



# **Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 8/2021**

**Proposta de revisão dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) nº 01 e 121,**

**referente aos requisitos de informações meteorológicas.**

A Consulta Pública foi realizada no período de 9 de julho de 2021 a 25 de agosto de 2021, durante o qual foram recebidas **12 contribuições**.

Processo nº 00058.011560/2020-86

**Agosto/2021**

**CONTRIBUIÇÃO Nº 1 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18088****Identificação**

**Autor da Contribuição:** Diego Rhamon Reis da Silva  
**Categoria:** Outros

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.173(h)  
**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Discordo com a possibilidade de aprovação da ANAC da utilização de meios alternativos quando o aeródromo não dispuser de informações meteorológicas.

**Justificativa:**

As informações meteorológicas são cruciais para a maior segurança dos procedimentos de pouso e decolagem.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Deve se deixar claro que há diferentes maneiras como as informações meteorológicas contribuem para a segurança das operações de pouso e decolagem. Uma delas é pela possibilidade de realização de procedimentos de aproximação por instrumentos publicados. Quanto a isso, observa-se que, para aeródromos sem informação meteorológica, as operações serão visuais, que somente podem ser realizados quando as condições meteorológicas forem visuais – como já ocorre com outras operações VFR em cumprimento com as regras do ar estabelecidas pelo DECEA. A autorização incluída em 121.173(h) não possui relação com essa questão.

Um segundo ponto em que as informações meteorológicas contribuem para a segurança das operações é pela sua relação com os cálculos de desempenho, o que é assunto da Subparte I do RBAC nº 121 e, portanto, afetado pelo parágrafo 121.173(h) proposto. Em situação ideal, são usadas informações precisas de como estarão as condições meteorológicas no momento da operação (seja pouso ou decolagem). Na prática, quando se trata de previsão (como já é utilizado no regulamento vigente), há uma certa imprecisão, que é uma das razões para se incluir margem de segurança com a fatoração de pista. A situação prevista em 121.173(h), a ser detalhada em IS, ainda fará uso de informações meteorológicas – porém de maneira alternativa ao usual, em que tais informações são fornecidas diretamente pelo órgão competente (ou reconhecida por ele). Essa forma alternativa considerará uma estimativa de pior caso, de forma a garantir (com razoável margem de certeza) que a aeronave terá desempenho suficiente para operar no aeródromo – ainda que tal margem represente uma perda em termos de capacidade comercial da aeronave (carga paga).

A partir do comentário, foi esclarecido em 121.173(h) que as informações meteorológicas de que se trata são as que atenderiam às seções 121.101 ou 121.119.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 2 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18211****Identificação**

**Autor da Contribuição:** ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS  
EMPRESAS AÉREAS - ABEAR  
**Categoria:** Outros

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.173(h)  
**Tipo de contribuição:** Outros

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A ABEAR é totalmente favorável às evoluções propostas no ambiente do “Voo Simples”, em particular das simplificações decorrentes de uma regulação responsiva.

Dois pontos sobre a Consulta Pública 08:

1) As diferenças marcantes de frota da aviação comercial brasileira trazem, a nosso ver, a necessidade dos marcos regulatórios também levarem esta característica em conta.

A sugestão da ABEAR é de que as diferentes performances (por exemplo entre aeronaves a jato e turbo hélices operando dentro do RBAC 121), tamanho e tipo de aeronaves (cargueiras ou de passageiros), frequência de utilização de determinado aeródromo e oportunidades de mitigação de riscos sejam balizadores para se estabelecer diferentes níveis de requisitos.

2) Igualmente sugerimos, dada a complexidade e importância da evolução regulatória embutida neste tema, que haja o fracionamento da evolução da regulação, com o uso de “workshops” e grupos de trabalho específicos, com a participação colaborativa dos regulados pelo RBAC 121, para que o resultado final seja o melhor possível.

**Justificativa:**

Na opinião das Empresas Aéreas Associadas à ABEAR, o material disponibilizado na Consulta Pública e na reunião realizada entre as Empresas Aéreas e o Corpo Técnico da SPO da ANAC, no último dia 20/AGO/2021, evidenciou a necessidade de maiores reflexões sobre o casamento da atual política de operação adotada pelas Empresas Aéreas e a proposta de evolução da normativa a ser disponibilizada para a sociedade e operadores aéreos regulados pelo RBAC 121.

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à primeira contribuição, observo que há diferenças, no regulamento vigente, em requisitos de desempenho das aeronaves a jato e turboélice. Por exemplo, a fatoração de pista para aviões a jato considera 60% (121.195(b)), enquanto para aviões turboélices considera 70% (121.195(c)). A consideração específica para pista molhada de 121.195(d) se aplica somente para aviões a jato.

