma organização de manutenção certificada segundo o ~~RBHA 145, ou~~ RBAC ~~que venha a substituí-lo; ou~~145;	
(3) limitações em manutenções concomitantes.	(3) limitações em manutenções concomitantes.	
(i) Exceto como especificado no parágrafo G135.2(h)(3)(ii) deste apêndice, o detentor de certificado não pode executar manutenção concomitante, programada ou não-programada, em Sistemas Significativos ETOPS iguais ou similares, listados no documento de manutenção ETOPS, cuja manutenção incorreta possa resultar em falha de um Sistema Significativo ETOPS.	(i) Exceto como especificado no parágrafo G135.2(h)(3)(ii) deste apêndice, o detentor de certificado não pode executar manutenção concomitante, programada ou não-programada, em Sistemas Significativos ETOPS iguais ou similares, listados no documento de manutenção ETOPS, cuja manutenção incorreta possa resultar em falha de um Sistema Significativo ETOPS.	
(ii) Caso o previsto no parágrafo G135.2(h)(3)(i) deste apêndice não possa ser evitado, o detentor de certificado pode executar a manutenção desde que:	(ii) Caso o previsto no parágrafo G135.2(h)(3)(i) deste apêndice não possa ser evitado, o detentor de certificado pode executar a manutenção desde que:	
(A) a manutenção de cada Sistema Significativo ETOPS seja executada por pessoas diferentes; ou	(A) a manutenção de cada Sistema Significativo ETOPS seja executada por pessoas diferentes; ou	
(B) a manutenção de cada Sistema Significativo ETOPS seja executada pela mesma pessoa sob a supervisão direta de uma segunda pessoa qualificada; e	(B) a manutenção de cada Sistema Significativo ETOPS seja executada pela mesma pessoa sob a supervisão direta de uma segunda pessoa qualificada; e	
(C) para cada um dos parágrafos G135.2(h)(3)(ii)(A) ou G135.2(h)(3)(ii)(B) deste apêndice, uma pessoa qualificada deve executar um teste de verificação em solo e qualquer teste de verificação em voo requerido pelo programa desenvolvido de acordo com o parágrafo G135.2(h)(4) deste apêndice.	(C) para cada um dos parágrafos G135.2(h)(3)(ii)(A) ou G135.2(h)(3)(ii)(B) deste apêndice, uma pessoa qualificada deve executar um teste de verificação em solo e qualquer teste de verificação em voo requerido pelo programa desenvolvido de acordo com o parágrafo G135.2(h)(4) deste apêndice.	
(4) Programa de verificação. O detentor de certificado deve desenvolver um programa para a resolução de discrepâncias que garanta a eficácia das ações de manutenção nos Sistemas Significativos ETOPS. O programa de verificação deve identificar problemas potenciais e verificar ações corretivas satisfatórias. O programa de verificação deve incluir procedimentos e uma política de verificação em solo e em voo. O detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para indicar claramente quem iniciará a ação de verificação e qual ação é necessária. A ação de verificação pode ser feita em um voo ETOPS contanto que a ação de verificação esteja satisfatoriamente completada ao alcançar o ponto de entrada ETOPS.	(4) Programa de verificação. O detentor de certificado deve desenvolver um programa para a resolução de discrepâncias que garanta a eficácia das ações de manutenção nos Sistemas Significativos ETOPS. O programa de verificação deve identificar problemas potenciais e verificar ações corretivas satisfatórias. O programa de verificação deve incluir procedimentos e uma política de verificação em solo e em voo. O detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para indicar claramente quem iniciará a ação de verificação e qual ação é necessária. A ação de verificação pode ser feita em um voo ETOPS contanto que a ação de verificação esteja satisfatoriamente completada ao alcançar o ponto de entrada ETOPS.	
(5) Identificação de tarefas. O detentor de certificado deve identificar todas as tarefas específicas ETOPS. Uma pessoa qualificada ETOPS deve cumprir e certificar-se que uma tarefa específica ETOPS foi cumprida.	(5) Identificação de tarefas. O detentor de certificado deve identificar todas as tarefas específicas ETOPS. Uma pessoa qualificada ETOPS deve cumprir e certificar-se que uma tarefa específica ETOPS foi cumprida.	

(6) Procedimentos de controle de manutenção centrada. O detentor de certificado deve desenvolver procedimentos para controle de manutenção centrada ETOPS.	(6) Procedimentos de controle de manutenção centrada. O detentor de certificado deve desenvolver procedimentos para controle de manutenção centrada ETOPS.	
(7) Programa de controle de peças e componentes ETOPS. Um detentor de certificado deve desenvolver um programa de controle de peças e componentes ETOPS que garanta a identificação apropriada das peças e componentes usados para manter a configuração dos aviões usados em ETOPS.	(7) Programa de controle de peças e componentes ETOPS. Um detentor de certificado deve desenvolver um programa de controle de peças e componentes ETOPS que garanta a identificação apropriada das peças e componentes usados para manter a configuração dos aviões usados em ETOPS.	
(8) Programa para Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC) suplementado. Um programa SASC existente do detentor de certificado deve ser suplementado para incluir todos os elementos do programa de manutenção ETOPS. Em adição aos relatórios requeridos pelas seções 135.415 e 135.417, o programa inclui procedimentos de relato para a ANAC, na forma especificada no parágrafo 135.415(e), para os seguintes eventos significativos prejudiciais ao ETOPS, dentro de 96 horas a partir da ocorrência:	(8) Programa para Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC) suplementado. Um programa SASC existente do detentor de certificado deve ser suplementado para incluir todos os elementos do programa de manutenção ETOPS. Em adição aos relatórios requeridos pelas seções 135.415 e 135.417, o programa inclui procedimentos de relato para a ANAC, na forma especificada no parágrafo 135.415(e), para os seguintes eventos significativos prejudiciais ao ETOPS, dentro de 96 horas a partir da ocorrência:	
(i) IFSD ("in flight shut down"), exceto IFSDs executados em voos de treinamento;	(i) IFSD ("*in flight shut down*"), exceto IFSDs executados em voos de treinamento;	
(ii) pouso alternado ou retornos devido a falhas, mau-funcionamentos ou defeitos associados com qualquer sistema do avião ou dos motores;	(ii) pouso alternado ou retornos devido a falhas, mau-funcionamentos ou defeitos associados com qualquer sistema do avião ou dos motores;	
(iii) mudanças ou alterações de potência ou empuxo não comandadas;	(iii) mudanças ou alterações de potência ou empuxo não comandadas;	
(iv) incapacidade de controlar o motor ou obter a potência ou empuxo desejado;	(iv) incapacidade de controlar o motor ou obter a potência ou empuxo desejado;	
(v) perda inadvertida de combustível ou indisponibilidade ou desbalanceamento de combustível em voo;	(v) perda inadvertida de combustível ou indisponibilidade ou desbalanceamento de combustível em voo;	
(vi) falhas, mau-funcionamentos ou defeitos associados com os Sistemas Significativos ETOPS; e	(vi) falhas, mau-funcionamentos ou defeitos associados com os Sistemas Significativos ETOPS; e	
(vii) qualquer evento que comprometa a segurança de voo e aterrissagem do avião em um voo ETOPS.	(vii) qualquer evento que comprometa a segurança de voo e aterrissagem do avião em um voo ETOPS.	
(9) Monitoramento do sistema de propulsão.	(9) Monitoramento do sistema de propulsão.	
O detentor de certificado, em coordenação com a ANAC, deve:	O detentor de certificado, em coordenação com a ANAC, deve:	
(i) estabelecer um critério de qual ação deve ser tomada quando tendências adversas das condições do sistema de propulsão forem detectadas; e	(i) estabelecer um critério de qual ação deve ser tomada quando tendências adversas das condições do sistema de propulsão forem detectadas; e	
(ii) investigar os efeitos de causa comum ou erros sistêmicos e submeter os resultados à ANAC dentro de 30 dias.	(ii) investigar os efeitos de causa comum ou erros sistêmicos e submeter os resultados à ANAC dentro de 30 dias.	
(10) Monitoramento de condições do motor.	(10) Monitoramento de condições do motor.	
(i) O detentor de certificado deve criar um programa de monitoramento de condições do motor para detectar deterioração e permitir ações corretivas antes que a segurança das operações seja afetada.	(i) O detentor de certificado deve criar um programa de monitoramento de condições do motor para detectar deterioração e permitir ações corretivas antes que a segurança das operações seja afetada.	
(ii) Esse programa deve descrever os parâmetros a serem monitorados, o método da coleta de dados, o método de análise dos dados e o processo de tomadas de ações corretivas.	(ii) Esse programa deve descrever os parâmetros a serem monitorados, o método da coleta de dados, o método de análise dos dados e o processo de tomadas de ações corretivas.	
(iii) O programa deve assegurar que as margens limites de operação dos motores sejam mantidas tal que uma operação prolongada de desvio com motor inoperante possa ser conduzida em níveis aprovados de potência e em todas as condições previstas sem exceder os limites aprovados do motor. Estão incluídos limites aprovados para itens como velocidade dos rotores e temperaturas de exaustão dos gases.	(iii) O programa deve assegurar que as margens limites de operação dos motores sejam mantidas tal que uma operação prolongada de desvio com motor inoperante possa ser conduzida em níveis aprovados de potência e em todas as condições previstas sem exceder os limites aprovados do motor. Estão incluídos limites aprovados para itens como velocidade dos rotores e temperaturas de exaustão dos gases.	

