



INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS

IS Nº 137.201-001

Revisão B

Aprovado por: Portaria nº 69, de 10 de janeiro de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 11 de janeiro de 2013, Seção 1, página 2.

Assunto: Uso de etanol em aeronaves agrícolas. **Origem:** SAR/GTPN

1. OBJETIVO

- 1.1 Esta Instrução Suplementar - IS estabelece condições aceitáveis sob as quais o etanol¹ pode ser usado em operação de aeronave agrícola na categoria restrita, equipada com motor convencional.
- 1.2 Esta IS apresenta recomendações a serem consideradas na modificação de uma aeronave, de um motor convencional e de sua respectiva instalação na aeronave, para utilização do etanol.

2. REVOGAÇÃO

Esta IS substitui a Instrução Suplementar nº 137.201-001 revisão A, de 21 de junho de 2012.

3. FUNDAMENTOS

- 3.1 O art. 202 da Lei Federal nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, prescreve que as operações aeroagrícolas obedecerão a regulamento especial.
- 3.2 O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21 – RBAC 21, “Certificação de Produto Aeronáutico”, trata da emissão de certificados de tipo para aeronaves categoria restrita, modificações desses certificados e emissão de certificados de aeronavegabilidade para essas aeronaves.
- 3.3 O RBAC 137, “Certificação e Requisitos Operacionais: Operações Aeroagrícolas”, parágrafo 137.201(e), estabelece que um operador agrícola pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave agrícola desde que sejam seguidos critérios aceitáveis pela ANAC.
- 3.4 Esta IS provê orientação e condições aceitáveis pela ANAC sob as quais uma aeronave agrícola pode operar na categoria restrita se seu motor, certificado para outro combustível, for alimentado com etanol.

4. DEFINIÇÕES – N/A

¹ A referência ao etanol nesta Instrução Suplementar corresponde ao Álcool Etilico Hidratado Combustível - AEHC.

5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

5.1 APLICABILIDADE

- 5.1.1 As disposições desta IS aplicam-se somente às aeronaves agrícolas certificadas na categoria restrita, equipadas com motores convencionais e que operam segundo o RBAC 137.
- 5.1.2 Esta IS não autoriza nenhuma outra modificação além daquela relacionada à conversão da aeronave e motor para o uso do etanol.

5.2 REQUISITOS AFETADOS

RBAC 21.93	Classificação de modificação ao projeto de tipo.
RBAC 21.97	Aprovação de grande modificação no projeto de tipo.
RBHA 43.3	Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e modificação.
RBHA 43.7	Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamento após sofrer manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e modificação.
RBHA 43.9	Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e modificação (exceto inspeções realizadas conforme os RBHA 91 e conforme os RBAC 135.411 (a)(1) e 135.419).
RBHA 43.13	Regras de execução (geral).
RBHA 91.313	Aeronaves civis categoria restrita. Limitações de operação.
RBAC 137.201	Requisitos das aeronaves e equipamentos.
RBAC 137.211	Operações sobre áreas densamente povoadas.

5.3 ANTECEDENTES

- 5.3.1 O baixo preço do etanol frente à gasolina de aviação aliado à tecnologia já disponível na indústria automotiva despertou o interesse de operadores de aviões equipados com motores aeronáuticos convencionais, notadamente dos prestadores de serviço da aviação agrícola, quanto ao uso desse combustível.
- 5.3.2 A mudança do combustível a ser utilizado em um motor aeronáutico e na respectiva aeronave é considerada, de acordo com a seção 21.93 do RBAC 21, uma grande modificação ao projeto de tipo original e, por este motivo, deve ser aprovada segundo os regulamentos aplicáveis, conforme a seção 21.97 do RBAC 21.
- 5.3.3 O processo de modificação de projetos de tipo é muitas vezes requerido à ANAC pelo próprio fabricante, pois ele pode abater os custos do processo com o número de aplicações. No caso de operadores interessados em alterar uma única aeronave, os custos de certificação são proibitivos. Portanto, se não houver uma modificação de projeto aprovada para o produto, não restam alternativas aos operadores que permitam a alteração almejada individualmente.

