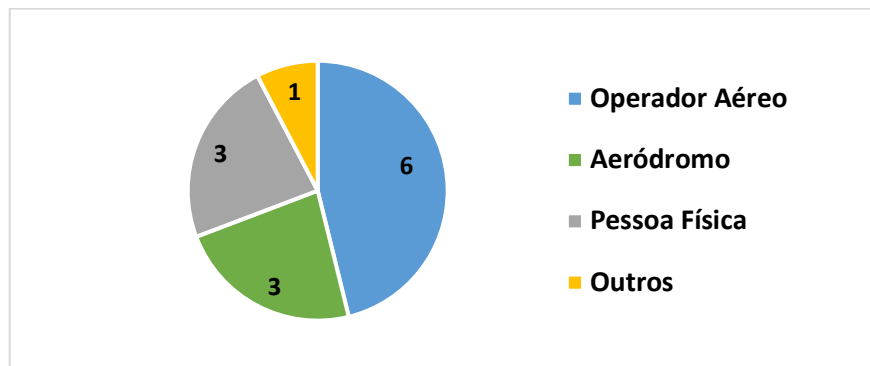




Contribuições referentes à Consulta Pública nº 26/2020

Proposta de emenda ao RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e de edição da Instrução Suplementar nº 154-002, Revisão A (IS nº 154-002A), intitulada "Características físicas de aeródromos"

A Consulta Pública foi realizada no período de 15 de dezembro de 2020 a 05 de fevereiro de 2021, durante o qual foram recebidas **13 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.017259/2020-86