(11) Monitoramento do consumo de óleo. O detentor de certificado deve desenvolver um programa de monitoramento de consumo de óleo dos motores que garanta que haja óleo suficiente para a conclusão de cada voo ETOPS. O consumo de óleo da APU deve ser incluído se a APU for requerida para a operação ETOPS. O limite de consumo de óleo do operador não pode exceder a recomendação dos fabricantes. O monitoramento deve ser contínuo e deve incluir o óleo adicionado em cada ponto de decolagem ETOPS. O programa deve comparar a quantidade de óleo adicionado a cada ponto de decolagem ETOPS com o consumo médio rodado a fim de identificar aumentos repentinos.	(11) Monitoramento do consumo de óleo. O detentor de certificado deve desenvolver um programa de monitoramento de consumo de óleo dos motores que garanta que haja óleo suficiente para a conclusão de cada voo ETOPS. O consumo de óleo da APU deve ser incluído se a APU for requerida para a operação ETOPS. O limite de consumo de óleo do operador não pode exceder a recomendação dos fabricantes. O monitoramento deve ser contínuo e deve incluir o óleo adicionado em cada ponto de decolagem ETOPS. O programa deve comparar a quantidade de óleo adicionado a cada ponto de decolagem ETOPS com o consumo médio rodado a fim de identificar aumentos repentinos.	
(12) Programa de partida em voo da APU. Se a APU é requerida para a operação ETOPS, mas não é requerido o seu funcionamento durante uma porção do voo na operação ETOPS, o detentor de certificado deve possuir um programa de confiabilidade aceito pela ANAC para partida e funcionamento da APU em voo, em condições "cold soak".	(12) Programa de partida em voo da APU. Se a APU é requerida para a operação ETOPS, mas não é requerido o seu funcionamento durante uma porção do voo na operação ETOPS, o detentor de certificado deve possuir um programa de confiabilidade aceito pela ANAC para partida e funcionamento da APU em voo, em condições "*cold soak*".	
(13) Treinamento de manutenção. Para cada combinação de avião/motor, o detentor de certificado deve desenvolver um programa de treinamento de manutenção que forneça treinamento adequado para suportar as operações ETOPS. O programa deve incluir um treinamento específico ETOPS para todas as pessoas envolvidas na manutenção ETOPS focada na natureza especial destas operações. Este treinamento deve ser adicionado ao programa de treinamento de manutenção do operador usado para qualificar pessoas para trabalhar em aviões e motores específicos.	(13) Treinamento de manutenção. Para cada combinação de avião/motor, o detentor de certificado deve desenvolver um programa de treinamento de manutenção que forneça treinamento adequado para suportar as operações ETOPS. O programa deve incluir um treinamento específico ETOPS para todas as pessoas envolvidas na manutenção ETOPS focada na natureza especial destas operações. Este treinamento deve ser adicionado ao programa de treinamento de manutenção do operador usado para qualificar pessoas para trabalhar em aviões e motores específicos.	
(14) Documento de configuração, manutenção e procedimentos (CMP). O detentor de certificado deve usar um sistema que garanta conformidade com os requisitos mínimos definidos na versão corrente do documento CMP para cada combinação avião/motor que possui um CMP.	(14) Documento de configuração, manutenção e procedimentos (CMP). O detentor de certificado deve usar um sistema que garanta conformidade com os requisitos mínimos definidos na versão corrente do documento CMP para cada combinação avião/motor que possui um CMP.	
(15) Relatórios. O detentor de certificado deve reportar-se trimestralmente à ANAC e aos fabricantes do avião e do motor para cada avião autorizado para operações ETOPS. O relatório deve prover as horas e os ciclos de operação para cada avião.	(15) Relatórios. O detentor de certificado deve reportar-se trimestralmente à ANAC e aos fabricantes do avião e do motor para cada avião autorizado para operações ETOPS. O relatório deve prover as horas e os ciclos de operação para cada avião.	
APÊNDICE H DO RBAC 135 ESTRUTURA DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	APÊNDICE H DO RBAC 135 ESTRUTURA DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	A proposta altera por completo a estrutura do apêndice H, incluindo a numeração e organização dos parágrafos. Deste modo, uma comparação lado a lado entre o texto atual e o possível texto futuro perde o sentido.
H135.1 Geral	~~H135.1 Geral~~	
(a) Este apêndice apresenta a estrutura para a implantação e manutenção do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO) por parte dos detentores de certificado. A estrutura consiste de quatro componentes e treze elementos e sua implantação deve ser proporcional ao tamanho da organização e complexidade das operações.	~~(a) Este apêndice apresenta a estrutura para a implantação e manutenção do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO) por parte dos detentores de certificado. A estrutura consiste de quatro componentes e treze elementos e sua implantação deve ser proporcional ao tamanho da organização e complexidade das operações.~~	
(b) Definições e conceitos	~~(b) Definições e conceitos~~	
(1) Segurança operacional. É o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduzem e se mantêm em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento de riscos.	~~(1) Segurança operacional. É o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduzem e se mantêm em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento de riscos.~~	

(2) Perigo. Condição, objeto ou atividade que potencialmente pode causar lesões às pessoas, danos ao equipamento ou estruturas, perda de pessoal ou redução da habilidade para desempenhar uma função determinada.	~~(2) Perigo. Condição, objeto ou atividade que potencialmente pode causar lesões às pessoas, danos ao equipamento ou estruturas, perda de pessoal ou redução da habilidade para desempenhar uma função determinada.~~	
(3) Risco. A avaliação das consequências de um perigo, expresso em termos de probabilidade e severidade, tomando como referência a pior condição possível.	~~(3) Risco. A avaliação das consequências de um perigo, expresso em termos de probabilidade e severidade, tomando como referência a pior condição possível.~~	
(4) Gerenciamento de riscos. A identificação, análise e eliminação e/ou mitigação dos riscos que ameaçam as capacidades de uma organização a um nível aceitável.	~~(4) Gerenciamento de riscos. A identificação, análise e eliminação e/ou mitigação dos riscos que ameaçam as capacidades de uma organização a um nível aceitável.~~	
(5) Nível aceitável de segurança operacional. Na prática, este conceito se expressa mediante indicadores e objetivos de desempenho da segurança operacional (medidas ou parâmetros) e se aplica por meio de vários requisitos de segurança operacional.	~~(5) Nível aceitável de segurança operacional. Na prática, este conceito se expressa mediante indicadores e objetivos de desempenho da segurança operacional (medidas ou parâmetros) e se aplica por meio de vários requisitos de segurança operacional.~~	
(6) Indicadores de desempenho de segurança operacional. São as medidas ou parâmetros que são empregados para expressar o nível de segurança operacional alcançado por um sistema.	~~(6) Indicadores de desempenho de segurança operacional. São as medidas ou parâmetros que são empregados para expressar o nível de segurança operacional alcançado por um sistema.~~	
(7) Objetivos de desempenho da segurança operacional. São os níveis de desempenho da segurança operacional requeridos em um sistema. Um objetivo de desempenho da segurança operacional compreende um ou mais indicadores de desempenho da segurança operacional, junto com os resultados desejados, expressos em termos destes indicadores.	~~(7) Objetivos de desempenho da segurança operacional. São os níveis de desempenho da segurança operacional requeridos em um sistema. Um objetivo de desempenho da segurança operacional compreende um ou mais indicadores de desempenho da segurança operacional, junto com os resultados desejados, expressos em termos destes indicadores.~~	
(8) Requisitos de segurança operacional. São meios necessários para atingir os objetivos de segurança operacional.	~~(8) Requisitos de segurança operacional. São meios necessários para atingir os objetivos de segurança operacional.~~	
(c) Componentes de estrutura do SGSO de um detentor de certificado	~~(c) Componentes de estrutura do SGSO de um detentor de certificado~~	
(1) Política e objetivos de segurança operacional:	~~(1) Política e objetivos de segurança operacional:~~	
(i) responsabilidade e compromisso da administração;	~~(i) responsabilidade e compromisso da administração;~~	
(ii) responsabilidade da direção acerca da segurança operacional;	~~(ii) responsabilidade da direção acerca da segurança operacional;~~	
(iii) designação do pessoal chave de segurança operacional;	~~(iii) designação do pessoal chave de segurança operacional;~~	
(iv) plano de implantação do SGSO;	~~(iv) plano de implantação do SGSO;~~	
(v) coordenação do plano de resposta a emergências; e	~~(v) coordenação do plano de resposta a emergências; e~~	
(vi) documentação.	~~(vi) documentação.~~	
(2) Gerenciamento dos riscos de segurança operacional:	~~(2) Gerenciamento dos riscos de segurança operacional:~~	
(i) processos de identificação de perigos; e	~~(i) processos de identificação de perigos; e~~	
(ii) processos de avaliação e mitigação de riscos.	~~(ii) processos de avaliação e mitigação de riscos.~~	
(3) Garantia da segurança operacional:	~~(3) Garantia da segurança operacional:~~	
(i) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;	~~(i) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;~~	
(ii) gestão de mudança; e	~~(ii) gestão de mudança; e~~	
(iii) melhora contínua do SGSO.	~~(iii) melhora contínua do SGSO.~~	
(4) Promoção da segurança operacional:	~~(4) Promoção da segurança operacional:~~	
(i) treinamento e educação; e	~~(i) treinamento e educação; e~~	
(ii) comunicação acerca da segurança operacional.	~~(ii) comunicação acerca da segurança operacional.~~	
(d) Políticas e objetivos da segurança operacional	~~(d) Políticas e objetivos da segurança operacional~~	
(1) Responsabilidade e compromisso da administração.	~~(1) Responsabilidade e compromisso da administração.~~	

(i) O detentor de certificado deve definir a sua política de segurança operacional de acordo com os regulamentos aplicáveis e normas e métodos internacionais. Esta política deve ser assinada pelo gestor responsável do detentor de certificado.	~~(i) O detentor de certificado deve definir a sua política de segurança operacional de acordo com os regulamentos aplicáveis e normas e métodos internacionais. Esta política deve ser assinada pelo gestor responsável do detentor de certificado.~~	
(ii) A política de segurança operacional de refletir os compromissos da organização a respeito da segurança operacional incluindo uma declaração clara do gestor responsável acerca da provisão de recursos humanos e financeiros necessários para sua implantação. Esta política deve ser divulgada, com o endosso visível do gestor responsável, a toda organização.	~~(ii) A política de segurança operacional de refletir os compromissos da organização a respeito da segurança operacional incluindo uma declaração clara do gestor responsável acerca da provisão de recursos humanos e financeiros necessários para sua implantação. Esta política deve ser divulgada, com o endosso visível do gestor responsável, a toda organização.~~	
(iii) A política de segurança operacional deve ser revista periodicamente pelo detentor de certificado para assegurar que esta permaneça relevante e esteja apropriada à organização.	~~(iii) A política de segurança operacional deve ser revista periodicamente pelo detentor de certificado para assegurar que esta permaneça relevante e esteja apropriada à organização.~~	
(iv) O detentor de certificado deve assegurar-se de que a política de segurança operacional seja constante e apóie o cumprimento de todas as atividades da organização.	~~(iv) O detentor de certificado deve assegurar-se de que a política de segurança operacional seja constante e apóie o cumprimento de todas as atividades da organização.~~	
(v) O detentor de certificado deve estabelecer objetivos de segurança operacional, relacionados com:	~~(v) O detentor de certificado deve estabelecer objetivos de segurança operacional, relacionados com:~~	
(A) os indicadores de desempenho de segurança operacional;	~~(A) os indicadores de desempenho de segurança operacional;~~	
(B) as metas de desempenho de segurança operacional; e	~~(B) as metas de desempenho de segurança operacional; e~~	
(C) os requisitos de segurança operacional do SGSO.	~~(C) os requisitos de segurança operacional do SGSO.~~	
(vi) A política de segurança operacional deve incluir objetivos com respeito a:	~~(vi) A política de segurança operacional deve incluir objetivos com respeito a:~~	
(A) o estabelecimento e manutenção de um SGSO eficaz e eficiente;	~~(A) o estabelecimento e manutenção de um SGSO eficaz e eficiente;~~	
(B) o compromisso de cumprir os padrões de segurança operacional e os requisitos regulamentares;	~~(B) o compromisso de cumprir os padrões de segurança operacional e os requisitos regulamentares;~~	
(C) o compromisso de manter os níveis mais altos de segurança operacional;	~~(C) o compromisso de manter os níveis mais altos de segurança operacional;~~	
(D) o compromisso de melhorar continuamente o nível de segurança operacional alcançado;	~~(D) o compromisso de melhorar continuamente o nível de segurança operacional alcançado;~~	
(E) o compromisso de identificar, gerenciar e mitigar os riscos de segurança operacional;	~~(E) o compromisso de identificar, gerenciar e mitigar os riscos de segurança operacional;~~	
(F) o compromisso de incentivar todo pessoal do detentor de certificado a reportar os problemas de segurança operacional que permitam levar a cabo ações corretivas no lugar de ações punitivas;	~~(F) o compromisso de incentivar todo pessoal do detentor de certificado a reportar os problemas de segurança operacional que permitam levar a cabo ações corretivas no lugar de ações punitivas;~~	
(G) o estabelecimento de regras e informes claros e disponíveis que permitam a todo pessoal envolver-se nos assuntos de segurança operacional;	~~(G) o estabelecimento de regras e informes claros e disponíveis que permitam a todo pessoal envolver-se nos assuntos de segurança operacional;~~	
(H) o compromisso de que todos os níveis da administração estarão dedicados a segurança operacional;	~~(H) o compromisso de que todos os níveis da administração estarão dedicados a segurança operacional;~~	
(I) o compromisso de manter a comunicação aberta com todo o pessoal sobre a segurança operacional;	~~(I) o compromisso de manter a comunicação aberta com todo o pessoal sobre a segurança operacional;~~	
(J) o compromisso de que todo pessoal relevante deve participar no processo de tomada de decisões;	~~(J) o compromisso de que todo pessoal relevante deve participar no processo de tomada de decisões;~~	
(K) o compromisso de prover treinamento necessário para criar e manter habilidades de liderança relacionadas com a segurança operacional; e	~~(K) o compromisso de prover treinamento necessário para criar e manter habilidades de liderança relacionadas com a segurança operacional; e~~	
(L) o compromisso de que a segurança operacional dos empregados, passageiros e terceiros deve ser parte da estratégia do detentor de certificado.	~~(L) o compromisso de que a segurança operacional dos empregados, passageiros e terceiros deve ser parte da estratégia do detentor de certificado.~~	
(2) Responsabilidade da direção acerca da segurança operacional.	~~(2) Responsabilidade da direção acerca da segurança operacional.~~	