Especificamente para o parágrafo 121.173(h), o detalhamento constará em IS, que será elaborada até a submissão da proposta de RBAC para aprovação da Diretoria, com participação da ABEAR e das empresas aéreas.

Poderão ser consideradas as diferenças das aeronaves, na medida em que se verifique que uma é mais sensível que outra a determinadas incertezas. Por exemplo, se o avião a jato é mais sensível a variações de altitude-pressão, poderá ser requerida uma margem de segurança maior nesse fator.

Com relação ao tamanho das aeronaves, em geral se estabelecem requisitos mais rigorosos para aeronaves maiores. Porém, nesse caso, os requisitos já se aplicam conforme os parágrafos 121.173(a) a (c), não sendo prevista variação do requisito propriamente dito em função do tamanho da aeronave. Com relação ao meio alternativo de 121.173(h), pode ser estabelecido limite para tamanho da aeronave que pode usar tal condição.

Com relação ao tipo de aeronave (cargueira ou de passageiros), não há atualmente diferença de requisitos de desempenho e não se vislumbra tal diferenciação no âmbito de 121.173(h).

A frequência de utilização pode ser um fator a ser considerado.

As oportunidades de mitigação serão consideradas.

Com relação ao segundo ponto, esclarece-se que foi oportunizada participação das empresas, com a realização de reuniões e o envio de comentários, antes da consulta pública, bem como após a submissão à consulta pública.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 3 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA:**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Marcos Tognato da Silva

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.648a(a)

**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A GOL Linhas Aéreas incentiva e suporta ações que tragam facilidades e desenvolvimento, para um processo contínuo de melhoria para novas atividades e operações. Entretanto, entende que a mudança no texto da “Proposta de Emenda ao RBAC 121”, da maneira com que descrito, não traz o embasamento necessário para garantir o nível desejável para uma operação segurança das operações, devido não esclarecer e/ou fundamentar pontos significativos para essa operação.

- Possíveis conflitos da proposta com a regulamentação preconizada pelo DECEA.

- A definição do “pior cenário” para os cálculos de despacho de voo não está clara.
- Falta da garantia que outras administrações aeroportuárias deixem de prestar o serviço meteorológico atual, ou que novas concessões já iniciem suas operações desprovidas desse serviço
- A metodologia que será empregada para definir as condições meteorológicas locais estão imprecisas e generalizadas e, isso, impacta diretamente a performance da aeronave.
- As regras de voo que serão autorizadas para esse tipo de operação não estão definidas ou claras aos operadores no texto proposto.
- Indefinição ou falta de clareza da relação dos requisitos operacionais para esse tipo de operação quanto ao destino e, principalmente, para o aeródromo de alternativa.

**Justificativa:**

O desempenho real da aeronave só pode ser previsto por meio do uso de dados reais, atualizados e confiáveis. Acreditamos que os métodos de consulta meteorológicas atuais podem ser substituídos por outros alternativos, mas que garantam a mesma precisão e confiança.

Nesse contexto, a Gol Linhas Aéreas entende que o texto proposto para a atualização do RBAC ainda não possui o embasamento necessário para normatizar esse tipo de operação e deixa lacunas para que isso seja feito por meio de uma Instrução Suplementar.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação a possíveis conflitos da proposta de 121.648a(a) com regulamentação do DECEA, observamos que não se vislumbram tais conflitos. O próprio AIP-Brasil, publicado pelo DECEA, em AD 1.1.4, item 2.2.1.1, copiado abaixo, ratifica o entendimento de que é responsabilidade do operador (a hipótese de piloto em comando se aplica à aviação geral) determinar o mínimo operacional de aeródromo – observando-se que, no caso, trata somente de mínimo para decolagem. Igualmente, também estabelece que esse mínimo estabelecido pelo operador deve ser igual ou maior do que o estabelecido pelo próprio DECEA – o que está condizente com a proposta de 121.648a(a)(2), que cita, de forma mais geral, o Estado do Aeródromo, tendo em vista que a operação pode ocorrer para aeródromo no exterior)

“2.2.1.1 Cabe ao piloto em comando e/ou ao explorador da aeronave determinar o mínimo para decolagem levando em consideração quaisquer tipos de restrições ou limitações técnicas, bem como cumprir as determinações contidas na legislação da ANAC. Em qualquer circunstância, o mínimo de decolagem estabelecido pelo piloto em comando ou pelo operador ou explorador da aeronave deverá ser maior ou igual aos valores estabelecidos em 2.2.2.”

A definição de pior caso deve ser entendida literalmente como a pior condição meteorológica, em termos de cálculo de desempenho da aeronave, prevista de ocorrer. O método para se chegar a esta estimativa de pior caso será tema de Instrução Suplementar, tendo sido apresentadas no Relatório de AIR, na Consulta pública, em seus itens 5.4.2 a 5.4.6, as informações disponíveis até o momento sobre como se planejava abordar o pior caso para alguns fatores. O detalhamento constará em IS. Esclarece-se que a metodologia não foi exposta na consulta pública porque, sendo material de IS, não é necessária sua submissão à consulta pública – tendo sido apresentadas as informações disponíveis até aquele momento. De qualquer forma, não foi apontado qual seria a “imprecisão” alegada.

