Boletim de Aeronavegabilidade

Número 001/2014
Edição Belém/PA

Em março de 2014, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) realizou a Ação de Aeronavegabilidade de Belém (PA), com o objetivo de aproximar a ANAC de seus regulados e tratar de assuntos relacionados aos processos de Aeronavegabilidade.

De 24/03 a 04/04 ocorreram no evento atividades importantes, entre elas: auditorias em Organizações de Manutenção RBAC 145, empresas de Táxi-Aéreo RBAC 135, Vistoria de Aeronaves e outras ações relacionadas. Houve também uma reunião com as empresas, realizada em 28 de março de 2014.

Veja a seguir um resumo sobre os principais resultados da discussão.

1. Inclusão de aeronave na EO para RBAC 135 – Táxi-Aéreo

O processo necessário à inclusão de aeronave na EO tem gerado questionamentos, sobretudo em relação aos documentos que devem ser incluídos no processo e publicações necessárias. Além disso, existem muitas não conformidades resultantes, o que torna o processo mais demorado. Em situações-limite, a ANAC tem recebido processos nos quais não consta boa parte do que é previsto na IS 119-001C para inclusão na EO, o que resulta em número ainda maior de não conformidades.

Para facilitar o entendimento dos regulados, foi disponibilizado, por meio de ofício circular às empresas, o *checklist* que a ANAC utiliza na análise do processo. Isso está sendo feito também para o MGM, cujas empresas têm manifestado os mesmos problemas. Representantes de empresas que não tenham recebido os *checklists* poderão solicitá-los pelo *e-mail* gtar.df.135@anac.gov.br.

2. O PIPER PA-34 Seneca possui MMEL americana, porém o modelo similar EMB 810, produzido pela Embraer, não possui MMEL brasileira. É preciso ter MEL para o EMB 810 mesmo sem haver MMEL para este modelo?

A ANAC não exige a MEL para esses modelos. No entanto, é recomendável que a empresa confeccione uma MEL baseando-se na MMEL do PA-34, pois na EA-7501-05 das aeronaves EMB-810C e EMB-810D consta que "O modelo EMB-810C é derivado de "kits" PIPER do modelo PA-34-200T. O modelo EMB-810D é derivado de "kits" PIPER do modelo PA-34-220T."

3. É possível, para um Táxi–Aéreo, utilizar diretamente a MMEL e assim não precisar submeter MEL própria para aprovação da ANAC?

Não é possível, haja vista que a MMEL é feita para um modelo de aeronave que pode operar com diversos opcionais em diferentes países, com suas próprias regulamentações, tipos de operação e regras de voo. Para elaborar uma MEL, o operador deve considerar os requisitos estabelecidos pelos regulamentos brasileiros (especialmente o RBHA 91 e o RBAC 135) e as características de sua aeronave ou frota.

Caso a aeronave ainda não possua MEL aprovada, em nenhuma hipótese poderá voar com equipamentos inoperantes.

Adicionalmente, a ANAC, ciente da dificuldade enfrentada pelas empresas na elaboração das MEL, está elaborando um manual para auxiliar na confecção do documento e que será disponibilizado para as empresas em breve.

4. Manutenção de ELT

Durante a reunião com as empresas na Ação de Aeronavegabilidade de Belém (PA) foi discutida a manutenção dos ELTs. O ELT é um transmissor que, na aviação civil, opera nas frequências de 121,5MHz e 406.0MHZ, empregando algo como 1,5W, na transmissão em 121.5MHz e 5W em 406MHz. Desde

2009, é obrigatória a instalação do ELT com as frequências acima, nas aeronaves civis registradas no Brasil (RBHA 91.207).

Quando da inspeção do ELT, que deve ser efetuada pelas Oficinas de Manutenção a cada 12 meses — de acordo com as instruções de aeronavegabilidade do fabricante do equipamento, conforme requisito do RBHA 91.207(d) —, é preciso que as Oficinas, além das verificações requeridas, reportem à ANAC qualquer defeito, falha ou mau funcionamento, em atendimento ao RBAC 145.221, de modo que a autoridade aeronáutica possa identificar essas falhas e, assim, tomar as ações necessárias.