(i) O detentor de certificado deve designar um gestor responsável, o qual, independente de outras funções, deve ter a responsabilidade final, em nome do detentor de certificado, para a implantação e manutenção do SGSO.	~~(i) O detentor de certificado deve designar um gestor responsável, o qual, independente de outras funções, deve ter a responsabilidade final, em nome do detentor de certificado, para a implantação e manutenção do SGSO.~~	
(ii) O gestor responsável deve ter autoridade corporativa para assegurar que todas as atividades de operações e de manutenção do detentor de certificado possam ser financiadas e realizadas com o nível de segurança operacional requerido pela ANAC e estabelecido no SGSO da organização.	~~(ii) O gestor responsável deve ter autoridade corporativa para assegurar que todas as atividades de operações e de manutenção do detentor de certificado possam ser financiadas e realizadas com o nível de segurança operacional requerido pela ANAC e estabelecido no SGSO da organização.~~	
(iii) O gestor responsável deve possuir as seguintes responsabilidades:	~~(iii) O gestor responsável deve possuir as seguintes responsabilidades:~~	
(A) estabelecer, manter e promover um SGSO eficaz;	~~(A) estabelecer, manter e promover um SGSO eficaz;~~	
(B) gerenciar os recursos humanos e financeiros que permitam levar a cabo as operações de voo de acordo com os requisitos regulamentares e o SGSO;	~~(B) gerenciar os recursos humanos e financeiros que permitam levar a cabo as operações de voo de acordo com os requisitos regulamentares e o SGSO;~~	
(C) assegurar que todo o pessoal cumpra com a política do SGSO baseado em ações corretivas e não punitivas;	~~(C) assegurar que todo o pessoal cumpra com a política do SGSO baseado em ações corretivas e não punitivas;~~	
(D) assegurar que a política de segurança operacional seja compreendida, implementada e mantida em todos os níveis da organização;	~~(D) assegurar que a política de segurança operacional seja compreendida, implementada e mantida em todos os níveis da organização;~~	
(E) ter um conhecimento apropriado a respeito do SGSO e dos regulamentos de operação;	~~(E) ter um conhecimento apropriado a respeito do SGSO e dos regulamentos de operação;~~	
(F) assegurar que os objetivos e as metas sejam mensuráveis e realizáveis; e	~~(F) assegurar que os objetivos e as metas sejam mensuráveis e realizáveis; e~~	
(G) tenha a responsabilidade final sobre todos os aspectos da segurança operacional da organização.	~~(G) tenha a responsabilidade final sobre todos os aspectos da segurança operacional da organização.~~	
(iv) O gestor responsável também deve identificar as responsabilidades de segurança operacional de todos os membros do pessoal de direção requerido, que serão independentes de suas funções principais.	~~(iv) O gestor responsável também deve identificar as responsabilidades de segurança operacional de todos os membros do pessoal de direção requerido, que serão independentes de suas funções principais.~~	
(v) As responsabilidades e atribuições do pessoal de direção requerido a respeito da segurança operacional serão documentadas e comunicadas a toda organização.	~~(v) As responsabilidades e atribuições do pessoal de direção requerido a respeito da segurança operacional serão documentadas e comunicadas a toda organização.~~	
(vi) A indicação do gestor responsável deve ser aceita pela ANAC.	~~(vi) A indicação do gestor responsável deve ser aceita pela ANAC.~~	
(3) Designação do pessoal chave de segurança operacional.	~~(3) Designação do pessoal chave de segurança operacional.~~	
(i) Para implantar e manter o SGSO, o detentor de certificado deve estabelecer uma estrutura de segurança operacional proporcional ao tamanho e complexidade da sua organização.	~~(i) Para implantar e manter o SGSO, o detentor de certificado deve estabelecer uma estrutura de segurança operacional proporcional ao tamanho e complexidade da sua organização.~~	
(ii) O gestor responsável do detentor de certificado deve designar um diretor de segurança operacional aceitável pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, o qual deve ser responsável individualmente e ponto focal para a implantação e manutenção de um SGSO efetivo.	~~(ii) O gestor responsável do detentor de certificado deve designar um diretor de segurança operacional aceitável pela ANAC, com experiência suficiente, competência e qualificação adequada, o qual deve ser responsável individualmente e ponto focal para a implantação e manutenção de um SGSO efetivo.~~	
(iii) O diretor de segurança operacional deve possuir as seguintes responsabilidades:	~~(iii) O diretor de segurança operacional deve possuir as seguintes responsabilidades:~~	
(A) assegurar que os processos necessários para o funcionamento efetivo do SGSO estejam estabelecidos, implementados e que sejam mantidos pelo detentor de certificado;	~~(A) assegurar que os processos necessários para o funcionamento efetivo do SGSO estejam estabelecidos, implementados e que sejam mantidos pelo detentor de certificado;~~	
(B) assegurar que a documentação de segurança operacional reflita com precisão a situação atual do explorador;	~~(B) assegurar que a documentação de segurança operacional reflita com precisão a situação atual do explorador;~~	
(C) proporcionar orientação e direção para o funcionamento efetivo do SGSO do detentor de certificado;	~~(C) proporcionar orientação e direção para o funcionamento efetivo do SGSO do detentor de certificado;~~	

(D) controlar a eficácia das medidas corretivas;	~~(D) controlar a eficácia das medidas corretivas;~~	
(E) fomentar o SGSO através da organização;	~~(E) fomentar o SGSO através da organização;~~	
(F) apresentar informes periódicos ao gestor responsável sobre a eficácia da segurança operacional e de qualquer oportunidade de melhora; e	~~(F) apresentar informes periódicos ao gestor responsável sobre a eficácia da segurança operacional e de qualquer oportunidade de melhora; e~~	
(G) prover assessoramento independente ao gestor responsável, aos outros membros requeridos da administração e outros membros da organização sobre questões relacionadas com a segurança operacional do detentor de certificado.	~~(G) prover assessoramento independente ao gestor responsável, aos outros membros requeridos da administração e outros membros da organização sobre questões relacionadas com a segurança operacional do detentor de certificado.~~	
(iv) Para cumprir suas responsabilidades e funções, o diretor de segurança operacional deve possuir as seguintes atribuições:	~~(iv) Para cumprir suas responsabilidades e funções, o diretor de segurança operacional deve possuir as seguintes atribuições:~~	
(A) acesso direto ao gestor responsável e ao pessoal de direção requerido;	~~(A) acesso direto ao gestor responsável e ao pessoal de direção requerido;~~	
(B) realizar auditorias de segurança operacional sobre qualquer aspecto das atividades do detentor de certificado; e	~~(B) realizar auditorias de segurança operacional sobre qualquer aspecto das atividades do detentor de certificado; e~~	
(C) iniciar a investigação pertinente sobre qualquer acidente ou incidente em conformidade com os procedimentos especificados no manual de gerenciamento da segurança operacional do detentor de certificado.	~~(C) iniciar a investigação pertinente sobre qualquer acidente ou incidente em conformidade com os procedimentos especificados no manual de gerenciamento da segurança operacional do detentor de certificado.~~	
(v) Para prover apoio ao diretor de segurança operacional e assegurar que o SGSO funcione corretamente, o detentor de certificado designará uma comissão de segurança operacional que se encontre no mais alto nível da função empresarial e seja composto por:	~~(v) Para prover apoio ao diretor de segurança operacional e assegurar que o SGSO funcione corretamente, o detentor de certificado designará uma comissão de segurança operacional que se encontre no mais alto nível da função empresarial e seja composto por:~~	
(A) o gestor responsável, que a presidirá;	~~(A) o gestor responsável, que a presidirá;~~	
(B) o diretor de segurança operacional que atuará como secretário;	~~(B) o diretor de segurança operacional que atuará como secretário;~~	
(C) os demais diretores ou gerentes da organização; e	~~(C) os demais diretores ou gerentes da organização; e~~	
(D) pessoal dos departamentos chaves da organização.	~~(D) pessoal dos departamentos chaves da organização.~~	
(vi) A comissão de segurança operacional deve ter as seguintes responsabilidades:	~~(vi) A comissão de segurança operacional deve ter as seguintes responsabilidades:~~	
(A) assegurar que os objetivos e as ações especificadas no plano de segurança operacional sejam atingidos nos prazos previstos;	~~(A) assegurar que os objetivos e as ações especificadas no plano de segurança operacional sejam atingidos nos prazos previstos;~~	
(B) supervisionar o desempenho da segurança operacional em relação a política e objetivos planejados;	~~(B) supervisionar o desempenho da segurança operacional em relação a política e objetivos planejados;~~	
(C) monitorar a eficácia do plano de implantação do SGSO da organização;	~~(C) monitorar a eficácia do plano de implantação do SGSO da organização;~~	
(D) conhecer e assessorar o gestor responsável sobre questões de segurança operacional;	~~(D) conhecer e assessorar o gestor responsável sobre questões de segurança operacional;~~	
(E) analisar o progresso da organização a respeito dos perigos identificados e das medidas adotadas em face de acidentes e incidentes;	~~(E) analisar o progresso da organização a respeito dos perigos identificados e das medidas adotadas em face de acidentes e incidentes;~~	
(F) monitorar que as ações de correção necessárias sejam realizadas de maneira oportuna;	~~(F) monitorar que as ações de correção necessárias sejam realizadas de maneira oportuna;~~	
(G) formular recomendações para ações e mitigação dos perigos identificados de segurança operacional;	~~(G) formular recomendações para ações e mitigação dos perigos identificados de segurança operacional;~~	
(H) examinar os informes de auditorias internas de segurança operacional;	~~(H) examinar os informes de auditorias internas de segurança operacional;~~	
(I) analisar e aprovar as respostas às auditorias e medidas adotadas;	~~(I) analisar e aprovar as respostas às auditorias e medidas adotadas;~~	
(J) ajudar a identificar perigos e defesas;	~~(J) ajudar a identificar perigos e defesas;~~	
(K) preparar e analisar informes sobre segurança operacional para o gestor responsável;	~~(K) preparar e analisar informes sobre segurança operacional para o gestor responsável;~~	