Com relação à posição de que o meio alternativo deve garantir a mesma precisão e confiança, esclarece-se que esse parâmetro será considerado no desenvolvimento dos métodos alternativos.

Com relação às regras de voo, não há qualquer proposta de alteração – até porque tal assunto é competência do DECEA. Esclarece-se que, não havendo informação meteorológica no aeródromo, não se deve ter procedimentos de aproximação por instrumentos publicados, de forma que somente será possível concluir o voo sob regras de voo visual (VFR).

Não foi apresentada qual seria a “indefinição ou falta de clareza da relação dos requisitos operacionais para esse tipo de operação quanto ao destino e, principalmente, para o aeródromo de alternativa”. A regra específica quais são os requisitos, no momento do despacho de um voo IFR, para condições meteorológicas do aeródromo de destino em 121.613(a)(2) e do aeródromo de alternativa em 121.613(a)(3). Para um voo visual, há 121.611. Para a continuação do voo, há 121.631(b). E para a realização das operações propriamente ditas, há 121.649 (VFR) e 121.651 (IFR).

A operação em aeródromos sem informação meteorológica já é permitida e ocorre normalmente sob as regras do RBAC nº 91. Não há regras específicas do DECEA para operações sob o RBAC nº 121, sendo as regras aqui tratadas (como o estabelecimento de mínimos operacionais) de competência da ANAC.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 4 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18214

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Anderson Momo

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 01

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Mínimos operacionais de aeródromo

**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

##### Contribuição

##### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A ITA Transportes Aéreos está em alinhamento com a LATAM, GOL e demais empresas que se manifestaram apreensivas quanto ao texto que por entendimento apresenta questionamentos significativos quanto a segurança das operações aéreas. Em aeródromos desprovidos de informações meteorológicas.

##### Justificativa:

Fazemos jus a necessidade da revisão e maior tempo de discussão para finalizarmos essa iniciativa de forma positiva visando a melhor solução para a aviação civil, privada e demais setores.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

##### Análise da contribuição:

A iniciativa não se encerra com a consulta pública e a proposta de emenda ao RBAC. Conforme esclarecido no relatório de AIR (disponibilizado junto à consulta pública), será necessária a edição de Instrução Suplementar que detalhe as alterações propostas. Para o desenvolvimento desse material, se contará com participação dos operadores aéreos, em reuniões que vêm sendo realizadas com esse objetivo.

Desde já, no entanto, ressalta-se que se entende possível adicionar margens de segurança de forma a garantir o desempenho do avião no uso de aeródromos sem informação meteorológica, uma vez que as estimativas de pior caso poderiam ser tão críticas quanto necessário para prover essa margem. O que está pendente de avaliação é o quanto é o mínimo necessário para tais margens, de forma a garantir nível adequado de segurança, ao mesmo tempo em que se provê uma margem satisfatória de capacidade das aeronaves (uma vez que margens de segurança muito grandes podem inviabilizar comercialmente as operações).

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 5 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18215

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Alexandre Juliano Bianchi

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 01

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 01.1 Definições

**Tipo de contribuição:** Exclusão

##### Contribuição

##### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Embraer SA sugere a exclusão do texto "São classificadas em CAT I, CAT II e CAT III" da definição de "Operações de aproximação por instrumentos de tipo B".

Proposto: Operações de aproximação por instrumentos de tipo B significa operações de aproximação por instrumentos com uma altura de decisão inferior a 75 m (250 pés). São classificadas em CAT I, CAT II e CAT III.

Sugerido: Operações de aproximação por instrumentos de tipo B significa operações de aproximação por instrumentos com uma altura de decisão inferior a 75 m (250 pés).

**Justificativa:**

A definição de "Operações de aproximação por instrumentos de tipo B" está restrita, pela definição proposta, às operações CAT I, CAT II e CAT III. Pela definição de tipo B ser uma "operações de aproximação por instrumentos com uma altura de decisão inferior a 75 m (250 pés)" a operação GBAS também deve ser incluída como tipo B. Com a sugestão de modificação, remove-se a limitação proposta, sendo possível incluir outras operações que atendam a definição.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Não há qualquer restrição na definição que limite as operações de aproximações por instrumento tipo B a ILS (CAT I, II ou III), uma vez que não se menciona o sensor de navegação utilizado. Quando se menciona CAT I, II ou II, refere-se somente à classificação em termos de mínimos. Podem-se incluir aí ILS, MLS ou GLS (CAT I, II ou III).

