

---

**Aprovação:** Portaria nº 3072/SAR, de 18 de dezembro de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 19 de dezembro de 2014, Seção 1, página 3.

---

**Assunto:** Orientações relativas a equipamentos dispersores **Origem:** SAR/GTPN

---

## 1. OBJETIVO

Estabelecer orientações quanto à instalação de equipamentos dispersores em aviões de categoria restrita destinadas a operações aéreas agrícolas, tais como a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos.

## 2. REVOGAÇÃO – N/A

## 3. FUNDAMENTOS

**3.1** Conforme estabelecido na seção 21.95, do RBAC 21, pequenas modificações podem ser aprovadas, segundo um método aceitável pela ANAC, sem apresentação prévia de quaisquer dados comprobatórios.

**3.2** Conforme o parágrafo 43.7(i)-I, do RBAC 43, grandes alterações e reparos devem ser executados com base em dados técnicos aprovados.

**3.3** Conforme estabelecido no parágrafo 43.9(a), do RBAC 43, cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração em uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte dos mesmos, deve fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento contendo a descrição do trabalho, data de início e término, nome da pessoa que executou e assinatura e tipo de licença da pessoa que aprovou.

## 4. DEFINIÇÕES

**4.1 Equipamento dispersor:** Para efeito desta IS, é considerado equipamento dispersor todo aquele que instalado em avião agrícola se destina ao lançamento de carga sólida ou líquida com emprego específico na aviação agrícola (defensivos agrícolas, fertilizantes, sementes e outros produtos correlatos). Compreende seus componentes, tais como: bombas, válvulas, barras de pulverização, tubos em geral, filtros para fluxômetro, caixa de alijamento, atomizadores rotativos, barras aerofólicas, seus subconjuntos e conjuntos.

## 5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

### 5.1 Introdução

**5.1.1** Um operador de avião agrícola somente poderá utilizar um equipamento específico em operações aeroagrícolas se a instalação deste equipamento no avião tiver sido aprovada pela ANAC. Quaisquer modificações ou adaptações devem ser executadas de acordo com a regulamentação em vigor;

- 5.1.2** Ao instalar um equipamento dispersor, o manual ou documento técnico pertinente necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado ao avião no qual pode ser instalado deve estar à disposição do piloto e do pessoal de manutenção;
- 5.1.3** Além da regulamentação da ANAC, é recomendado verificar os requisitos do MAPA quanto aos equipamentos dispersores;
- 5.1.4** Caso a tarefa a ser executada se enquadre no conceito de manutenção preventiva previsto no RBAC 43 e IS específica, ela poderá ser realizada pelo operador, conforme o parágrafo 43.3(g)-II, do RBAC 43.

## **5.2 Instalação de equipamento dispersor**

- 5.2.1** A instalação inicial de um determinado equipamento dispersor em um determinado modelo de avião é considerada uma grande alteração e requer dados técnicos aprovados pela ANAC. Tal aprovação pode ser obtida como parte do Certificado de Tipo (CT) original, emenda ao CT, ou através de Certificado Suplementar de Tipo (CST) ou SEGVOO 001.

## **5.3 Substituição de equipamento dispersor**

- 5.3.1** Uma vez obtida aprovação da ANAC para instalação de mais de um equipamento dispersor para um dado avião, a substituição de um equipamento por outro é um procedimento operacional, não constituindo execução de manutenção e, por conseguinte, não necessitando de registro, nem de nenhum outro requisito do RBAC 43.
- 5.3.2** O disposto acima é válido desde que não haja alterações nas fixações estruturais ou em equipamentos permanentemente instalados no avião.
- 5.3.3** A substituição de um equipamento dispersor por outro pode ser realizada pelo operador, desde que executada de acordo com instruções de instalação e remoção especificadas, normalmente estabelecidas durante a aprovação original da instalação do equipamento dispersor em questão. Se não definidas no processo de aprovação, essas instruções devem ser desenvolvidas e estabelecidas pelo operador.
- 5.3.4** O operador é, ainda, responsável pelo treinamento adequado do pessoal técnico que realizará a substituição.