(L) assegurar que os recursos apropriados sejam disponibilizados para a execução das ações acordadas;	~~(L) assegurar que os recursos apropriados sejam disponibilizados para a execução das ações acordadas;~~	
(M) monitorar a eficiência da vigilância operacional das operações subcontratadas pela organização; e	~~(M) monitorar a eficiência da vigilância operacional das operações subcontratadas pela organização; e~~	
(N) prover direção e orientação estratégica ao grupo de ação de segurança operacional.	~~(N) prover direção e orientação estratégica ao grupo de ação de segurança operacional.~~	
(vii) Para apoiar na avaliação dos riscos que a organização enfrente e sugerir os métodos para mitigá-los, o gestor responsável deve designar um grupo de ação de segurança operacional que deve ser composto por:	~~(vii) Para apoiar na avaliação dos riscos que a organização enfrente e sugerir os métodos para mitigá-los, o gestor responsável deve designar um grupo de ação de segurança operacional que deve ser composto por:~~	
(A) o restante do pessoal de direção requerido;	~~(A) o restante do pessoal de direção requerido;~~	
(B) supervisores; e	~~(B) supervisores; e~~	
(C) o pessoal de área funcional apropriada.	~~(C) o pessoal de área funcional apropriada.~~	
Nota: o trabalho do grupo de ação de segurança operacional da organização deve ser apoiado, mas não necessariamente dirigido pelo diretor de segurança operacional.	~~Nota: o trabalho do grupo de ação de segurança operacional da organização deve ser apoiado, mas não necessariamente dirigido pelo diretor de segurança operacional.~~	
(viii) O grupo de ação de segurança operacional deve possuir pelo menos as seguintes responsabilidades:	~~(viii) O grupo de ação de segurança operacional deve possuir pelo menos as seguintes responsabilidades:~~	
(A) supervisionar a segurança operacional dentro das áreas funcionais;	~~(A) supervisionar a segurança operacional dentro das áreas funcionais;~~	
(B) assegurar que qualquer ação corretiva seja realizada de forma oportuna;	~~(B) assegurar que qualquer ação corretiva seja realizada de forma oportuna;~~	
(C) dar soluções aos perigos identificados;	~~(C) dar soluções aos perigos identificados;~~	
(D) levar a cabo avaliações de segurança operacional antes que o detentor de certificado implemente mudanças operacionais, com o propósito de determinar o impacto que possam ter estas mudanças na segurança operacional;	~~(D) levar a cabo avaliações de segurança operacional antes que o detentor de certificado implemente mudanças operacionais, com o propósito de determinar o impacto que possam ter estas mudanças na segurança operacional;~~	
(E) implantar os planos de ações corretivas;	~~(E) implantar os planos de ações corretivas;~~	
(F) assegurar a eficácia das recomendações prévias de segurança;	~~(F) assegurar a eficácia das recomendações prévias de segurança;~~	
(G) promover a participação de todo pessoal na segurança operacional; e	~~(G) promover a participação de todo pessoal na segurança operacional; e~~	
(H) informar e aceitar a direção estratégica da comissão de segurança operacional da organização.	~~(H) informar e aceitar a direção estratégica da comissão de segurança operacional da organização.~~	
(4) Plano de implantação do SGSO.	~~(4) Plano de implantação do SGSO.~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um plano de implantação do SGSO o qual deve definir a abordagem para gerenciar a segurança operacional de modo a satisfazer as necessidades da organização.	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um plano de implantação do SGSO o qual deve definir a abordagem para gerenciar a segurança operacional de modo a satisfazer as necessidades da organização.~~	
(ii) O gestor responsável deve designar um grupo de planejamento composto por diretores, gerentes e supervisores chave da organização, para o desenho, desenvolvimento e implantação do SGSO. O diretor de segurança operacional deve ter participação nesse grupo.	~~(ii) O gestor responsável deve designar um grupo de planejamento composto por diretores, gerentes e supervisores chave da organização, para o desenho, desenvolvimento e implantação do SGSO. O diretor de segurança operacional deve ter participação nesse grupo.~~	
(iii) O grupo de planejamento deve ser responsável por elaborar uma estratégia e um plano de implantação do SGSO que deve satisfazer as necessidades da organização em matéria de segurança operacional.	~~(iii) O grupo de planejamento deve ser responsável por elaborar uma estratégia e um plano de implantação do SGSO que deve satisfazer as necessidades da organização em matéria de segurança operacional.~~	
(iv) O plano de implantação deve incluir o seguinte:	~~(iv) O plano de implantação deve incluir o seguinte:~~	
(A) política e objetivos de segurança operacional;	~~(A) política e objetivos de segurança operacional;~~	
(B) planejamento da segurança operacional;	~~(B) planejamento da segurança operacional;~~	
(C) descrição do sistema;	~~(C) descrição do sistema;~~	
(D) análise do que falta (“gap”);	~~(D) análise do que falta (“gap”);~~	

(E) componentes do SGSO;	~~(E) componentes do SGSO;~~	
(F) papéis e responsabilidades de segurança operacional;	~~(F) papéis e responsabilidades de segurança operacional;~~	
(G) política de reportes de segurança operacional;	~~(G) política de reportes de segurança operacional;~~	
(H) meios de participação dos empregados;	~~(H) meios de participação dos empregados;~~	
(I) capacitação em segurança operacional;	~~(I) capacitação em segurança operacional;~~	
(J) divulgação da segurança operacional;	~~(J) divulgação da segurança operacional;~~	
(K) medição do desempenho da segurança operacional; e	~~(K) medição do desempenho da segurança operacional; e~~	
(L) revisão do desempenho da segurança operacional.	~~(L) revisão do desempenho da segurança operacional.~~	
(v) O detentor de certificado, como parte do desenvolvimento do plano de implantação do SGSO, deve elaborar uma descrição de um sistema que inclua o seguinte:	~~(v) O detentor de certificado, como parte do desenvolvimento do plano de implantação do SGSO, deve elaborar uma descrição de um sistema que inclua o seguinte:~~	
(A) as interações do SGSO com outros sistemas do sistema de aviação civil;	~~(A) as interações do SGSO com outros sistemas do sistema de aviação civil;~~	
(B) as funções do sistema;	~~(B) as funções do sistema;~~	
(C) as considerações de desempenho humano requeridas para a operação do sistema;	~~(C) as considerações de desempenho humano requeridas para a operação do sistema;~~	
(D) os componentes “hardware” do sistema;	~~(D) os componentes “hardware” do sistema;~~	
(E) os componentes “software” do sistema;	~~(E) os componentes “software” do sistema;~~	
(F) os procedimentos que definem as diretrizes para a operação e a utilização do sistema;	~~(F) os procedimentos que definem as diretrizes para a operação e a utilização do sistema;~~	
(G) o meio ambiente operacional; e	~~(G) o meio ambiente operacional; e~~	
(H) os produtos e serviços contratados ou adquiridos.	~~(H) os produtos e serviços contratados ou adquiridos.~~	
(vi) O detentor de certificado deve, como parte do desenvolvimento do plano de implantação do SGSO, elaborar uma análise do faltante (“gap”) para:	~~(vi) O detentor de certificado deve, como parte do desenvolvimento do plano de implantação do SGSO, elaborar uma análise do faltante (“gap”) para:~~	
(A) identificar as correções e as estruturas de segurança operacional que podem existir na organização; e	~~(A) identificar as correções e as estruturas de segurança operacional que podem existir na organização; e~~	
(B) determinar as medidas adicionais de segurança operacional requeridas para implantação e manutenção do SGSO da sua organização.	~~(B) determinar as medidas adicionais de segurança operacional requeridas para implantação e manutenção do SGSO da sua organização.~~	
(5) Coordenação do plano de resposta a emergências.	~~(5) Coordenação do plano de resposta a emergências.~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver, coordenar e manter um plano de resposta a emergências que assegure:	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver, coordenar e manter um plano de resposta a emergências que assegure:~~	
(A) a transição ordenada e eficiente das operações normais às atividades de emergência;	~~(A) a transição ordenada e eficiente das operações normais às atividades de emergência;~~	
(B) a designação da autoridade em emergências;	~~(B) a designação da autoridade em emergências;~~	
(C) as responsabilidades;	~~(C) as responsabilidades;~~	
(D) a coordenação de esforços para fazer frente a emergência; e	~~(D) a coordenação de esforços para fazer frente a emergência; e~~	
(E) o retorno das atividades de emergência às operações normais do detentor de certificado.	~~(E) o retorno das atividades de emergência às operações normais do detentor de certificado.~~	
(6) Documentação.	~~(6) Documentação.~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter a seguinte documentação do SGSO em papel ou meio eletrônico:	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter a seguinte documentação do SGSO em papel ou meio eletrônico:~~	
(A) a política e objetivos de segurança operacional;	~~(A) a política e objetivos de segurança operacional;~~	
(B) os requisitos de SGSO;	~~(B) os requisitos de SGSO;~~	
(C) os procedimentos e processos do SGSO;	~~(C) os procedimentos e processos do SGSO;~~	