Consta assim no Anexo 6, item 4.2.8.3(b):

“b) Type B: a decision height below 75 m (250 ft). Type B instrument approach operations are categorized as:

- 1) Category I (CAT I): a decision height not lower than 60 m (200 ft) and with either a visibility not less than 800 m or a runway visual range not less than 550 m;
- 2) Category II (CAT II): a decision height lower than 60 m (200 ft) but not lower than 30 m (100 ft) and a runway visual range not less than 300 m; and
- 3) Category III (CAT III): a decision height lower than 30 m (100 ft) or no decision height and a runway visual range less than 300 m or no runway visual range limitations.”

Também consta assim na CIRCEA 100-54:

“APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS TIPO B

Aproximação por instrumentos com uma DH inferior a 75m (250 pés). É classificada em CAT I, CAT II e CAT III A, B e C.”

**CONTRIBUIÇÃO Nº 6 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18217**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Paulino Parpineli Bueno  
**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.173(h)  
**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

O item 121.173 (h) define que, quando o aeródromo não dispuser de informações meteorológicas, o detentor de certificado pode solicitar aprovação da ANAC para uso de meios alternativos para considerar os parâmetros necessários para cumprimento dos requisitos desta subparte.

**Justificativa:**

Faz-se necessário um esclarecimento adicional da ANAC de que meios alternativos podem ser considerados satisfatórios. O texto proposto atualmente não nos permite formar opinião e propor métodos alternativos de cumprimento ao requisito.

Recomenda-se, ainda, a instituição de um grupo de trabalho com os integrantes da indústria para a discussão mais técnica sobre o assunto e futura elaboração de IS.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Considera-se a contribuição acatada, tendo em vista que já existe grupo de discussão com integrantes da indústria (operadores aéreos que operam sob o RBAC nº 121) sobre o assunto e futura elaboração da IS; assim como se prevê a publicação da IS em conjunto com a aprovação de emenda ao RBAC, para detalhar os meios alternativos que podem ser considerados satisfatórios.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 7 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18218

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Paulino Parpineli Bueno

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.173(h)

**Tipo de contribuição:** Inclusão

##### Contribuição

##### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Referente ao 121.173 (h), sugere-se a criação de barreiras para evitar que aeródromos que possuam o serviço de informação meteorológica retire esta capacidade motivados, por exemplo, por redução de custos.

##### **Justificativa:**

Sugere-se a criação de métricas para definir o tipo de aeródromo que possa operar sem informação meteorológica.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

##### **Análise da contribuição:**

Considera-se a questão de possível desinvestimento meritória e possível de ser incluída em Instrução Suplementar, mas se propõe não a abordar no nível de RBAC, pois poderia vir a engessar por demais o requisito. Assim, considera-se a contribuição não acatada para fim da emenda ao RBAC, mas observa-se que a IS poderá tratar dessa questão.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 8 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18219

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Paulino Parpineli Bueno

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.613(b)

**Tipo de contribuição:** Alteração

##### Contribuição

##### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Referente ao item 121.613 (b) e (c), baseado no conceito de regulação responsiva, sugere-se que os mínimos de planejamento sejam determinados pelo operador baseado em seus equipamentos e análises de risco.

##### **Justificativa:**

Deste modo, sugerimos que a margem adequada deve partir do operador, conforme suas análises de risco baseado, também, nos equipamentos operados.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

##### **Análise da contribuição:**

A margem deve ser considerada adequada pela ANAC, conforme prevê o Anexo 6 Parte I, da OACI. No caso da EASA, os valores são definidos em regra, em CAT.OP.MPA.185. No caso do FAA, se utiliza a OpSpec C055 (vide [https://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v03%20tech%20admin/chapter%2018/03\\_018\\_005.pdf](https://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v03%20tech%20admin/chapter%2018/03_018_005.pdf)).

A ANAC já possui mínimos de planejamento estabelecidos para aeródromos de alternativa em rota ETOPS, conforme a IS nº 121-012, Tabela 2 (e anteriormente, havia na IAC 3501, Apêndice 03, item 04). Para os demais, da mesma forma, a ANAC planeja estabelecer em IS os valores incrementais considerados adequados, em alinhamento com o adotado pela EASA e/ou FAA.

#### **CONTRIBUIÇÃO Nº 9 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18220**

##### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** VoePass Linhas Aéreas

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.173(h)

**Tipo de contribuição:** Inclusão

##### **Contribuição**

##### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Como forma de mitigação, baseado no desempenho e características da aeronave, como, por exemplo, a velocidade para pouso, recomenda-se que a autorização prevista em 121.173(h) leve em consideração as diferenças de operação de aeronaves turboélices e a jato.