Fevereiro de 2021

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.891	
Identificação	
Autor da Contribuição: Marcos André S Costa, Eng Aer Categoria: Pessoa física Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 154.101 (a) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: -
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: No item 154.111 Resistência de pavimentos, no subitem (b) indicar que o cálculo de resistência na metodologia ACN-PCN deve utilizar Memorial de cálculo PNC - COMFAA 3.0	
Justificativa: Padronização de análise	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.892	
Identificação	
Autor da Contribuição: Claudio Lemes Louzada Categoria: Pessoa física Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE G DO RBAC 154 - G.8 (a) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: -
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Adotar os conceitos de Pista Básicas e Mínimas para manter o contínuo desenvolvimento do modal: 1 - Pista Sub-Regional = 1.200 x 30m + 23t (Pequenos turboélices até 30 passageiros) 2 - Pista Regional = 1.600 x 30m + 35t (Turboélices até 100 Passageiros) 3 - Pista Jatos Regionais = 1.900 x 45m + 65t (Turboélices + Jatos Regionais) 4 - Pista Grandes Jatos = 2.300 x 45m + 95t (Turboélices + Jatos Regionais + Grandes Jatos Airbus A320-NEO e Boeing B737-MAX) 5 - Pista Internacional = Normalmente entre 2.800 a 3.500m + tonelage ilimitada	
Justificativa: Em julho 2020, a EMBRAER divulgou sua proposta de nova família de aeronaves, confirmado em 29/10/2020. Agora, um Turboélice com versões de 80 a 100 passageiros. Setembro 2020 foi a vez da AIRBUS anunciar seu turboélice de 100 passageiros. O fato é altamente relevante para planejamento e projetos de aeroportos no Brasil. Sinaliza claramente que os turboélices regionais que até então, transportando 46 passageiros (ATR42-500) e 70 passageiros (ATR72-600), poderão transportar até 100 passageiros para as cidades pequenas e médias. Isso mesmo, a nova aeronave da Embraer será no mínimo de 80 lugares. Como consequência direta, qualquer projeto do aeroporto para as cidades já deve prever uma pista de pouso maior e com alta resistência do piso asfáltico, mínimo de 1.600 x 30m e resistência para 35 toneladas ou superior. Cabe ressaltar a previsão oficial meteorológica de aumento de 3°C nas regiões norte e nordeste influenciadora na performance das aeronaves. E preservar uma ampla área livre nas cabeceiras da pista e nas laterais. Não podemos mais projetar, reformar ou construir aeroportos para o hoje. O hoje, já é passado. Os aeroportos/pistas de pouso podem ser construídos de acordo com o tráfego e potencial local e cidades do entorno com mostrado acima, comprimento em metros (m), largura em metros (m) e resistência do piso em toneladas (t). Lembrando que o Brasil e suas cidades já ultrapassaram em tráfego as características da pista/aeroporto sub-regional. O advento de aeronaves Jato Regionais, 120-140 passageiros já se fazem presente. Cidades médias necessitam de pistas diferenciadas e acima da capacidade dos turboélices atuais e futuros. Para esses casos pista mínima e básica de 1.900 x 45m e resistência para 65 toneladas ou superior. Também se faz necessário regularizar o uso do balizamento noturno, balizamento de pistas de taxi, Papi e ALS, Approach Light System, alimentadas por energia solar. Assim, permitir o voo por instrumento nesses aeródromos com dispositivos alimentados por energia renovável e limpa.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.893	
Identificação	
Autor da Contribuição: Marlos Augusto Melek Categoria: Operador de aeródromo Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE G DO RBAC 154 - G.8 (a) Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: -
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Bom dia! A minuta busca inexoravelmente maior padronização e aderência ao anexo 14 da ICAO, e está irretorquível. Como sugestão, constar em algum lugar do texto que não se aplica, necessariamente e/ou integralmente, aos projetos de aeródromos privados. A vocação de aeródromos privados pode variar muito, inclusive sem ter fins comerciais ou econômicos. O que defendo é que mesmo para os aeródromos privados deve haver padronização, mas o grau de exigências pode ser flexibilizado dependendo do caso. Exemplo: O ANEXO 14 da OACI menciona como menor largura de pista "18m", mas não expressamente. Dessa forma, não seria correto interpretar que a menor largura possível para qualquer pista seja necessariamente 18m. Contextualização: em áreas chuvosas é melhor ter uma pista com 12m asfaltada com mais 40m de faixa preparada para escape lateral do que uma pista com 30 metros de largura de terra ou grama, pois ao chover o aeródromo fica impraticável. Facilitar ainda, o balizamento de pistas, o que não deve em tese constar no 154 mas sim em instrumento diverso na ANAC: para aeródromos sem fins comerciais ou lucrativos (e instrução de voo seria categorizado como fim educacional e não comercial ou lucrativo), o balizamento da pista deve ser feito de maneira PADRONIZADA mas dispensando-se materiais homologados. Contextualização: A padronização deve obedecer a altura, ângulo, distância, cor, intensidade (candelas), mas não precisa ser feita com material homologado. Já vi pistas homologadas (Aeroporto de Rondônia) passar duas noites sem conseguir ligar o balizamento e o material era homologado. Por outro lado, pistas balizadas para a aviação geral representam um elevado grau de segurança, e a facilitação do balizamento só contribui para a segurança das operações. Para a aviação geral é melhor ter um balizamento PADRÃO e não homologado do que nada ter. Um atraso num voo, que pode ser caracterizado por inúmeros fatores, e cerca de 15 minutos próximo ao por do sol, com pista balizada na chegada, retira do piloto importante nível de estresse e aumenta a segurança da operação. Finalmente, sugiro dever constar em algum instrumento na ANAC, uma disposição transitória, em relação ao prazo concedido para adaptação dos aeródromos.	
Justificativa: Já constei acima junto com o texto da contribuição. Saudações aeronáuticas!	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.948	
Identificação	
Autor da Contribuição: Ednei Ramthum Do Amaral Categoria: Pessoa física Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 154.303(m)(3)(ix) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: -
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (ix) As designações das posições de estacionamento de aeronaves em um aeródromo não podem ser semelhantes às designações das pistas de táxi.	
Justificativa: Embora a contribuição seja especificamente sobre este parágrafo, entendo que seria válida para outros trechos da norma, incluindo trechos do RBAC já publicado e que não foram submetidos à consulta pública no momento. Ademais, considero que a uniformidade como mais importante até do que a alteração pontual somente neste parágrafo - que poderia dar a entender se tratar de uma situação distinta das dos demais trechos. O RBAC nº 01 dá o significado da expressão "não pode" como a expressão de uma proibição, enquanto o "deve", na afirmativa, expressa uma obrigação. Igual postura é adotada no Manual de Padronização de Atos Administrativos Normativos, do Senado Federal (disponível em https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/496338/000960587.pdf). Entendo que o uso de "não deve", na linguagem cotidiana, se refere mais a uma recomendação do que a uma proibição. No mínimo, a expressão dá abertura a esse entendimento, enquanto o "não pode" é taxativo ao expressar proibição, como já prevê o RBAC nº 01. A situação ganha contorno um pouco mais nebuloso quando vemos, no caso específico desse parágrafo, que se trata de uma recomendação no Anexo 14, e a ANAC na consulta pública propõe internalizar a alteração do Anexo 14 - o que, inicialmente, me gerou dúvida se a intenção era colocar no RBAC como recomendação ou como proibição. Ao ver o RBAC inteiro, entendi que é proibição, ao ver que praticamente não se usa "não pode". Assim, sugiro avaliar o uso de "não pode" em lugar de "não deve" (e variações verbais) neste parágrafo e ao longo do RBAC, quando se pretender expressar proibição.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.950	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 154.305(z)(1)(i) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: SIM
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Concessionária solicita esclarecimento sobre a necessidade de instalação de luzes de barra de parada em condições visuais menores que 550m.	
Justificativa: A Concessionária entende que as luzes de barra de parada devem ser instaladas em condições visuais menores que 550m somente em novos aeródromos.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.951	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Tabela D-8 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: SIM
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Concessionária solicita esclarecimento sobre a necessidade de alteração das dimensões dos painéis de sinalização vertical existentes.	
Justificativa: A Concessionária entende que os painéis de sinalização vertical existentes não necessitam alteração, uma vez que a legenda permanece inalterada. Sendo assim, quando houver necessidade de manutenção/troca, as novas placas atenderão as dimensões propostas.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.952	
Identificação	
Autor da Contribuição: Ana Carolina De Carvalho Categoria: Outros Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 154.101 (a) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: -
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Considerando o recente lançamento, pela ANAC, do programa Voo Simples, veiculado pela Portaria n. 2.626, de 07 de Outubro de 2020, solicito esclarecimentos acerca das oportunidades de compatibilização da proposta em tela com a exploração comercial de aeródromos privados. Serão necessárias adaptações no texto do regulamento? Sua aplicabilidade deverá ser revisada para abranger essa hipótese?	
Justificativa: Segundo material divulgado pela ANAC, o Voo Simples é um programa finalístico do Governo Federal para melhorias estruturantes na aviação geral brasileira, focado na simplificação e desoneração, no fomento à competitividade e no crescimento do setor, mantendo os altos níveis de segurança. Dentre as ações previstas no programa, consta a revisão do artigo 30, inciso II do CBA, de modo a permitir a exploração comercial de aeródromos privados. Está no Anexo I da Portaria 2.626/2020 que "Uma vez aprovada a MP que visa permitir a exploração comercial de aeródromos privados na Lei 7.565/1986 – CBA, as áreas técnicas da ANAC deverão realizar os ajustes necessários visando contemplar os novos requisitos legais". Por essa razão, questiona-se se não será necessário interpretar novos normativos e suas emendas de acordo com o Voo Simples.	