(D) as responsabilidades e as pessoas que respondem pelos procedimentos e processos do SGSO; e	~~(D) as responsabilidades e as pessoas que respondem pelos procedimentos e processos do SGSO; e~~	
(E) os resultados do SGSO.	~~(E) os resultados do SGSO.~~	
(ii) Como parte da documentação do SGSO e do manual de operações, o detentor de certificado deve desenvolver e manter um manual de gerenciamento da segurança operacional (MGSO), para divulgar as ações de segurança operacional a toda organização. Este manual, adicionalmente, deve conter o seguinte:	~~(ii) Como parte da documentação do SGSO e do manual de operações, o detentor de certificado deve desenvolver e manter um manual de gerenciamento da segurança operacional (MGSO), para divulgar as ações de segurança operacional a toda organização. Este manual, adicionalmente, deve conter o seguinte:~~	
(A) o alcance do SGSO;	~~(A) o alcance do SGSO;~~	
(B) uma descrição dos procedimentos para identificar perigos;	~~(B) uma descrição dos procedimentos para identificar perigos;~~	
(C) uma descrição dos procedimentos de avaliação e mitigação dos riscos;	~~(C) uma descrição dos procedimentos de avaliação e mitigação dos riscos;~~	
(D) uma descrição dos procedimentos de supervisão do desempenho da segurança operacional;	~~(D) uma descrição dos procedimentos de supervisão do desempenho da segurança operacional;~~	
(E) uma descrição dos procedimentos de melhoria contínua;	~~(E) uma descrição dos procedimentos de melhoria contínua;~~	
(F) o procedimento do gerenciamento da mudança da organização;	~~(F) o procedimento do gerenciamento da mudança da organização;~~	
(G) uma descrição dos procedimentos de respostas a emergências e plano de contingências; e	~~(G) uma descrição dos procedimentos de respostas a emergências e plano de contingências; e~~	
(H) uma descrição dos procedimentos de promoção da segurança operacional.	~~(H) uma descrição dos procedimentos de promoção da segurança operacional.~~	
(e) Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	~~(e) Gerenciamento dos riscos de segurança operacional~~	
(1) Processos de identificação de perigos.	~~(1) Processos de identificação de perigos.~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal para coletar, registrar, atuar e gerar retroalimentação acerca dos perigos nas operações, baseado em uma combinação dos seguintes métodos de aquisição de dados:	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal para coletar, registrar, atuar e gerar retroalimentação acerca dos perigos nas operações, baseado em uma combinação dos seguintes métodos de aquisição de dados:~~	
(A) reativos;	~~(A) reativos;~~	
(B) preventivos; e	~~(B) preventivos; e~~	
(C) preditivos.	~~(C) preditivos.~~	
(ii) Os meios formais de aquisição de dados de segurança operacional incluirão os seguintes sistemas de reportes:	~~(ii) Os meios formais de aquisição de dados de segurança operacional incluirão os seguintes sistemas de reportes:~~	
(A) obrigatórios;	~~(A) obrigatórios;~~	
(B) voluntários; e	~~(B) voluntários; e~~	
(C) confidenciais.	~~(C) confidenciais.~~	
(iii) O processo de identificação de perigos deve incluir os seguintes passos:	~~(iii) O processo de identificação de perigos deve incluir os seguintes passos:~~	
(A) reporte de perigos, eventos ou preocupações de segurança operacional;	~~(A) reporte de perigos, eventos ou preocupações de segurança operacional;~~	
(B) aquisição e armazenamento de dados de segurança operacional;	~~(B) aquisição e armazenamento de dados de segurança operacional;~~	
(C) análise dos dados de segurança operacional; e	~~(C) análise dos dados de segurança operacional; e~~	
(D) distribuição da informação de segurança operacional obtida dos dados de segurança operacional.	~~(D) distribuição da informação de segurança operacional obtida dos dados de segurança operacional.~~	
(2) Processos de avaliação e mitigação de riscos.	~~(2) Processos de avaliação e mitigação de riscos.~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal de gerenciamento de riscos que assegure:	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal de gerenciamento de riscos que assegure:~~	
(A) a análise em termos de probabilidade e severidade de ocorrência;	~~(A) a análise em termos de probabilidade e severidade de ocorrência;~~	
(B) a avaliação em termos de tolerância; e	~~(B) a avaliação em termos de tolerância; e~~	
(C) o controle em termos de mitigação dos riscos a um nível aceitável de segurança operacional.	~~(C) o controle em termos de mitigação dos riscos a um nível aceitável de segurança operacional.~~	

(ii) O detentor de certificado deve definir os níveis de gerenciamento, aceitáveis para a ANAC, para tomar as decisões sobre a tolerância aos riscos de segurança operacional.	~~(ii) O detentor de certificado deve definir os níveis de gerenciamento, aceitáveis para a ANAC, para tomar as decisões sobre a tolerância aos riscos de segurança operacional.~~	
(iii) O detentor de certificado deve definir os controles de segurança para cada risco determinado como tolerável.	~~(iii) O detentor de certificado deve definir os controles de segurança para cada risco determinado como tolerável.~~	
(f) Garantia da segurança operacional	~~(f) Garantia da segurança operacional~~	
(1) Monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional.	~~(1) Monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional.~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter os meios e procedimentos necessários para:	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter os meios e procedimentos necessários para:~~	
(A) verificar o desempenho da segurança operacional da organização em comparação com as políticas e objetivos de segurança operacional; e	~~(A) verificar o desempenho da segurança operacional da organização em comparação com as políticas e objetivos de segurança operacional; e~~	
(B) validar a eficácia dos controles de risco de segurança operacional implantados na organização.	~~(B) validar a eficácia dos controles de risco de segurança operacional implantados na organização.~~	
(ii) O sistema de supervisão e medição de desempenho da segurança operacional deve incluir o seguinte:	~~(ii) O sistema de supervisão e medição de desempenho da segurança operacional deve incluir o seguinte:~~	
(A) reportes de segurança operacional;	~~(A) reportes de segurança operacional;~~	
(B) auditorias independentes de segurança operacional;	~~(B) auditorias independentes de segurança operacional;~~	
(C) pesquisas de segurança operacional;	~~(C) pesquisas de segurança operacional;~~	
(D) revisões de segurança operacional;	~~(D) revisões de segurança operacional;~~	
(E) estudos de segurança operacional; e	~~(E) estudos de segurança operacional; e~~	
(F) investigações internas de segurança operacional, que incluam eventos que não requeiram ser reportados à ANAC.	~~(F) investigações internas de segurança operacional, que incluam eventos que não requeiram ser reportados à ANAC.~~	
(iii) O detentor de certificado deve estabelecer e manter no MGSO:	~~(iii) O detentor de certificado deve estabelecer e manter no MGSO:~~	
(A) os procedimentos de reporte de segurança operacional relacionados com o desempenho da segurança operacional e monitoramento; e	~~(A) os procedimentos de reporte de segurança operacional relacionados com o desempenho da segurança operacional e monitoramento; e~~	
(B) indicará claramente que tipos de comportamentos operacionais são aceitáveis ou inaceitáveis, incluindo as condições sob as quais se considerará a imunidade às medidas disciplinares.	~~(B) indicará claramente que tipos de comportamentos operacionais são aceitáveis ou inaceitáveis, incluindo as condições sob as quais se considerará a imunidade às medidas disciplinares.~~	
(iv) O detentor de certificado deve estabelecer, como parte do sistema de supervisão e medição do desempenho da segurança operacional, procedimentos para auditorias independentes de segurança operacional, com o propósito de:	~~(iv) O detentor de certificado deve estabelecer, como parte do sistema de supervisão e medição do desempenho da segurança operacional, procedimentos para auditorias independentes de segurança operacional, com o propósito de:~~	
(A) monitorar o cumprimento dos requisitos regulamentares;	~~(A) monitorar o cumprimento dos requisitos regulamentares;~~	
(B) determinar se os procedimentos de operação são adequados;	~~(B) determinar se os procedimentos de operação são adequados;~~	
(C) assegurar números apropriados de recursos humanos;	~~(C) assegurar números apropriados de recursos humanos;~~	
(D) assegurar o cumprimento dos procedimentos e treinamentos; e	~~(D) assegurar o cumprimento dos procedimentos e treinamentos; e~~	
(E) assegurar o nível de conhecimentos, treinamento e manutenção da competência do pessoal.	~~(E) assegurar o nível de conhecimentos, treinamento e manutenção da competência do pessoal.~~	
(v) O detentor de certificado pode contratar outra organização ou pessoa com conhecimentos técnicos aeronáuticos apropriados e com experiência demonstrada em auditorias, que sejam aceitáveis pela ANAC, para realizar as auditorias independentes de segurança operacional requeridas pelo parágrafo (iv) desta seção.	~~(v) O detentor de certificado pode contratar outra organização ou pessoa com conhecimentos técnicos aeronáuticos apropriados e com experiência demonstrada em auditorias, que sejam aceitáveis pela ANAC, para realizar as auditorias independentes de segurança operacional requeridas pelo parágrafo (iv) desta seção.~~	

(vi) O detentor de certificado deve estabelecer, como parte do sistema de supervisão e medição do desempenho da segurança operacional, um sistema de retroalimentação que assegure que o pessoal responsável pelo gerenciamento do SGSO tome as medidas preventivas e corretivas apropriadas e oportunas em resposta aos informes resultantes das auditorias independentes.	~~(vi) O detentor de certificado deve estabelecer, como parte do sistema de supervisão e medição do desempenho da segurança operacional, um sistema de retroalimentação que assegure que o pessoal responsável pelo gerenciamento do SGSO tome as medidas preventivas e corretivas apropriadas e oportunas em resposta aos informes resultantes das auditorias independentes.~~	
(2) Gerenciamento da mudança.	~~(2) Gerenciamento da mudança.~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal para:	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal para:~~	
(A) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os processos e serviços estabelecidos;	~~(A) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os processos e serviços estabelecidos;~~	
(B) descrever os ajustes necessários para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças; e	~~(B) descrever os ajustes necessários para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças; e~~	
(C) eliminar ou modificar os controles de riscos de segurança operacional que já não sejam necessários ou efetivos devido às mudanças produzidas no ambiente operacional.	~~(C) eliminar ou modificar os controles de riscos de segurança operacional que já não sejam necessários ou efetivos devido às mudanças produzidas no ambiente operacional.~~	
(3) Melhoria contínua do SGSO.	~~(3) Melhoria contínua do SGSO.~~	
(i) O detentor de certificado deve estabelecer e manter um processo formal de:	~~(i) O detentor de certificado deve estabelecer e manter um processo formal de:~~	
(A) identificação das causas do baixo desempenho;	~~(A) identificação das causas do baixo desempenho;~~	
(B) determinação das implicações que podem causar um baixo desempenho nas operações; e	~~(B) determinação das implicações que podem causar um baixo desempenho nas operações; e~~	
(C) eliminação das causas identificadas.	~~(C) eliminação das causas identificadas.~~	
(ii) O detentor de certificado deve estabelecer um processo com procedimentos definidos no MGSO para a melhoria contínua das operações de voo que inclua:	~~(ii) O detentor de certificado deve estabelecer um processo com procedimentos definidos no MGSO para a melhoria contínua das operações de voo que inclua:~~	
(A) uma avaliação preventiva das instalações, equipamento, documentação e procedimentos através de pesquisas e auditorias;	~~(A) uma avaliação preventiva das instalações, equipamento, documentação e procedimentos através de pesquisas e auditorias;~~	
(B) uma avaliação preventiva do desempenho individual do pessoal do detentor de certificado para verificar o cumprimento das responsabilidades de segurança; e	~~(B) uma avaliação preventiva do desempenho individual do pessoal do detentor de certificado para verificar o cumprimento das responsabilidades de segurança; e~~	
(C) uma avaliação reativa para verificar a eficácia dos sistemas de controle e mitigação dos riscos, incluindo, por exemplo: investigações de acidentes, incidentes e eventos significativos.	~~(C) uma avaliação reativa para verificar a eficácia dos sistemas de controle e mitigação dos riscos, incluindo, por exemplo: investigações de acidentes, incidentes e eventos significativos.~~	
(g) Promoção da segurança operacional	~~(g) Promoção da segurança operacional~~	
(1)Treinamento e qualificação	~~(1)Treinamento e qualificação~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que o pessoal esteja adequadamente qualificado e seja competente para desempenhar as funções atribuídas segundo o SGSO.	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que o pessoal esteja adequadamente qualificado e seja competente para desempenhar as funções atribuídas segundo o SGSO.~~	
(ii) O alcance da qualificação de segurança operacional deve ser apropriado à participação da pessoa no SGSO da organização.	~~(ii) O alcance da qualificação de segurança operacional deve ser apropriado à participação da pessoa no SGSO da organização.~~	
(iii) Considerando que é essencial que o pessoal de direção da organização compreenda o SGSO, o detentor de certificado deve prover capacitação a este pessoal no seguinte:	~~(iii) Considerando que é essencial que o pessoal de direção da organização compreenda o SGSO, o detentor de certificado deve prover capacitação a este pessoal no seguinte:~~	
(A) princípios do SGSO;	~~(A) princípios do SGSO;~~	
(B) suas obrigações e responsabilidades; e	~~(B) suas obrigações e responsabilidades; e~~	
(C) aspectos legais pertinentes (exemplo: as respectivas responsabilidades perante a lei).	~~(C) aspectos legais pertinentes (exemplo: as respectivas responsabilidades perante a lei).~~	