## **5.4 Alteração na configuração de equipamento dispersor**

- 5.4.1** Alterações na configuração do equipamento instalado, incluindo substituição e rearranjo de componentes, podem ser realizadas pelo operador desde que:
- Nenhuma limitação determinada pelo fabricante do avião ou do equipamento dispersor seja desrespeitada;
  - O peso e a área frontal do equipamento resultante da alteração sejam menores ou iguais aos previamente aprovados;
  - Não causem a ampliação dos limites de peso e balanceamento estabelecidos na instalação previamente aprovada;
  - Não haja alteração em qualquer fixação estrutural do equipamento no avião;
  - O sistema anemométrico do avião não seja afetado pela alteração;

- f)** O consumo elétrico total após a alteração na configuração do equipamento instalado deve ser menor ou igual a 80% (oitenta por cento) da capacidade total de geração do sistema elétrico do avião;
- g)** Os cabos elétricos utilizados sejam de uso aeronáutico, com especificação igual ou melhor que os usados originalmente no avião, adequados às características da instalação, sejam instalados de modo que estejam protegidos contra altas temperaturas e contra a ação de contaminantes como combustível, óleo, água e abrasivos e sejam instalados e fixados lateralmente, ou sempre acima, de linhas ou equipamentos contendo óleo, combustível, fluidos hidráulicos ou oxigênio. Em nenhuma hipótese os cabos podem estar fixados às linhas de óleo, de combustível, de fluidos hidráulicos ou de oxigênio. As fixações das cablagens deverão ser feitas por meio de braçadeiras instaladas em cavernas, ou em tubos, quando a estrutura do avião for do tipo tubular. Os furos existentes ou eventualmente feitos em cavernas para a passagem dos cabos devem estar protegidos por *grommets*, após a restauração da proteção contra corrosão, conforme recomendação do fabricante do avião. Tanto quanto possível devem ser utilizados os encaminhamentos já consagrados pelo fabricante do avião;
- h)** O circuito elétrico dos componentes esteja protegido por *circuit-breaker* (CB) ou fusível adequado, de especificação aeronáutica e definido conforme a tabela do apêndice A desta IS, ou conforme recomendação do fabricante do equipamento (desde que não seja de valor superior ao recomendado pela tabela do apêndice A desta IS);
- i)** Não impliquem em alimentação de seus componentes pela barra de emergência, quando o sistema elétrico do avião possuir barras principal e de emergência;
- j)** Os componentes instalados, bem como a proteção do circuito elétrico (CB ou fusível) funcionem adequadamente, e seu funcionamento não interfira na operação de bússolas ou outros equipamentos do avião, o que deve ser demonstrado realizando-se um procedimento de teste de EMI;

- 5.4.2** Com fulcro no parágrafo 21.93(a), do RBAC 21, caso a modificação atenda ao descrito no parágrafo 5.4.1 desta IS, pode ser considerada uma pequena modificação, por se estar alterando a configuração de equipamento dispensor tendo como referência um avião que já possui um equipamento dispensor aprovado. A alteração do avião deverá atender aos requisitos aplicáveis do RBAC 43, inclusive àqueles referentes a registros de manutenção.
- 5.4.3** Um engenheiro, registrado no CREA, deve avaliar os aspectos técnicos propostos no parágrafo 5.4.1 desta IS e documentar seu parecer na forma de um relatório técnico ou similar. Esse parecer (ou cópia dele, no caso de configurações idênticas) deve ser mantido nos registros de manutenção do avião.
- 5.4.4** Em seu conteúdo, esse parecer deve identificar suficientemente a configuração avião-equipamento dispensor aprovada usada como parâmetro de comparação, além de incluir a identificação do engenheiro, sua assinatura e o número de registro no CREA. O engenheiro que assina deve verificar se suas atribuições, definidas pelo CREA, permitem se responsabilizar pela aprovação do documento em questão.
- 5.4.5** É importante que esse engenheiro tenha razoável conhecimento do avião em questão e dos equipamentos a serem instalados. Portanto, além dos representantes técnicos dos fabricantes dos aviões, engenheiros de organizações de manutenção dos aviões agrícolas em análise ou engenheiros dos fabricantes dos equipamentos dispensadores são boas alternativas para realizar tal avaliação e assumir a responsabilidade técnica da instalação.