CONTRIBUIÇÃO Nº SEI nº 5331101 (1)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Categoria: Empresa aérea Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: SIM
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Utilização dos processos racionais inseridos na AC 150-5300 -13A - FAA De modo a dar proximidade do normativo brasileiro à legislação americana, trazendo robustez à segurança da operação, segue abaixo cinco pontos de melhoria no RBAC 154, tendo em vista a oportunidade de contribuição ao tema: 1. Método de classificação de aeródromo conforme parágrafo 105 Planning da AC 150-5300-13A;	
Justificativa: Atualmente a classificação da aeronave é baseada no anexo 14 da ICAO, qual seja, tamanho e peso. Todavia, tal classificação deveria ser baseada no normativo supracitado do FAA a fim de considerar além do tamanho e peso, a sua velocidade. Tal alteração, visa aprimorar a segurança dos pousos, principalmente em aeroportos menores.	

CONTRIBUIÇÃO Nº SEI nº 5331101 (2)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Categoria: Empresa aérea Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: SIM
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Utilização dos processos racionais inseridos na AC 150-5300 -13A - FAA De modo a dar proximidade do normativo brasileiro à legislação americana, trazendo robustez à segurança da operação, segue abaixo cinco pontos de melhoria no RBAC 154, tendo em vista a oportunidade de contribuição ao tema: 2. Utilizar o racional inserido no Chapter 3. Runway Design da AC 150-5300 13A;	
Justificativa: Atualmente a classificação da aeronave é baseada no anexo 14 da ICAO, qual seja, tamanho e peso. Todavia, tal classificação deveria ser baseada no normativo supracitado do FAA a fim de considerar além do tamanho e peso, a sua velocidade. Tal alteração, visa aprimorar a segurança dos pousos, principalmente em aeroportos menores.	