(iv) O currículo de treinamento inicial de segurança operacional para todo o pessoal do detentor de certificado deve cobrir, pelo menos, o seguinte:	~~(iv) O currículo de treinamento inicial de segurança operacional para todo o pessoal do detentor de certificado deve cobrir, pelo menos, o seguinte:~~	
(A) princípios básicos de gerenciamento da segurança operacional;	~~(A) princípios básicos de gerenciamento da segurança operacional;~~	
(B) filosofia, políticas e normas de segurança operacional da organização (incluindo o enfoque da organização com respeito às medidas disciplinares e aos problemas de segurança operacional, a natureza integral do gerenciamento da segurança operacional, a tomada de decisões sobre gerenciamento de riscos, a cultura de segurança operacional, etc.);	~~(B) filosofia, políticas e normas de segurança operacional da organização (incluindo o enfoque da organização com respeito às medidas disciplinares e aos problemas de segurança operacional, a natureza integral do gerenciamento da segurança operacional, a tomada de decisões sobre gerenciamento de riscos, a cultura de segurança operacional, etc.);~~	
(C) a importância da observação da política de segurança operacional e os procedimentos que compõem o SGSO;	~~(C) a importância da observação da política de segurança operacional e os procedimentos que compõem o SGSO;~~	
(D) a organização, funções e responsabilidades do pessoal em relação à segurança operacional;	~~(D) a organização, funções e responsabilidades do pessoal em relação à segurança operacional;~~	
(E) antecedentes da segurança operacional da organização, incluindo as debilidades sistemáticas;	~~(E) antecedentes da segurança operacional da organização, incluindo as debilidades sistemáticas;~~	
(F) metas e objetivos de segurança operacional da organização;	~~(F) metas e objetivos de segurança operacional da organização;~~	
(G) processos de identificação de perigos;	~~(G) processos de identificação de perigos;~~	
(H) processos de avaliação e mitigação de riscos;	~~(H) processos de avaliação e mitigação de riscos;~~	
(I) monitoramento e medição do desempenho de segurança operacional;	~~(I) monitoramento e medição do desempenho de segurança operacional;~~	
(J) gerenciamento da mudança;	~~(J) gerenciamento da mudança;~~	
(K) melhoria contínua do gerenciamento da segurança operacional;	~~(K) melhoria contínua do gerenciamento da segurança operacional;~~	
(L) programas de gerenciamento da segurança operacional da organização [exemplos: sistemas de notificação de incidentes, auditoria da segurança das operações de rota (LOSA), pesquisa sobre a segurança das operações normais (NOSS)];	~~(L) programas de gerenciamento da segurança operacional da organização [exemplos: sistemas de notificação de incidentes, auditoria da segurança das operações de rota (LOSA), pesquisa sobre a segurança das operações normais (NOSS)];~~	
(M) requisito de avaliação interna contínua do desempenho da segurança operacional na organização (exemplo: pesquisa com os empregados, auditorias e avaliações de segurança operacional);	~~(M) requisito de avaliação interna contínua do desempenho da segurança operacional na organização (exemplo: pesquisa com os empregados, auditorias e avaliações de segurança operacional);~~	
(N) notificação de acidentes, incidentes e perigos;	~~(N) notificação de acidentes, incidentes e perigos;~~	
(O) canais de comunicação para os fins da segurança operacional;	~~(O) canais de comunicação para os fins da segurança operacional;~~	
(P) retorno da informação e métodos de comunicação para a difusão da informação de segurança operacional;	~~(P) retorno da informação e métodos de comunicação para a difusão da informação de segurança operacional;~~	
(Q) auditorias de segurança operacional;	~~(Q) auditorias de segurança operacional;~~	
(R) plano de resposta a emergências; e	~~(R) plano de resposta a emergências; e~~	
(S) promoção da segurança operacional e difusão da informação.	~~(S) promoção da segurança operacional e difusão da informação.~~	
(v) Além do currículo de treinamento inicial, o detentor de certificado deve prover instrução ao pessoal de operações nos seguintes temas:	~~(v) Além do currículo de treinamento inicial, o detentor de certificado deve prover instrução ao pessoal de operações nos seguintes temas:~~	
(A) procedimentos para notificação de acidentes e incidentes;	~~(A) procedimentos para notificação de acidentes e incidentes;~~	
(B) perigos específicos enfrentados pelo pessoal de operações;	~~(B) perigos específicos enfrentados pelo pessoal de operações;~~	
(C) procedimentos para notificação de perigos;	~~(C) procedimentos para notificação de perigos;~~	
(D) iniciativas específicas de segurança operacional; tais como:	~~(D) iniciativas específicas de segurança operacional; tais como:~~	
(*1*) programa de análise de dados de voo (FDA);	~~(*1*) programa de análise de dados de voo (FDA);~~	
(*2*) programa LOSA; e	~~(*2*) programa LOSA; e~~	
(*3*) programa NOSS.	~~(*3*) programa NOSS.~~	
(E) comissões de segurança operacional;	~~(E) comissões de segurança operacional;~~	

(F) perigos para a segurança operacional por mudança das estações e procedimentos operacionais (operações de inverno, etc.); e	~~(F) perigos para a segurança operacional por mudança das estações e procedimentos operacionais (operações de inverno, etc.); e~~	
(G) procedimentos de emergências;	~~(G) procedimentos de emergências;~~	
(vi) O detentor de certificado deve prover treinamento ao gerente de segurança operacional, pelo menos, nos seguintes itens:	~~(vi) O detentor de certificado deve prover treinamento ao gerente de segurança operacional, pelo menos, nos seguintes itens:~~	
(A) familiarização com as diferentes aeronaves, tipos de operação, rotas, etc.;	~~(A) familiarização com as diferentes aeronaves, tipos de operação, rotas, etc.;~~	
(B) compreensão da função da atuação humana nas causas de acidentes e a prevenção dos mesmos;	~~(B) compreensão da função da atuação humana nas causas de acidentes e a prevenção dos mesmos;~~	
(C) funcionamento do SGSO;	~~(C) funcionamento do SGSO;~~	
(D) investigação de acidentes e incidentes;	~~(D) investigação de acidentes e incidentes;~~	
(E) gerenciamento de crise e planejamento da reposta à emergências;	~~(E) gerenciamento de crise e planejamento da reposta à emergências;~~	
(F) promoção da segurança operacional;	~~(F) promoção da segurança operacional;~~	
(G) técnicas de comunicação;	~~(G) técnicas de comunicação;~~	
(H) gerenciamento da base de dados da segurança operacional; e	~~(H) gerenciamento da base de dados da segurança operacional; e~~	
(I) treinamento ou familiarização especializada no gerenciamento de recursos de cabine (CRM), FDA, LOSA e NOSS.	~~(I) treinamento ou familiarização especializada no gerenciamento de recursos de cabine (CRM), FDA, LOSA e NOSS.~~	
(2) Difusão de informação acerca da segurança operacional.	~~(2) Difusão de informação acerca da segurança operacional.~~	
(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter meios formais para a difusão e comunicação da segurança operacional, de forma que possa:	~~(i) O detentor de certificado deve desenvolver e manter meios formais para a difusão e comunicação da segurança operacional, de forma que possa:~~	
(A) assegurar que todo pessoal esteja informado do SGSO;	~~(A) assegurar que todo pessoal esteja informado do SGSO;~~	
(B) transmitir informação crítica sobre segurança operacional;	~~(B) transmitir informação crítica sobre segurança operacional;~~	
(C) assegurar o desenvolvimento e manutenção de uma cultura positiva de segurança operacional na organização;	~~(C) assegurar o desenvolvimento e manutenção de uma cultura positiva de segurança operacional na organização;~~	
(D) explicar porque são tomadas ações específicas de segurança operacional;	~~(D) explicar porque são tomadas ações específicas de segurança operacional;~~	
(E) explicar porque são introduzidos ou modificados os procedimentos de segurança operacional; e	~~(E) explicar porque são introduzidos ou modificados os procedimentos de segurança operacional; e~~	
(F) transmitir informação genérica de segurança operacional.	~~(F) transmitir informação genérica de segurança operacional.~~	
(ii) Os meios formais de comunicação de segurança operacional podem incluir: boletins operacionais, circulares, publicações oficiais, páginas da web, etc.	~~(ii) Os meios formais de comunicação de segurança operacional podem incluir: boletins operacionais, circulares, publicações oficiais, páginas da web, etc.~~	
	H135.1 Definições	
	(a) Para os propósitos deste apêndice, as seguintes definições se aplicam:	
	(1) análise de risco: técnica através da qual as consequências ou os impactos de um determinado perigo são objetivamente caracterizados, em função de sua probabilidade e severidade, de forma qualitativa e/ou quantitativa;	
	(2) avaliação de risco: processo voltado à obtenção de conclusões sobre os resultados de uma análise de risco, com base em conhecimentos e critérios técnicos estabelecidos como referenciais;	
	(3) consequência: impacto real ou potencial de um perigo, que pode ser expresso qualitativamente e/ou quantitativamente. Um mesmo perigo pode gerar mais de uma consequência;	
	(4) controle de risco: atividades executadas com a finalidade de assegurar que a política de segurança operacional, processos e procedimentos organizacionais contribuem efetivamente para mitigação ou eliminação dos riscos de incidentes e acidentes aeronáuticos;	