**5.4.6** A alteração deverá ser realizada utilizando-se os materiais fornecidos e seguindo-se as instruções especificadas pelo fabricante do componente, do equipamento dispersor e do avião, bem como as práticas e métodos recomendados pela AC 43.13-2 da FAA.

## **6. APÊNDICES**

Apêndice A – Tabela - *Circuit-Breakers* e Fusíveis.

Apêndice B – Lista de Reduções e Abreviaturas.

Apêndice C – Lista de Referências

## **7. DISPOSIÇÕES FINAIS**

**7.1** Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.

**7.2** Esta IS entra em vigor na data de sua publicação.

**APÊNDICE A – TABELA – CIRCUIT-BREAKERS E FUSÍVEIS**  
**(Conforme AC 43.13-1<sup>[12]</sup>, Capítulo 11, Seção 4)**

<b>CABO (AWG)</b>	<b>CIRCUIT-BREAKER (AMPÉRES)</b>	<b>FUSÍVEL (AMPÉRES)</b>
<b>22</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>20</b>	<b>7.5</b>	<b>5</b>
<b>18</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>16</b>	<b>15</b>	<b>10</b>
<b>14</b>	<b>20</b>	<b>15</b>
<b>12</b>	<b>30</b>	<b>20</b>
<b>10</b>	<b>40</b>	<b>30</b>
<b>8</b>	<b>50</b>	<b>50</b>
<b>6</b>	<b>80</b>	<b>70</b>
<b>4</b>	<b>100</b>	<b>70</b>
<b>2</b>	<b>125</b>	<b>100</b>
<b>1</b>	<b>-</b>	<b>150</b>
<b>0</b>	<b>-</b>	<b>150</b>
<b>Especificações:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MIL-W-5088 (cabos de cobre);</li> <li>• MIL-C-5809 ou equivalente (<i>circuit-breakers</i>);</li> <li>• MIL-F-15160 ou equivalente (fusíveis).</li> </ul>		

**APÊNDICE B – LISTA DE REDUÇÕES****B1. SIGLAS**

- a) IS – Instrução Suplementar.
- b) ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.
- c) MPR – Manual de Procedimentos.
- d) CST – Certificado Suplementar de Tipo.
- e) CREA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia.
- f) EMI – *Electromagnetic interference*.
- g) MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.
- h) MAer – Ministério da Agricultura.
- i) CT – Certificado de Tipo.
- j) RBAC – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

**APÊNDICE C – LISTA DE REFERÊNCIAS**

- [1] RBAC 137 – Certificação e Requisitos Operacionais: Operações Aeroagrícolas.
- [2] IS nº 21-004 – Aprovação de Grandes Modificações em aeronaves com marcas brasileiras, ou que venham a ter marcas brasileiras.
- [3] Decreto 86.765, dezembro de 1981, Art. 16 – Regulamentação do Decreto-Lei nº 917, de 07 de outubro de 1969, que dispõe sobre o emprego da aviação agrícola no país.
- [4] Instrução Normativa Nº 2, de 3 de Janeiro de 2008 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Art. 2º.
- [5] MPR-900 Volume 04 – Manual do Inspetor - Equipamentos de Aeronave e Autorizações Operacionais.
- [6] RBAC 43 – Manutenção, Manutenção Preventiva, Reconstrução e Alteração.
- [7] RBAC 01 – Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida.
- [8] FAA Order 8900.1 Vol. 2 – *Air Operator and Air Agency Certification and Application Process - Chapter 8 Certification of a Part 137 Operator - Section 4 - Restricted Category Agricultural Airplanes.*
- [9] FAA AC 43.13-2 – *Acceptable Methods, Techniques, and Practices – Aircraft Alterations.*
- [10] RBAC nº 21 – Certificação de Produto Aeronáutico.
- [11] IS nº 21-021 – Apresentação de Dados Requeridos para Certificação Suplementar de Tipo.
- [12] FAA AC 43.13-1 -*Acceptable Methods, Techniques, and Practices - Aircraft Inspection and Repair*