- 5.3.4 Visando a possibilitar uma solução de compromisso para a questão, a ANAC estabelece esta IS, na qual o operador se responsabiliza pela alteração da aeronave, sem que haja a demonstração do cumprimento com os requisitos de certificação de produto aeronáutico, e sua operação é submetida a limitações adicionais.

5.4 **PROCEDIMENTOS**

- 5.4.1 Qualquer pessoa operando uma aeronave que demonstre o cumprimento com as prescrições de aplicabilidade da seção 5.1 desta IS pode usar etanol na operação desta aeronave sob as seguintes condições:

- a) As seguintes marcas e placas devem ser instaladas:

I- No painel de instrumentos:

“Esta aeronave deve ser operada com etanol (Álcool Etilico Hidratado Combustível - AEHC).”

II- Na cabine, bem à vista do piloto:

“Esta aeronave não é elegível para uma aprovação para operação sobre áreas densamente povoadas sob a seção 137.211 do RBAC 137 ou para um desvio de qualquer limitação da seção 91.313 do RBHA 91, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo.”

“O motor, Número de Série (N/S) _____, instalado nesta aeronave e operado com o combustível etanol pode ser instalado somente em aeronave a ser operada com uma autorização especial de voo sob a IS 137.201-001, a menos que seja submetido a uma revisão geral.”

III- Na tampa do bocal de abastecimento de combustível (ou próximo a ela):

“Etanol (Álcool Etilico Hidratado Combustível - AEHC)”

- b) O seguinte registro deve ser efetuado em local apropriado da caderneta do motor:

“Este motor, Número de Série (N/S) _____, foi operado com combustível etanol e pode ser instalado somente em aeronave a ser operada com uma autorização especial de voo sob a IS 137.201-001, a menos que seja submetido a uma revisão geral.”

- c) A seguinte declaração deve ser emitida por um piloto habilitado para a aeronave:

“Eu declaro que a combinação aeronave/motor/hélice foi avaliada em voo em todas as manobras típicas da operação agrícola usando etanol e que o motor operou sem evidência de mau funcionamento e dentro das limitações estabelecidas nas especificações: Especificação da Aeronave nº _____; Especificação do Motor nº _____; Especificação da Hélice nº _____; Nome do Piloto: _____ Certificado de Habilitação Técnica nº _____.”

- d) Um formulário F-400-04 deve ser preenchido para cada aeronave, incluindo a identificação do grupo motopropulsor no campo 4 do formulário e marcando “Modificação” no campo 5.

- e) No verso do formulário F-400-04, no campo 8, deve ser feito o registro como mostrado no Apêndice C desta IS.

- f) Os demais campos do formulário F-400-04 devem ser preenchidos da maneira estabelecida pela IS 43.9-001.

g) Uma cópia do formulário F-400-04 deve ser anexada em um lugar de destaque nas cadernetas da aeronave e do motor, em adição aos registros de manutenção requeridos pela seção 43.9 do RBHA 43, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo.

5.4.2 A aprovação para retorno ao serviço será invalidada se o motor identificado no campo 4 for removido da aeronave e substituído por outro motor. Se o motor substituto for operado com etanol, as condições das alíneas a), b) e c) devem ser satisfeitas para o motor substituto e um novo formulário F-400-04 deverá ser preenchido, conforme as alíneas d), e), f) e g).

5.5 LIMITAÇÕES OPERACIONAIS

Além da submissão às limitações operacionais prescritas pela seção 91.313 do RBHA 91, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo, cada aeronave agrícola certificada na categoria restrita equipada com motores convencionais utilizando etanol seguindo os preceitos desta IS não poderá operar sobre áreas densamente povoadas, nem mesmo com o propósito de controle de vetores conforme previsto pela seção 137.211 do RBAC 137.

5.6 CERTIFICAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE

5.6.1 A aeronave submetida à alteração para uso de etanol sob esta IS, realizada em organização de manutenção certificada pela ANAC, será autorizada a operar mediante a emissão de uma autorização de especial de voo – AEV. Conforme a seção 21.175 do RBAC 21, a AEV é uma espécie de certificado de aeronavegabilidade especial. Essa AEV é emitida para o propósito estabelecido no parágrafo 137.201(e) do RBAC 137.

