

Anexo A – Sumário do Relatório de Avaliação Operacional do P180 – Versão em Português



**SUMÁRIO DO RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO
OPERACIONAL
AERONAVE PIAGGIO P-180 (PIAGGIO, ICAO P180)**

PIAGGIO, GENOVA, ITÁLIA, 23 A 26 DE NOVEMBRO DE 2009

REVISÃO 02 – 31 DE AGOSTO DE 2011



A aeronave Piaggio foi avaliada operacionalmente tanto pela FAA como pela EASA e ENAC, estando em operação em vários países e sob o controle de ambas as autoridades.

A ANAC estabeleceu o Grupo Brasileiro de Avaliação de Aeronaves para o Piaggio P180 (BAEG-P180), para avaliar a operação desta aeronave no Brasil.

A ANAC, até o momento, não recebeu todas as informações relativas à conformidade da operação da mesma no Brasil.

1. Habilitação de Tipo

Recomenda-se a averbação P180 com treinamento de diferenças entre as variantes Avanti e Avanti II segundo aprovado pela ENAC.

Recomenda-se atualizar a tabela de habilitações de tipo da ANAC com as seguintes linhas:

FABRICANTE (1)	AERONAVE (2)		OBS (3)	HABILITAÇÃO (4)
	MODELO	NOME		ANAC
VII – Habilitação de Tipo (Avião) – Terrestre – Motor Turbo-Hélice – Operação Single Pilot, Multi Engine				
Piaggio	P180	Avanti	AAD	P180
	P180	Avanti II	D	

Recomenda-se aprovar treinamento de qualificação somente nas organizações hoje aprovadas pela ENAC, a TRTO Piaggio e a FAR 142 FlighSafety International, usando o Manual de Treinamento aprovado pela ENAC e pelo FAA, e o controle de treinamento de qualificação aprovado pela ENAC no Manual de Treinamento da Piaggio. Conformidade com RBHA Operacionais

2. Conformidade com o RBHA 91 e 135

a. Declaração de Conformidade

Durante a visita às instalações da Piaggio, foram observadas não conformidades na Declaração de Conformidade com a operação segundo o RBHA 91 e não foi apresentada Declaração de Conformidade com a operação segundo o RBHA 135.

Em setembro de 2010, o GAA-P180 recebeu nova declaração de conformidade com o RBHA 91 a declaração de conformidade com o RBHA 135. Foi identificada uma não conformidade no tocante ao parágrafo 135.178(g) - Marcas externas das saídas de emergência, do RBHA 135. Para cumprimento deste requisito, ficou definido que a Piaggio deveria atender ao previsto no parágrafo supracitado em pedidos de aeronaves feitos por operadores brasileiros.

Em 17 de junho de 2011, o Sr. Giuseppe Caldarelli, Chefe de Aeronavegabilidade da Piaggio, encaminhou mensagem eletrônica informando que as aeronaves P180 entregues a clientes brasileiros estariam em conformidade com item 135.178(g) do RBHA 135.

b. Operações Especiais

Não foram apresentadas para avaliação as operações: CAT II, RNP ou Ambulância aérea. Cada uma destas operações deve ser aprovada diretamente junto ao primeiro operador nacional, quando solicitado por este, e o relatório BAEG-P180 deverá ser atualizado nesta ocasião.

Não estão autorizadas operações com o uso de crédito relativo a EFB no Brasil, pois este equipamento não foi oferecido para a validação de certificação de tipo.

c. Quantidade máxima de passageiros

Recomenda-se autorizar configuração de operação no Brasil com o máximo de 09 (nove)

passageiros.

3. Documentação Operacional

a. MMEL

Para operações segundo o RBHA 91 somente, recomenda -se a adoção da MMEL FAR 091 para as operações no Brasil, com as seguintes ressalvas:

- Geral: O termo *As required by FAR* deve ser entendido como *As required by Brazilian Regulations*;
- ATA 22-2 – para pane do piloto automático, operação IFR restrita a tripulação composta por dois pilotos. (RBHA 91.5(b)(2)(ii));
- ATA 34-1 – Vertical Speed Indicator – B/2/0 – On IFR operation, one VSI must be operative for each pilot required (RBHA 91.205);
- ATA 46-1 – Operation with EFB restricted until equipment is approved by GGCP and evaluated by BAEG. After that, it may be offered to operational approval.

Para as operações segundo o RBHA 135, a MMEL FAR 135 deverá analisada previamente pelo BAEG-P180, antes da aprovação da primeira operação 135 no Brasil.

b. Manual de Operação da Aeronave

Recomenda-se que o uso dos POH das aeronaves como base para a operação no Brasil seja analisado detalhadamente pelo setor responsável pela aprovação desta operação antes do primeiro voo com base nestas orientações.

4. Simulador de Voo

Somente poderá ser aprovada a utilização dos Simuladores disponíveis como dispositivos de treinamento após a emissão de validação da qualificação pela GAAS.

5. Qualificação de INSPAC

Após coordenação com a TAM Executiva, representante de vendas de treinamento da FlighSafety International a clientes brasileiros, a qualificação de INSPAC OPS3 ocorreu entre os dias 15 e 26 de agosto de 2011. A Superintendência de Segurança Operacional indicou dois servidores pilotos, que concluíram o treinamento de qualificação para a aeronave P180 Avanti II com sucesso.

A GAAS disponibilizou o contato do fabricante para a Gerência Geral de Aeronavegabilidade Continuada – GGAC/SAR, com o objetivo da qualificação de INSPAC AIR. Este item é considerado fechado sob o ponto de vista operacional.

6. Operação no Brasil

Não é recomendada aprovação para operação no Brasil do modelo de aeronave P180, tanto na variante Avanti como na Avanti II, com marcas brasileiras, a não ser que sejam seguidas as orientações constantes deste relatório de avaliação operacional.

ANAC, Rio de Janeiro, 31 de agosto de 2011.

BAEG-P180

Alvimar de **Lucena** Costa Junior – INSPAC OPS A-0888 – GAA Inspetor Avaliador / Ponto Focal BAEG-P180

André Marques **Caetano** – INSPAC OPS A-1932 – GAA Inspetor Avaliador