##### **Justificativa:**

Como forma de mitigação, baseado no desempenho e características da aeronave, como, por exemplo, a velocidade para pouso, recomenda-se que a autorização prevista em 121.173(h) leve em consideração as diferenças de operação de aeronaves turboélices e a jato.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

##### **Análise da contribuição:**

No nível de RBAC, entendemos não ser necessário incluir regras diferentes para aeronaves turboélices e a jato. No entanto, para a IS, poderão ser consideradas as diferenças das aeronaves, na medida em que se verifique que uma é mais sensível que outra a determinadas incertezas. Por exemplo, se o avião a jato é mais sensível a variações de altitude-pressão, poderá ser requerida uma margem de segurança maior nesse fator.

#### **CONTRIBUIÇÃO Nº 10 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18221**

##### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Italo Eduardo Barbosa Brito

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.173(h)

**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

##### **Contribuição**

##### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A LATAM Airlines Brasil entende que a proposta de mudança no item 121.173 pode trazer benefícios de acessibilidade importantes e pode fomentar o desenvolvimento de novas operações. Porém, o texto da proposta não esclarece diversos pontos relevantes para esse tipo de operação, como, por exemplo:

- Requisitos de informações meteorológicas para o aeroporto de alternativa;
- Provisões que evitem o desinvestimento nos aeroportos que já contemplam estações meteorológicas;



- Definições mais claras de pior cenário para cálculo de performance (variáveis meteorológicas);
- Requisitos de performance necessários para esse tipo de operação;
- Processo de aprovação destas operações;
- Não existe qualquer provisão no texto em relação ao tipo de operação (VFR ou IFR) que será autorizada sob essas condições de ausência de informações meteorológicas.
- O texto da proposta pode conflitar com regulamentação emitida por outros órgãos. Exemplo: requisitos de informações meteorológicas estabelecidos pelo DECEA.

**Justificativa:**

A LATAM Airlines Brasil entende que o texto da proposta não está claro em relação aos requisitos operacionais para esse tipo de operação. Também acaba por deixar muitos pontos e requisitos operacionais para serem “normatizados” através de uma Instrução Suplementar, o que acaba por desvirtuar o sentido das IS que é de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos no RBAC.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Conforme resposta à Contribuição nº 11, abaixo, considerando que se trata de uma versão expandida desta Contribuição nº 10.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 11 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18223**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Italo Eduardo Barbosa Brito  
**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.173(h)  
**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A LATAM Airlines Brasil entende que a proposta de mudança no item 121.xxx pode trazer benefícios de acessibilidade importantes e pode fomentar o desenvolvimento de novas operações. Porém, o texto da proposta não esclarece diversos pontos relevantes para esse tipo de operação, como, por exemplo:

- Requisitos de informações meteorológicas para o aeroporto de alternativa;
- Provisões que evitem o desinvestimento nos aeroportos que já contemplam estações meteorológicas;
- Definições mais claras de pior cenário para cálculo de performance (variáveis meteorológicas);
- Requisitos de performance necessários para esse tipo de operação;
- Processo de aprovação destas operações;
- Não existe qualquer provisão no texto em relação ao tipo de operação (VFR ou IFR) que será autorizada sob essas condições de ausência de informações meteorológicas.
- O texto da proposta pode conflitar com regulamentação emitida por outros órgãos. Ex: requisitos de informações meteorológicas estabelecidos pelo DECEA.

- Conceitos de meteorologia em rota, o que deve ser considerado, sua fonte oficial e premissas (ex: alternados em rota, reclearance, SIGMET, etc);
- Detalhamento sobre definição de alternado de decolagem (apenas conferido ou formalizado em Plano de voo, por exemplo);
- Detalhamento das definições de ponto de não retorno, bem como premissas para utilização;
- Detalhamento sobre aeródromos intermediários

**Justificativa:**

A LATAM Airlines Brasil entende que o texto da proposta não está claro em relação aos requisitos operacionais para esse tipo de operação. Também acaba por deixar muitos pontos e requisitos operacionais para serem “normatizados” através de uma Instrução Suplementar, o que acaba por desvirtuar o sentido das IS que é de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos no RBAC.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Conforme a Resolução nº 30, o RBAC é uma “norma de caráter geral” e abrangerá as normas e procedimentos recomendados pela OACI, contidos nos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional”, aí incluído o Anexo 6. Dessa forma, entendemos que não há desvirtuação quando o nível de detalhamento proposto para o RBAC está alinhado ao dos requisitos do Anexo 6, permitindo-se que os complementos necessários constem em IS.

Com relação aos requisitos de informações meteorológicas para o aeródromo de alternativa, constam em 121.613(a)(3) e (b). Com relação especificamente aos valores considerados adequados, pretende-se estabelecer em IS, com base nos valores utilizados por EASA e/ou FAA (vide Doc 9976 da OACI, CAP.OP.MPA.185 da EASA e Order do FAA, OpSpec C055 ([https://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v03%20tech%20admin/chapter%2018/03\\_018\\_005.pdf](https://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v03%20tech%20admin/chapter%2018/03_018_005.pdf))).