	(5) cultura de segurança operacional: conjunto de valores, normas, atitudes e práticas de caráter permanente dentro de uma organização engajada em reduzir a exposição de seu pessoal e do público em geral às situações perigosas, por meio da promoção da preocupação compartilhada, do comprometimento e das responsabilidades relativas à segurança operacional;	
	(6) desempenho de segurança operacional: resultado mensurável do nível de segurança operacional alcançado pela alocação de esforços e recursos no âmbito das atividades de um provedor de serviço da aviação civil ou de um Estado, conforme estabelecido em suas políticas e metas organizacionais;	
	(7) garantia da segurança operacional: processo que tem por objetivo prover confiança de que os controles de riscos desenvolvidos sob o processo de gerenciamento de risco atinjam os objetivos da segurança operacional nas atividades de uma organização. Esse processo pode revelar novos perigos, apontar a necessidade de novos controles de riscos, bem como eliminar ou modificar os controles de riscos existentes;	
	(8) gerenciamento da segurança operacional: função organizacional que busca continuamente identificar e analisar os perigos, bem como analisar, avaliar e controlar os riscos inerentes às atividades de uma organização, por meio de uma sistemática que inclui políticas, responsabilidades, estrutura organizacional, processos e procedimentos necessários;	
	(9) gerenciamento de risco à segurança operacional: processo que tem por objetivo identificar e implementar os controles de riscos necessários à segurança operacional, nas atividades de uma organização. Esse processo deve descrever o ambiente operacional da organização, identificar e analisar perigos, analisar e avaliar os riscos a eles associados, e estabelecer os controles necessários;	
	(10) gerenciamento de mudança: processo utilizado por uma organização para avaliar os resultados e impactos das mudanças internas ou externas sobre a organização e/ou suas atividades de forma planejada, visando minimizar consequências indesejadas e maximizar as oportunidades de melhoria, garantindo o nível aceitável de segurança operacional;	
	(11) gerente ou diretor de segurança operacional: pessoa designada pelo gestor responsável de um detentor de certificado como responsável individual e ponto focal para a implantação e manutenção do SGSO. Os requisitos de aceitação dessa pessoa pela ANAC estão definidos no RBAC 119;	
	(12) gestor responsável: pessoa inequivocamente identificável que detém a responsabilidade primária pelo desempenho do SGSO de um detentor de certificado. A identificação inequívoca do gestor responsável deve estar respaldada pelos atos constitutivos da organização. Adicionalmente, o gestor responsável deve ter o poder legal ou hierárquico de autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução das operações, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional;	
	(13) identificação de perigos: processo de reconhecimento e registro dos perigos inerentes às atividades de uma organização que poderiam gerar um acidente, incidente ou outro evento adverso à segurança operacional;	

	(14) indicador de desempenho de segurança operacional: parâmetro mensurável utilizado para monitorar e avaliar o desempenho da segurança operacional de um detentor de certificado;	
	(15) meta de desempenho de segurança operacional: objetivo de segurança operacional expresso em termos de indicadores de segurança operacional a serem alcançados em um período determinado;	
	(16) mitigação: intervenção com o objetivo de atenuar ou reduzir um determinado risco;	
	(17) perigo: condição que pode causar ou contribuir para um acidente, incidente aeronáutico ou qualquer outro acontecimento indesejável relacionado à segurança operacional;	
	(18) plano de resposta à emergência (PRE): plano organizacional formalmente documentado, que define a infraestrutura requerida, processos internos e externos, partes responsáveis e suas atividades, procedimentos de comunicação, segurança operacional, equipamentos e ações que devem ser realizadas em reação às emergências, com o propósito de assegurar a transição ordenada e eficiente de uma situação de operação normal para a de operação em emergência e vice-versa;	
	(19) política de segurança operacional: intenções e diretrizes globais no tocante à segurança operacional, formalmente expressas pela alta direção da organização, documentadas e disseminadas;	
	(20) proativo: qualquer método que busca identificar preventivamente riscos à segurança operacional por meio da análise das atividades de uma organização, antes da ocorrência de um acidente, incidente ou outro evento adverso à segurança operacional;	
	(21) probabilidade: frequência de determinada ocorrência, expressa de modo quantitativo;	
	(22) promoção da segurança operacional: disseminação de cultura focada na segurança operacional, realização de treinamentos e adoção de incentivos ao compartilhamento de informações que dão suporte à implementação e operação do SGSO;	
	(23) reativo: qualquer método de avaliação de riscos iniciado em resposta a uma ocorrência;	
	(24) responsabilidade primária (*accountability*): obrigações de um gestor responsável perante a ANAC pelas ações executadas diretamente por ele, por outras pessoas a ele subordinadas, ou por aqueles a quem ele tenha delegado responsabilidades quanto à execução de quaisquer atividades, para os propósitos específicos da segurança operacional;	
	(25) risco: avaliação das consequências ou impactos de um perigo, expressos em termos de probabilidade e severidade estimadas;	
	(26) segurança operacional: estado no qual os riscos inerentes às atividades da aviação civil são avaliados, controlados e mantidos em um nível aceitável;	
	(27) severidade: extensão ou gravidade da perda ou dano associado às consequências de um perigo;	

	(28) sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO): abordagem sistemática para a gestão da segurança operacional em detentor de certificado, incluindo as políticas, responsabilidades, estruturas organizacionais, processos e procedimentos necessários. Essa abordagem inclui o conjunto de ferramentas gerenciais e metodologias definidas, estruturadas e implantadas com o intuito de embasar e auxiliar as decisões a serem tomadas pelo gestor responsável do detentor de certificado, reduzindo dessa forma os riscos inerentes às atividades da organização; e	
	(29) tolerabilidade: índice que relaciona níveis de riscos avaliados e tomada de decisão quanto às condições necessárias ao prosseguimento ou à interrupção das atividades.	
	H135.3 Estrutura do SGSO	
	(a) A estrutura do SGSO deve ser composta de quatro componentes e doze elementos, como requisitos mínimos para sua implementação:	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(1) política e objetivos da segurança operacional:	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(i) responsabilidade e comprometimento da alta direção;	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(ii) responsabilidade primária acerca da segurança operacional;	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(iii) designação do pessoal-chave de segurança operacional;	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(iv) coordenação do plano de resposta à emergência; e	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(v) documentação do SGSO;	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(2) gerenciamento de riscos à segurança operacional:	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(i) processo de identificação de perigos; e	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(ii) processo de avaliação e controle de riscos;	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(3) garantia da segurança operacional:	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(i) processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(ii) processo de gerenciamento de mudanças; e	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(iii) processo de melhoria contínua do SGSO; e	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(4) promoção da segurança operacional:	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(i) treinamento e qualificação; e	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.
	(ii) divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.	Alinhamento ao Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e ao art. 42 do PSOE-ANAC.

	H135.5 Política e objetivos de segurança operacional	Alinhamento ao item 1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(a) Responsabilidade e comprometimento da alta direção.	Alinhamento ao item 1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve definir uma política de segurança operacional que:	Alinhamento ao item 1.1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(i) reflita o compromisso da alta direção com relação à segurança operacional, incluindo a promoção de uma cultura de segurança operacional positiva;	Alinhamento ao item 1.1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago e da proposta de emenda ao Anexo 19 feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(ii) inclua uma declaração clara sobre o fornecimento e alocação dos recursos necessários para a implementação da política de segurança operacional;	Alinhamento ao item 1.1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iii) inclua uma política para relatos de segurança operacional;	Alinhamento ao item 1.1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iv) indique claramente quais são os tipos de comportamento considerados inaceitáveis pela organização, bem como as circunstâncias nas quais ações disciplinares não serão aplicadas;	Alinhamento ao item 1.1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(v) seja devidamente aprovada e assinada pelo gestor responsável;	Alinhamento ao item 1.1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(vi) seja comunicada, com visível endosso da alta direção, por toda a organização; e	Alinhamento ao item 1.1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(vii) seja periodicamente revisada para garantir que permanece relevante e apropriada para a organização.	Alinhamento ao item 1.1.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(2) O detentor de certificado deve definir objetivos de segurança operacional considerando o estabelecido em sua política de segurança operacional. Os objetivos de segurança operacional devem:	Alinhamento ao item 1.1.2 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(i) estabelecer a referência para o monitoramento e medição do desempenho de segurança operacional previsto no parágrafo H135.9(a);	Alinhamento ao item 1.1.2 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(ii) refletir o compromisso da alta direção em melhorar continuamente o desempenho global do SGSO da organização;	Alinhamento ao item 1.1.2 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(iii) ser comunicados por toda a organização; e	Alinhamento ao item 1.1.2 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(iv) ser periodicamente revisados para garantir que permanecem relevantes e apropriados para a organização.	Alinhamento ao item 1.1.2 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(b) Responsabilidade primária acerca da segurança operacional.	Alinhamento ao item 1.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve:	
	(i) identificar claramente o gestor responsável que, independentemente de outras funções, tenha a responsabilidade final e a obrigação de prestar contas, em nome da organização, pela implementação e manutenção de um SGSO efetivo;	Alinhamento ao item 1.2 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.

	(ii) definir claramente linhas de prestação de contas sobre segurança operacional em toda a organização, incluindo a responsabilização direta pela segurança operacional por parte da alta direção;	Alinhamento ao item 1.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iii) identificar as obrigações pela prestação de contas de todos os membros da administração, independentemente de outras funções, bem como de funcionários, em relação ao desempenho de segurança operacional;	Alinhamento ao item 1.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iv) documentar e comunicar as informações relativas às responsabilidades, obrigações e atribuições sobre segurança operacional de toda a organização; e	Alinhamento ao item 1.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(v) definir os níveis gerenciais com autoridade para tomar decisões em relação à tolerabilidade de riscos à segurança operacional.	Alinhamento ao item 1.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(c) Designação do pessoal-chave de segurança operacional.	Alinhamento ao item 1.3 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve nomear um diretor ou gerente de segurança operacional, que será o responsável pela implementação e manutenção do SGSO.	Alinhamento ao item 1.3 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(2) Para cumprir com suas responsabilidades e funções, o diretor ou gerente de segurança operacional deve ter:	Alinhamento ao parágrafo 121.1225(c)(2)(iii) do RBAC 121, em adição ao previsto no item 1.3 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(i) acesso direto ao gestor responsável e ao pessoal da alta direção;	Alinhamento ao parágrafo 121.1225(c)(2)(iii) do RBAC 121, em adição ao previsto no item 1.3 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(ii) acesso aos dados e às informações sobre qualquer aspecto relacionado à segurança operacional do detentor de certificado; e	Alinhamento ao parágrafo 121.1225(c)(2)(iii) do RBAC 121, em adição ao previsto no item 1.3 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iii) autonomia administrativa para avaliar, auditar e investigar qualquer setor ou processo relacionado à segurança operacional do detentor de certificado.	Alinhamento ao parágrafo 121.1225(c)(2)(iii) do RBAC 121, em adição ao previsto no item 1.3 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(d) Coordenação do PRE.	Alinhamento ao item 1.4 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve estabelecer e manter um plano de resposta a acidentes, incidentes e outras situações de emergência relacionadas às suas operações aéreas.	Alinhamento ao item 1.4 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(2) O detentor de certificado deve assegurar que seu plano de resposta à emergência seja adequadamente coordenado com os planos de resposta à emergência das organizações com quem interage durante a execução de suas operações.	Alinhamento ao item 1.4 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(e) Documentação do SGSO.	Alinhamento ao item 1.5 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago. Requisitos referentes ao Plano de Implementação do SGSO foram excluídos da proposta, em razão do fim dos prazos de transição previstos no apêndice I da revisão atual do RBAC 135.
	(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter atualizada a documentação do SGSO que descreva:	Alinhamento ao item 1.5 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(i) a política e os objetivos de segurança operacional;	Alinhamento ao item 1.5 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.