5. Quando uma aeronave estiver em pane em um aeródromo não registrado nem homologado, como solicitar o traslado?

O CBA (Lei n° 7.565, de 19/12/1986) reconhece apenas aeródromo registrado ou homologado. Dessa forma, não poderia haver pouso nesse "aeródromo" a menos que fosse um pouso eventual (pane, acidente, etc.), caso em que existe a necessidade de pedido de um Notam, conforme preconizado pela ICA 53-1, ou que o operador providencie o transporte via terrestre dessa aeronave para um aeródromo registrado ou homologado.

6. Atendimento aos processos de Aeronavegabilidade

Para melhorar a visibilidade dos processos de Aeronavegabilidade, sempre que um processo ou documento for recebido pela ANAC será enviado um *e-mail* ao requerente, informando protocolo e status, no intuito de facilitar o acompanhamento da solicitação. O usuário também receberá um *e-mail* quando for emitida resposta da ANAC em atendimento ao processo. Para os processos RBAC 145, já é possível acompanhar o andamento por meio da página da ANAC na Internet, no endereço www.anac.gov.br/aeronavegabilidade/AvGeral/AIR145Processos.asp, bastando informar o número de protocolo.

Adicionalmente, algumas melhorias na gestão dos processos foram implementadas de modo a agilizar o atendimento, entre elas: simplificação do recebimento de documentos, de modo a evitar o acúmulo no setor de entrada e acelerar sua chegada ao pessoal técnico; divisão do pessoal técnico em três grupos, conforme os regulamentos 91, 135 e 145; criação dos seguintes *e-mails* de comunicação com os referidos grupos: gtar.df.91@anac.gov.br, gtar.df.135@anac.gov.br, e gtar.df.145@anac.gov.br; e priorização de alguns tipos de processo, tais como a inclusão de aeronave e os serviços na EO.

7. SIGAD-PD – Protocolo Digital

No SIGAD-PD, ainda não é possível visualizar o documento de resposta da ANAC, mas, como dito acima, as respostas da Agência são enviadas também por *e-mail*, e podem, assim, ser visualizadas fora do SIGAD-PD.

O tempo de recebimento dos documentos que chegam pelo SIGAD-PD foi otimizado com a agilização do processo interno de recebimento de documentos.

Contudo, por uma limitação do sistema que ainda não foi corrigida, pede-se que não sejam anexados arquivos que contenham no seu nome caracteres especiais (por exemplo,‘, ~,”,^,ç,-), o que causa erros na exibição do arquivo.

8. eDIAM

Na reunião em Belém (PA), houve reclamação de demora na aceitação das eDIAMs. Cabe informar que a maioria das eDIAMs feitas em Oficinas de Manutenção RBAC 145 tem seu processo de aceitação automático. Uma parcela das eDIAMs, porém, cujos dados divergirem do banco de dados eletrônico que contém a capacidade certificada da empresa, são analisados manualmente na ANAC, assim como todas as eDIAMs de Táxi-Aéreo.

Para agilizar o processo, a análise foi concentrada nas eDIAMs que estão aguardando análise manual, no setor de 91, e a periodicidade de análise aumentou de uma vez por semana para uma vez por dia.

9. Emissão do CA após RCA/LV

Para a emissão do CA após um RCA/LV, existem algumas ações que são necessárias por parte da ANAC. A entrega do CA tem ocorrido em tempos médios que variam de 4 a 10 dias, conforme o mês. Em seguida, a análise do processo de RCA/LV é prioritário no setor 91. Com a especialização do setor 91, que analisa esses processos, espera-se poder garantir um processo ágil e que permita a emissão do CA no menor tempo possível.

10. Informações adicionais

Informações adicionais sobre estes assuntos podem ser tratados diretamente com a ANAC pelos telefones (61) 3314-4518/4742, ou pelo endereço eletrônico gtar.df@anac.gov.br .