Considera-se a questão de possível desinvestimento meritória e possível de ser incluída em Instrução Suplementar, mas se propõe não a abordar no nível de RBAC, pois poderia vir a engessar por demais o requisito. Assim, considera-se a contribuição não acatada para fim da emenda ao RBAC, mas observa-se que a IS poderá tratar dessa questão.

Com relação à estimativa de pior caso, o método para se chegar a esta estimativa de pior caso será tema de Instrução Suplementar, tendo sido apresentadas no Relatório de AIR, na Consulta pública, em seus itens 5.4.2 a 5.4.6, as informações disponíveis até o momento sobre como se planejava abordar o pior caso para alguns fatores. O detalhamento constará em IS, que vem sendo discutida com os operadores aéreos. Esclarece-se que a metodologia não foi exposta na consulta pública porque, sendo material de IS, não é necessária sua submissão à consulta pública – tendo sido apresentadas as informações disponíveis até aquele momento.

Com relação aos requisitos de performance (desempenho), não há previsão de alteração dos requisitos propriamente ditos, mas somente do método de se considerarem os fatores meteorológicos, conforme 121.173(h) proposto.

O processo de aprovação não é normalmente tema de RBAC (como não é o processo de aprovação de outras operações especiais, como PBN ou CAT II) e nesse caso não seria diferente, bastando que conste em IS.

Com relação às regras de voo, não há qualquer proposta de alteração – até porque tal assunto é competência do DECEA. Esclarece-se que, não havendo informação meteorológica no aeródromo, não se deve ter procedimentos de aproximação por instrumentos publicados, de forma que somente será possível concluir o voo sob regras de voo visual (VFR).

A operação em aeródromos sem informação meteorológica já é permitida e ocorre normalmente sob as regras do RBAC nº 91. Não há regras específicas do DECEA para operações sob o RBAC nº 121, sendo as regras aqui tratadas (como o estabelecimento de mínimos operacionais) de competência da ANAC. Assim, não vislumbramos conflitos com requisitos do DECEA.

Sobre a meteorologia em rota, não foi objeto de alteração nesta proposta do RBAC. Entendo que eventual detalhamento poderá vir a constar em IS, mas não seria afetado pela alteração aqui proposta.

Sobre alternado de decolagem há alterações propostas em 121.617, mantendo o nível de detalhamento atualmente constante no RBAC. O assunto receberá maior detalhamento em IS, no nível do Doc 9976, da OACI.

Sobre pontos de não retorno e aeródromos intermediários, os requisitos são mais associados ao suprimento de combustível, tanto que o ponto de não retorno já constava na regra em 121.648. Poderá vir a ser assunto de detalhamento em IS, com conteúdo abordado no Doc 9976.

## **CONTRIBUIÇÃO Nº 12 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA:- (SEI nº 6131217)**

### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Azul Linhas Aéreas Brasileiras  
**Categoria:** Empresa aérea

**Documento:** RBAC nº 121 Emd 15  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 121.611, 121.613 e 121.651  
**Tipo de contribuição:** Alteração

### **Contribuição**

#### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Processo nº 00058.011560/2020-86

Assunto: Consulta Pública nº 08/2021

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Pentead de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 9º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460- 040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por sua procuradora abaixo assinada, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar suas CONTRIBUIÇÕES ao presente processo de Consulta Pública.

Trata-se de processo de consulta pública instaurado por esta I. Agência que propõe a edição de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 121, intitulado "Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares." e ao RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", conforme competências atribuídas pelo art. 8º, incisos IV, VII, X, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

A presente proposta de emenda trata de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), referente aos requisitos de informações meteorológicas, para alinhamento aos padrões e práticas recomendadas (SARP, na sigla em inglês para Standard and Recommended Practices) estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), e para viabilizar operações em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica.

Dessa forma, visando o aprimoramento da proposta e formalizando a contribuição da AZUL, seguem abaixo três sugestões acompanhadas das respectivas justificativas:

1) 121.611 Despacho ou liberação de voo VFR

Norma na íntegra:

121.611 Despacho ou liberação de voo VFR

(a) O detentor de certificado deve, ao despachar ou liberar um avião para realizar um voo visual, garantir que:

(1) o voo possa ser realizado em conformidade com as regras de voo visual (VFR) estabelecidas pelo órgão competente do país sobrevoado; e

(2) as informações meteorológicas atualizadas indicam que as condições meteorológicas ao longo da rota até os aeródromos especificados no despacho ou liberação de voo, ou da parte da rota a ser voada sob VFR, estarão, nos horários apropriados, nos mínimos VFR aplicáveis ou acima deles.