5.6.2 O requerente de uma AEV sob esta IS deve preencher o formulário F-100-86 e anexar uma cópia do formulário F-400-04 preenchido conforme a subseção 5.4 desta IS.

5.6.3 Adicionalmente, no caso de aeronaves que já possuam outro certificado de aeronavegabilidade, o requerimento de AEV deve ser acompanhado do original desse certificado de aeronavegabilidade anterior, de modo a restituí-lo à ANAC. Para aeronaves com certificado de aeronavegabilidade suspenso, também deverá ser apresentada comprovação de correção das pendências, conforme aplicável.

5.6.4 Aeronaves para as quais a ANAC não tenha emitido nenhum certificado de aeronavegabilidade, e que tenham sido submetidas às alterações em pauta, somente receberão o AEV após aprovação em vistoria técnica inicial.

5.6.5 A AEV emitida sob este propósito terá validade de no máximo 6 (seis) anos, a contar de sua emissão. No caso de aeronaves que possuíam outro certificado de aeronavegabilidade, a validade da AEV será a mesma do certificado de aeronavegabilidade devolvido. Para a sua renovação, deverá ser enviado requerimento à ANAC com ao menos 30 dias de antecedência, contendo um novo formulário F-100-86 devidamente preenchido, Relatório de Condição de Aeronavegabilidade – RCA e Lista de Verificação – LV segundo procedimentos aplicáveis da IS 21.181-001.

5.6.6 A aeronave cuja operação for autorizada sob as provisões desta IS não será considerada experimental e poderá ser considerada aeronavegável uma vez que satisfaça os demais

critérios para determinação de sua aeronavegabilidade. A alteração da aeronave para operação com etanol sob esta IS não a isenta da apresentação das Declarações de Inspeções Anuais de Manutenção – DIAM, e nem mesmo representa impedimento para a sua emissão, desde que a organização de manutenção certificada constate a operação segura da aeronave.

- 5.6.7 A AEV em questão só é válida se acompanhada de Ficha de Inspeção Anual de Manutenção – FIAM válida. Ainda, a AEV está sujeita a condição “normal” da aeronave no Sistema de Aviação Civil – SACI.
- 5.6.8 A aeronave que tenha operado com uma AEV segundo as provisões desta IS e que seja alterada para retornar à sua configuração original, em organização de manutenção certificada pela ANAC, poderá receber um certificado de aeronavegabilidade categoria restrita, desde que seu motor e sistemas afetados sejam submetidos a uma revisão geral ou sejam completamente substituídos por produtos em conformidade com o projeto de tipo aprovado.

5.7 RECOMENDACÕES

- 5.7.1 Uma possível forma simplificada de alteração para o uso do etanol num motor aeronáutico convencional é mediante o aumento da vazão de combustível com a recalibração do sistema de combustível do motor e alteração nos avanços de ignição, não sendo recomendado um aumento da taxa de compressão.
- 5.7.2 Esta recalibração do sistema de combustível pode ser feita através de ajuste da pressão da bomba mecânica e, se necessário, da injetora ou do carburador. A alteração dos diâmetros dos calibradores do carburador, da injetora e dos bicos injetores poderá ser necessária. A referida recalibração pode implicar na substituição dos indicadores de fluxo de combustível.
- 5.7.3 É recomendada a avaliação da compatibilidade dos materiais originais, quanto ao desgaste e aos aspectos corrosivos do uso do etanol, de todos os principais componentes do motor (bomba mecânica, servo-injetora, carburador, válvula distribuidora, bicos injetores e mangueira de combustível) e do sistema de combustível da aeronave (tanques, linhas e válvulas de combustível) em contato com o etanol. A substituição por componentes de material resistente à corrosão ao etanol poderá ser necessária. Recomenda-se ensaiar tais componentes e sistema conforme o Apêndice D desta IS.
- 5.7.4 É recomendado executar uma avaliação funcional e operacional do motor quando utilizando o etanol nas condições de partida (incluindo partida fria), marcha lenta, aceleração, corte, *overspeed* e *backfire*, como também, uma avaliação do desempenho da aeronave em todo o envelope operacional previsto. Os limites estabelecidos nas especificações da aeronave, do motor e da hélice não devem ser ultrapassados.
- 5.7.5 É recomendado avaliar a necessidade de instalação de um sistema de partida a frio.
- 5.7.6 Considerando que o etanol é uma substância higroscópica e um combustível primariamente de uso automotivo, sem controle de qualidade equivalente àquele de uso aeronáutico, é recomendado avaliar o impacto no desempenho do motor em função do nível de hidratação do etanol além do especificado.