	(ii) os requisitos de segurança operacional do SGSO;	Alinhamento ao item 1.5 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iii) os processos e procedimentos do SGSO;	Alinhamento ao item 1.5 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iv) as obrigações, responsabilidades e atribuições dos membros da organização em relação aos processos e procedimentos do SGSO; e	Alinhamento ao item 1.5 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(v) os registros do SGSO e os respectivos controles necessários para sua identificação, armazenamento, proteção, retenção e descarte.	Alinhamento ao item 1.5 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(2) O detentor de certificado deve desenvolver e manter atualizado um manual de gerenciamento da segurança operacional (MGSO) como parte da documentação de seu SGSO.	Alinhamento ao item 1.5 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	H135.7 Gerenciamento de riscos à segurança operacional	Alinhamento ao item 2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(a) Processo de identificação de perigos.	Alinhamento ao item 2.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo que assegure que os perigos associados a seus produtos ou serviços sejam identificados.	Alinhamento ao item 2.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(2) O processo de identificação de perigos deve ser baseado em uma combinação de métodos reativos e proativos de coleta de dados de segurança operacional.	Alinhamento ao item 2.1 do Apêndice 2 da proposta de emenda ao Anexo 19 à Convenção de Chicago feita pelo *Safety Management Panel* da OACI.
	(3) somente para operadores de alta complexidade - na subparte do processo reativo que contenha as atividades de investigação de acidentes/incidentes aeronáuticos deve ser utilizado o pessoal qualificado pelo SIPAER ou com qualquer outra habilitação equivalente reconhecida pela ANAC.	Alteração proposta para atendimento da RSV 097/2012 – CNPAA constante do Of. Ext nº 4/CNPAA/3377 – CENIPA de 02/ABR/2012.
	(b) Processo de avaliação e controle de riscos.	Alinhamento ao item 2.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo que assegure a análise, avaliação e controle dos riscos à segurança operacional associados aos perigos identificados.	Alinhamento ao item 2.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	H135.9 Garantia da segurança operacional	Alinhamento ao item 3 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(a) Processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional.	Alinhamento ao item 3.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter os meios necessários para monitorar e medir o desempenho de segurança operacional da organização e para validar a efetividade de seus controles de risco à segurança operacional.	Alinhamento ao item 3.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(2) O desempenho de segurança operacional do detentor de certificado deve ser monitorado e medido em relação a indicadores e metas de desempenho de segurança operacional de seu SGSO.	Alinhamento ao item 3.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(b) Processo de gerenciamento de mudanças.	Alinhamento ao item 3.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo para identificar alterações que podem afetar o nível de risco à segurança operacional de seus produtos ou serviços e para identificar e gerenciar os riscos à segurança operacional que podem surgir a partir dessas mudanças.	Alinhamento ao item 3.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.

	(c) Processo de melhoria contínua do SGSO.	Alinhamento ao item 3.3 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve monitorar e avaliar a efetividade dos processos do SGSO de modo a permitir a melhoria contínua do desempenho global do sistema.	Alinhamento ao item 3.3 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	H135.11 Promoção da segurança operacional	Alinhamento ao item 4 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(a) Treinamento e qualificação.	Alinhamento ao item 4.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que seus funcionários sejam treinados e competentes para exercer as suas funções dentro do SGSO.	Alinhamento ao item 4.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(2) O escopo do programa de treinamento de segurança operacional deve ser apropriado à participação de cada indivíduo dentro do SGSO.	Alinhamento ao item 4.1 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(b) Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.	Alinhamento ao item 4.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter meios formais de divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional que:	Alinhamento ao item 4.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(i) garanta que seu pessoal está ciente do SGSO em um grau compatível com as suas posições;	Alinhamento ao item 4.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(ii) transmita informações críticas sobre segurança operacional;	Alinhamento ao item 4.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iii) explique por que ações específicas de segurança operacional são tomadas; e	Alinhamento ao item 4.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
	(iv) explique por que procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados.	Alinhamento ao item 4.2 do Apêndice 2 da edição original do Anexo 19 à Convenção de Chicago.
APÊNDICE I DO RBAC 135 FASES DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	APÊNDICE I DO RBAC 135 ~~FASES DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL~~[RESERVADO]	Com o fim dos prazos de transição previstos no apêndice I da atual revisão do RBAC 135, as fases de implantação do SGSO tornam-se não aplicáveis.
I135.1 Geral	~~I135.1 Geral~~	
(a) A partir de 1º de agosto de 2010, o detentor de certificado deve se utilizar de quatro fases para a implantação do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO). Cada fase deve ter a duração de um ano. A seguir serão detalhadas as atividades a serem cumpridas em cada uma delas.	~~(a) A partir de 1º de agosto de 2010, o detentor de certificado deve se utilizar de quatro fases para a implantação do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO). Cada fase deve ter a duração de um ano. A seguir serão detalhadas as atividades a serem cumpridas em cada uma delas.~~	
(b) Na Fase 1, até 1º de agosto de 2011, o detentor de certificado deve apresentar uma proposta de como os requisitos do SGSO serão alcançados e integrados às atividades diárias da organização e um quadro de responsabilidades para a implantação do SGSO. Além disso:	~~(b) Na Fase 1, até 1º de agosto de 2011, o detentor de certificado deve apresentar uma proposta de como os requisitos do SGSO serão alcançados e integrados às atividades diárias da organização e um quadro de responsabilidades para a implantação do SGSO. Além disso:~~	
(1) identificar o gestor responsável e as responsabilidades de segurança operacional dos outros membros da direção (apêndice H, parágrafos (d)(2) e (d)(3));	~~(1) identificar o gestor responsável e as responsabilidades de segurança operacional dos outros membros da direção (apêndice H, parágrafos (d)(2) e (d)(3));~~	
(2) identificar dentro da organização, a pessoa ou grupo de planejamento que será responsável pela implantação o SGSO (apêndice H, (d)(4)(i) e (ii))	~~(2) identificar dentro da organização, a pessoa ou grupo de planejamento que será responsável pela implantação o SGSO (apêndice H, (d)(4)(i) e (ii))~~	
(3) descrever seu SGSO;	~~(3) descrever seu SGSO;~~	

(4) realizar uma análise do faltante ("gap") dos recursos existentes comparados com os requisitos estabelecidos no apêndice H deste regulamento para a implantação do SGSO (apêndice H, (d)(4)(iv));	~~(4) realizar uma análise do faltante ("gap") dos recursos existentes comparados com os requisitos estabelecidos no apêndice H deste regulamento para a implantação do SGSO (apêndice H, (d)(4)(iv));~~	
(5) desenvolver o plano de implantação do SGSO, que explique como a organização deve implantar o SGSO baseado nos requisitos nacionais e normas e métodos recomendados internacionais, a descrição do sistema e os resultados da análise do faltante (apêndice H, (d)(4));	~~(5) desenvolver o plano de implantação do SGSO, que explique como a organização deve implantar o SGSO baseado nos requisitos nacionais e normas e métodos recomendados internacionais, a descrição do sistema e os resultados da análise do faltante (apêndice H, (d)(4));~~	
(6) desenvolver a documentação relativa a política e aos objetivos de segurança operacional (apêndice H, (d)(6)(i)); e	~~(6) desenvolver a documentação relativa a política e aos objetivos de segurança operacional (apêndice H, (d)(6)(i)); e~~	
(7) desenvolver e estabelecer os meios de comunicação e difusão da segurança operacional (apêndice H, (g)(2)).	~~(7) desenvolver e estabelecer os meios de comunicação e difusão da segurança operacional (apêndice H, (g)(2)).~~	
(c) Na Fase 2, até 1º de agosto de 2012, o detentor de certificado:	~~(c) Na Fase 2, até 1º de agosto de 2012, o detentor de certificado:~~	
(1) colocar em prática os itens que compreendem o plano de implantação do SGSO (apêndice H, (d)(4));	~~(1) colocar em prática os itens que compreendem o plano de implantação do SGSO (apêndice H, (d)(4));~~	
(2) implantar os processos reativos do gerenciamento de riscos de segurança operacional (apêndice H, (e)) relacionados com:	~~(2) implantar os processos reativos do gerenciamento de riscos de segurança operacional (apêndice H, (e)) relacionados com:~~	
(i) a identificação de perigos; e	~~(i) a identificação de perigos; e~~	
(ii) a avaliação e mitigação dos riscos.	~~(ii) a avaliação e mitigação dos riscos.~~	
(3) prover treinamento relativo ao plano de implantação do SGSO e aos processos reativos do gerenciamento dos riscos de segurança operacional; e	~~(3) prover treinamento relativo ao plano de implantação do SGSO e aos processos reativos do gerenciamento dos riscos de segurança operacional; e~~	
(4) desenvolver a documentação relacionada com o plano de implantação do SGSO e dos processos reativos do gerenciamento de riscos da segurança operacional (apêndice H, (d)(6)).	~~(4) desenvolver a documentação relacionada com o plano de implantação do SGSO e dos processos reativos do gerenciamento de riscos da segurança operacional (apêndice H, (d)(6)).~~	
(d) Na Fase 3, até 1º de agosto de 2013, o detentor de certificado:	~~(d) Na Fase 3, até 1º de agosto de 2013, o detentor de certificado:~~	
(1) implantar os processos preventivos (pró-ativos) e preditivos do gerenciamento de riscos da segurança operacional (apêndice H, (e)), relacionados com:	~~(1) implantar os processos preventivos (pró-ativos) e preditivos do gerenciamento de riscos da segurança operacional (apêndice H, (e)), relacionados com:~~	
(i) a identificação de perigos; e	~~(i) a identificação de perigos; e~~	
(ii) a avaliação e mitigação de riscos.	~~(ii) a avaliação e mitigação de riscos.~~	
(2) prover treinamento relativo aos processos preventivos e preditivos do gerenciamento dos riscos de segurança operacional (apêndice H, (g)(1)); e	~~(2) prover treinamento relativo aos processos preventivos e preditivos do gerenciamento dos riscos de segurança operacional (apêndice H, (g)(1)); e~~	
(3) desenvolver a documentação relacionada com os processos preventivos e preditivos do gerenciamento de riscos de segurança operacional (apêndice H, (d)(6)).	~~(3) desenvolver a documentação relacionada com os processos preventivos e preditivos do gerenciamento de riscos de segurança operacional (apêndice H, (d)(6)).~~	
(e) Na Fase 4, até 1º de agosto de 2014, o detentor de certificado:	~~(e) Na Fase 4, até 1º de agosto de 2014, o detentor de certificado:~~	
(1) implantar a garantia da segurança operacional, desenvolvendo (apêndice H, (f)):	~~(1) implantar a garantia da segurança operacional, desenvolvendo (apêndice H, (f)):~~	
(i) os níveis aceitáveis de segurança operacional;	~~(i) os níveis aceitáveis de segurança operacional;~~	
(ii) os indicadores e metas de desempenho; e	~~(ii) os indicadores e metas de desempenho; e~~	
(iii) o processo de melhoria contínua do SGSO.	~~(iii) o processo de melhoria contínua do SGSO.~~	
(2) desenvolver e implantar a garantia da segurança operacional, desenvolvendo (apêndice H, (f));	~~(2) desenvolver e implantar a garantia da segurança operacional, desenvolvendo (apêndice H, (f)):~~	
(3) prover treinamento relacionado com a garantia da segurança operacional e o plano de respostas a emergências (apêndice H, (g)(1)); e	~~(3) prover treinamento relacionado com a garantia da segurança operacional e o plano de respostas a emergências (apêndice H, (g)(1)); e~~	

(4) desenvolver a documentação relativa à garantia da segurança operacional e ao plano de resposta a emergências (apêndice H, (d)(6)).	~~(4) desenvolver a documentação relativa à garantia da segurança operacional e ao plano de resposta a emergências (apêndice H, (d)(6)).~~	