Sugestão AZUL:

#### 121.611 Despacho ou liberação de voo VFR

(a) O detentor de certificado deve, ao despachar ou liberar um avião para realizar um voo visual, garantir que:

- (1) o voo possa ser realizado em conformidade com as regras de voo visual (VFR) estabelecidas pelo órgão competente do país sobrevoado; e
  - (2) com exceção do disposto em 121.619 (b) as informações meteorológicas atualizadas indicam que as condições meteorológicas ao longo da rota até os aeródromos especificados no despacho ou liberação de voo, ou da parte da rota a ser voada sob VFR, estarão, nos horários apropriados, nos mínimos VFR aplicáveis ou acima deles.
- (b) adicionalmente, para fim de cálculo de desempenho, quando o aeródromo de decolagem não dispuser de informações meteorológicas, o detentor de certificado deverá cumprir o disposto no 121.173 (h) ou referida IS.

#### Justificativa:

A inserção do item 121.619 (b) tem por objetivo possibilitar o despacho VFR mesmo sem conhecimento das informações meteorológicas desde que seja cumprido o previsto no 121.619 (b). E por sua vez, a inserção do parágrafo (b) pretende clarificar que o cálculo de desempenho ocorrerá via IS pertinente ou conforme consta no parágrafo (h) do 121.173.

#### 2) 121.613 Despacho ou liberação de voo IFR

##### Norma na íntegra:

#### 121.613 Despacho ou liberação de voo IFR

(a) O detentor de certificado deve, ao despachar ou liberar um avião para realizar um voo IFR (incluindo ações de redespacho em voo), garantir que:

- (1) as condições meteorológicas do aeródromo de decolagem, no horário de utilização, estão iguais ou acima dos mínimos operacionais do aeródromo para decolagem estabelecidos pelo operador;
  - (2) com exceção do disposto em 121.619(b), informações meteorológicas atualizadas indicam que as condições meteorológicas no aeródromo de destino estarão, no horário estimado de utilização, iguais ou acima dos mínimos operacionais do aeródromo para pouso estabelecidos pelo operador; e
  - (3) informações meteorológicas atualizadas indicam que as condições meteorológicas em cada aeródromo de alternativa requerido estarão, no horário estimado de utilização, iguais ou acima dos respectivos mínimos de planejamento de cada aeródromo para pouso estabelecidos pelo operador.
- (b) Mínimos de planejamento para aeródromos de alternativa. O detentor de certificado deve estabelecer mínimos de planejamento para cada aeródromo a ser utilizado como alternativa, com objetivo de prover uma margem adequada de segurança de que uma aproximação e um pouso poderão ser conduzidos com segurança nesses aeródromos.
- (1) Os mínimos de planejamento para aeródromos de alternativa devem ser superiores aos mínimos operacionais estabelecidos pelo operador para esses aeródromos.
  - (c) O operador deve estabelecer uma margem de tempo apropriada para o horário estimado de utilização de um aeródromo.

#### Sugestão AZUL:

#### 121.613 Despacho ou liberação de voo IFR

(a) O detentor de certificado deve, ao despachar ou liberar um avião para realizar um voo IFR (incluindo ações de redespacho em voo), garantir que:

- (1) as condições meteorológicas do aeródromo de decolagem, no horário de utilização, estão iguais ou acima dos mínimos operacionais do aeródromo para decolagem estabelecidos pelo operador com exceção do disposto no parágrafo (c);
  - (2) com exceção do disposto em 121.619(b), informações meteorológicas atualizadas indicam que as condições meteorológicas no aeródromo de destino estarão, no horário estimado de utilização, iguais ou acima dos mínimos operacionais do aeródromo para pouso estabelecidos pelo operador; e
  - (3) informações meteorológicas atualizadas indicam que as condições meteorológicas em cada aeródromo de alternativa requerido estarão, no horário estimado de utilização, iguais ou acima dos respectivos mínimos de planejamento de cada aeródromo para pouso estabelecidos pelo operador.
- (b) Mínimos de planejamento para aeródromos de alternativa. O detentor de certificado deve estabelecer mínimos de planejamento para cada aeródromo a ser utilizado como alternativa, com objetivo de prover uma margem adequada de segurança de que uma aproximação e um pouso poderão ser conduzidos com segurança nesses aeródromos.
- (1) Os mínimos de planejamento para aeródromos de alternativa devem ser superiores aos mínimos operacionais estabelecidos pelo operador para esses aeródromos.
  - (c) O operador deve estabelecer uma margem de tempo apropriada para o horário estimado de utilização de um aeródromo. Adicionalmente, para fim de cálculo de desempenho, quando o aeródromo de decolagem não dispuser de informações meteorológicas, o detentor de certificado deverá cumprir o disposto no 121.173 (h) ou referida IS.