- 5.7.7 É recomendado que publicações técnicas, especificações da indústria, manuais militares e modificações prévias satisfatórias sejam usados como referência nas referidas modificações.
- 5.7.8 Recomenda-se a elaboração de instruções de operação da aeronave com as limitações, condições e procedimentos acrescentados ou modificados em decorrência da modificação da aeronave para utilização do etanol. Marcas e placas adicionais àquelas estabelecidas no item 5.4 desta IS podem ser necessárias informando eventuais limitações operacionais em razão da modificação da aeronave.
- 5.7.9 Recomenda-se ainda a elaboração de procedimentos de manutenção específicos para a operação da aeronave com etanol.
- 5.7.10 O cumprimento das recomendações anteriores não é mandatório. Contudo, essas recomendações devem ser avaliadas criteriosamente pelo requerente, o qual deve atentar para os riscos relacionados ao não cumprimento de qualquer uma delas.

6. APÊNDICE

Apêndice A – Lista de reduções.

Apêndice B – Lista de regulamentos e documentos relacionados.

Apêndice C – Preenchimento do campo 8 do formulário F-400-04.

Apêndice D – Ensaio de componentes da aeronave e do motor que entram em contato com o etanol.

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 – LISTA DE REDUÇÕES**A1. SIGLAS**

- | | |
|---------|---|
| a) AEHC | Álcool Etílico Hidratado Combustível |
| b) ANAC | Agência Nacional de Aviação Civil |
| c) IS | Instrução Suplementar |
| d) RBAC | Regulamento Brasileiro da Aviação Civil |
| e) RBHA | Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica |

A2. ABREVIATURAS – N/A

APÊNDICE B – LISTA DE REGULAMENTOS E DOCUMENTOS RELACIONADOS**B1. LISTA DE REGULAMENTOS RELACIONADOS.**

- a) RBAC 21 Procedimentos de Homologação para Produtos e Partes Aeronáuticas.
- b) RBAC 23 Requisitos de Aeronavegabilidade: Aviões Categorias Normal, Utilidade, Acrobática e Transporte Regional.
- c) RBHA 43 Manutenção, Manutenção Preventiva, Modificações e Reparos.
- d) RBHA 91 Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis.
- e) RBAC 137 Certificação e Requisitos Operacionais: Operações Aeroagrícolas.

B2. LISTA DE DOCUMENTOS RELACIONADOS.

- a) Regulamento Técnico ANP nº7/2005

APÊNDICE C – PREENCHIMENTO DO CAMPO 8 DO FORMULÁRIO F-400-04

- C1. O campo 8 do F-400-04 deve ser preenchido como mostrado no quadro a seguir, com os espaços em branco adequadamente preenchidos:

Os procedimentos e modificações cobertos por este formulário F-400-04 foram considerados aceitáveis pela ANAC, de acordo com a Instrução Suplementar nº 137.201-001, “Uso de etanol em aeronaves agrícolas”, para demonstração de cumprimento com a seção 43.13 do RBHA 43, o parágrafo 91.407(a)(1) do RBHA 91 (ou dispositivos correspondentes dos RBAC que venham a substituí-los) e o parágrafo 137.201(e) do RBAC 137. A aeronave e o motor identificados nos campos 1 e 4 deste formulário podem ser aprovados para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada de acordo com a seção 43.7 do RBHA 43, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo, quando as seguintes condições forem satisfeitas:

- 1) As seguintes marcas e placas forem instaladas:
 - a. No painel de instrumentos:
“Esta aeronave deve ser operada com etanol (Álcool Etílico Hidratado Combustível - AEHC).”
 - b. Na cabine, bem à vista do piloto:
“Esta aeronave não é elegível para uma aprovação para operação sobre áreas densamente povoadas sob a seção 137.211 do RBAC 137 ou para um desvio de qualquer limitação da seção 91.313 do RBHA 91, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo.”
“O motor, Número de Série (N/S) _____, instalado nesta aeronave e operado com o combustível etanol pode ser instalado somente em aeronave a ser operada com uma autorização especial de voo sob a IS 137.201-001, a menos que seja submetido a uma revisão geral.”
 - c. Na tampa do bocal de abastecimento de combustível (ou próximo a ela):
“Etanol (Álcool Etílico Hidratado Combustível - AEHC)”
- 2) O seguinte registro for efetuado em local apropriado da caderneta do motor:
“Este motor, Número de Série (N/S) _____, foi operado com combustível etanol e pode ser instalado somente em aeronave a ser operada com uma autorização especial de voo sob a IS 137.201-001, a menos que seja submetido a uma revisão geral.”
- 3) A seguinte declaração for emitida por um piloto habilitado para a aeronave:
“Eu declaro que a combinação aeronave/motor/hélice foi avaliada em voo em todas as manobras típicas da operação agrícola usando etanol e que o motor operou sem evidência de mau funcionamento e dentro das limitações estabelecidas nas especificações: Especificação da Aeronave nº _____; Especificação do Motor nº _____; Especificação da Hélice nº _____; Nome do Piloto: _____; Certificado de Habilitação Técnica nº _____.”

**APÊNDICE D – ENSAIO DE COMPONENTES DA AERONAVE E DO MOTOR
QUE ENTRAM EM CONTATO COM O ETANOL**

D1. Objetivo

Descrever os procedimentos básicos para o ensaio de resistência a corrosão dos componentes do sistema de combustível da aeronave e do motor, que entram contato com o etanol.

D2. Referência

ASTM # D1384 - Método padrão para ensaio de corrosão.

D3. Fluido utilizado no ensaio:

D3.1 Composição:

94 % de etanol desnaturado e 6% de "água corrosiva", conforme necessário, para obter uma condutividade de aproximadamente 1000 $\mu\text{S}/\text{m}$;

D3.2 Composição do etanol desnaturado:

95 % de etanol para análise (PA) e 5 % de gasolina comum sem chumbo;

D3.3 Composição da água corrosiva:

3000 ml de água destilada; 5 ml de acetato de etila; 4 ml de aldeído acético; 1 ml de ácido acético glacial; 0,1 g de sulfato de sódio; 0,1 g de cloreto de sódio.

D.4 Ensaio estático para avaliação da resistência a corrosão dos componentes do sistema de combustível da aeronave e do motor

Todas as peças do sistema de combustível devem permanecer imersas no fluido de teste durante 15 dias, no mínimo, com aeração, a $70\text{ }^{\circ}\text{C} + \text{ou} - 3\text{ }^{\circ}\text{C}$, de acordo com o dispositivo descrito na ASTM D1384 e não devem apresentar produtos de corrosão.

D.5 Ensaio dinâmico para avaliação da resistência a corrosão dos componentes do sistema de combustível da aeronave e do motor

D.5.1 Uma montagem simplificada simulando o sistema de combustível da aeronave e do motor, com componentes representativos daqueles sistemas, deve funcionar por 700 h, no mínimo, em condições normais de operação (vazão, pressão, etc.), à temperatura de $70\text{ }^{\circ}\text{C} + \text{ou} - 3\text{ }^{\circ}\text{C}$.

D.5.2 O período mínimo de 700 h de funcionamento do ensaio deve corresponder à somatória dos períodos diários de funcionamento de 18 h, no mínimo.

D.5.3 O fluido de teste deve ser trocado a cada intervalo de 72 h e 96 h respectivamente, durante as 700 h de ensaio.