CONTRIBUIÇÃO Nº SEI nº 5331101 (3)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Categoria: Empresa aérea Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: SIM
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Utilização dos processos racionais inseridos na AC 150-5300 -13A - FAA De modo a dar proximidade do normativo brasileiro à legislação americana, trazendo robustez à segurança da operação, segue abaixo cinco pontos de melhoria no RBAC 154, tendo em vista a oportunidade de contribuição ao tema: 3. Inserir a utilização do racional contido no parágrafo 308 - Obstacle Free Zone (OFZ), flexibilizando com base nas características das aeronaves que utilizam o aeródromo;	
Justificativa: Atualmente a classificação da aeronave é baseada no anexo 14 da ICAO, qual seja, tamanho e peso. Todavia, tal classificação deveria ser baseada no normativo supracitado do FAA a fim de considerar além do tamanho e peso, a sua velocidade. Tal alteração, visa aprimorar a segurança dos pousos, principalmente em aeroportos menores.	

CONTRIBUIÇÃO Nº SEI nº 5331101 (4)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Categoria: Empresa aérea Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: SIM
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Utilização dos processos racionais inseridos na AC 150-5300 -13A - FAA De modo a dar proximidade do normativo brasileiro à legislação americana, trazendo robustez à segurança da operação, segue abaixo cinco pontos de melhoria no RBAC 154, tendo em vista a oportunidade de contribuição ao tema: 4. Utilização dos códigos de referência padrão da Advisory_Circular/150-5300-13A conforme A1-3. Aircraft arranged by aircraft manufacturer, and Runway Design Code (RDC), viabiliza a utilização das velocidade de aproximação das aeronaves, assim dando mais racionalidade no processo de classificação das aeronaves;	
Justificativa: Atualmente a classificação da aeronave é baseada no anexo 14 da ICAO, qual seja, tamanho e peso. Todavia, tal classificação deveria ser baseada no normativo supracitado do FAA a fim de considerar além do tamanho e peso, a sua velocidade. Tal alteração, visa aprimorar a segurança dos pousos, principalmente em aeroportos menores.	

CONTRIBUIÇÃO Nº SEI nº 5331101 (5)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Categoria: Empresa aérea Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 154.305(j) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: SIM
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Utilização dos processos racionais inseridos na AC 150-5300 -13A - FAA De modo a dar proximidade do normativo brasileiro à legislação americana, trazendo robustez à segurança da operação, segue abaixo cinco pontos de melhoria no RBAC 154, tendo em vista a oportunidade de contribuição ao tema: 5. Melhor definição nos requisitos de instalação, utilização e manutenção do sistema de indicador de rampa de aproximação visual, para operação nos aeródromos homologados IFR;	
Justificativa: Observa-se que as definições dispostas no item 154.305, item “j” intitulado “sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação”, são subjetivas, conforme os pontos destacados em amarelo: (j) Sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação (1) Aplicação (i) Um sistema visual indicador de rampa de aproximação deve ser destinado a auxiliar na aproximação de uma pista de pouso e decolagem, conte ou não a pista com outros auxílios visuais ou por instrumentos, quando uma ou mais das seguintes condições estiverem presentes: (A) a pista é utilizada por turbo-jatos ou outras aeronaves com requisitos semelhantes de orientação de aproximação; (B) o piloto de qualquer tipo de aeronave possa ter dificuldades ao julgar a aproximação devido a: (1) orientação visual inadequada, como durante aproximações sobre superfície aquática ou terrenos sem referências visuais durante o dia, ou na ausência de luzes externas suficientes na área de aproximação à noite; ou (2) informações equivocadas, como as produzidas por terrenos vizinhos com características ilusórias ou declividades da pista de pouso;	

CONTRIBUIÇÃO Nº SEI nº 5331101 (6)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Categoria: Empresa aérea Instituição:	Documento: Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 154.225 (c), Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: SIM
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Especificamente quanto ao item 154.225 (c), a sugestão da AZUL é para que seja acrescentada uma nota nesta seção ou que seja incluído um item específico sobre o assunto na instrução suplementar, exigindo que o administrador aeroportuário publique via AIP os valores referentes às resistências do pavimento do pátio ou de cada uma de suas partes, conforme redação sugerida abaixo: “Nota (...): O operador de aeródromo deve dar publicidade, por meio do AIP Brasil, dos valores referentes à resistência do pavimento do pátio ou de cada uma de suas partes, conforme aplicável.”	
Justificativa: Atualmente a grande parte dos aeródromos públicos não publica os dados de resistência do pátio, o que obriga a AZUL a pressupor que a resistência é no mínimo igual à da pista de pouso e decolagem. Porém, tal pressuposto pode não ser verdadeiro.	