#### Justificativa:

A inserção do parágrafo (c) pretende clarificar que o cálculo de desempenho ocorrerá via IS pertinente ou conforme consta no parágrafo (h) do 121.173.

3) 121.651 Mínimos meteorológicos para pousos e decolagens IFR. Todos os detentores de certificado

Norma na íntegra:

121.651 Mínimos meteorológicos para pousos e decolagens IFR. Todos os detentores de certificado

(a) Não obstante qualquer autorização do controle de tráfego aéreo, nenhum piloto pode decolar com um avião sob condições IFR quando as condições meteorológicas estiverem abaixo das condições para decolagem IFR especificadas nas:

(1) cartas de procedimentos de decolagem e saída IFR do aeródromo; ou

(2) nas especificações operativas do detentor de certificado, quando operando em aeródromos onde não existe carta de decolagem publicada.

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum piloto pode continuar

uma aproximação após passar o fixo de aproximação final ou, quando tal fixo não existe, começar o segmento de aproximação final de um procedimento de aproximação por instrumentos, a menos que a última informação meteorológica emitida por órgão do Comando da Aeronáutica ou por órgão reconhecido por ele confirme visibilidade igual ou maior que o previstos no procedimento de descida IFR sendo realizado.

(c) Se o piloto tiver iniciado o segmento de aproximação final de um procedimento de aproximação IFR de acordo com o previsto no parágrafo (b) desta seção e, após isso, receber informação de que as condições meteorológicas estão abaixo dos mínimos estabelecidos, ele pode prosseguir a aproximação até a altura de decisão (DH) ou até a altitude mínima de descida (MDA). Ao atingir a DH ou na MDA, e a qualquer tempo antes do ponto de aproximação perdida (MAP), o piloto pode continuar a aproximação e pousar se:

(1) a aeronave estiver estabilizada e configurada para que um pouso na pista pretendida possa ser realizado com uma razão de descida normal, usando manobras normais e tocando na pista dentro da zona normal de toque;

(2) a visibilidade em voo não for menor que a visibilidade estabelecida no procedimento de aproximação sendo realizado;

(3) exceto para pousos especialmente regulamentados, como ILS categoria II ou categoria III, onde os requisitos de referências visuais são especificamente fixados pela Autoridade Aeronáutica, pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista sendo usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:

(i) o sistema de luzes de aproximação. Entretanto, a menos que as luzes das barras vermelhas do sistema sejam claramente visíveis, o piloto não pode descer abaixo da altitude de 100 pés acima da altitude da zona de toque usando apenas o sistema de luzes de aproximação.

(ii) a cabeceira da pista;

(iii) as marcas da cabeceira da pista;

(iv) as luzes de cabeceira da pista;

(v) as luzes de identificação de início da pista;

(vi) o indicador visual de trajetória de aproximação;

(vii) a zona de toque ou as marcas da mesma;

(viii) as luzes de zona de toque;

(ix) a pista ou as marcas da pista;

(x) as luzes de pista.

(4) quando executando um procedimento de descida com aproximação direta, de não-precisão, incorporando um ponto de controle visual e houver passado esse ponto, a menos que o ponto não tenha sido identificado pelo piloto ou, por atraso na execução da descida, não mais seja possível pousar usando razões de descida e procedimentos normais ao passar pelo ponto.

(d) Um piloto pode iniciar o segmento final de um procedimento de aproximação por instrumentos, que não seja um procedimento Categoria II ou Categoria III, em um aeródromo onde a visibilidade está abaixo dos mínimos de visibilidade estabelecidos para o procedimento, se o aeródromo dispuser de ILS operativo e PAR operativo, e ambos os auxílios forem utilizados pelo piloto. Entretanto, nenhum piloto pode operar uma aeronave abaixo da MDA autorizada ou prosseguir uma aproximação abaixo da DH autorizada, a menos que:

(1) a aeronave estiver estabilizada e configurada para que um pouso na pista pretendida possa ser realizado com uma razão de descida normal, usando manobras normais e tocando na pista dentro da zona normal de toque;

(2) a visibilidade em voo não for menor que a visibilidade estabelecida no procedimento de aproximação sendo realizado;

(3) exceto para pousos especialmente regulamentados, como ILS categoria II ou categoria III, onde os requisitos de referências visuais são especificamente fixados pela Autoridade Aeronáutica, pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista sendo usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:

(i) o sistema de luzes de aproximação. Entretanto, a menos que as luzes das barras vermelhas do sistema sejam claramente visíveis, o piloto não pode descer abaixo da altitude de 100 pés acima da altitude da zona de toque usando apenas o sistema de luzes de aproximação:

(ii) a cabeceira da pista;

(iii) as marcas da cabeceira da pista;

(iv) as luzes de cabeceira da pista;

(v) as luzes de identificação de início da pista;

(vi) o indicador visual de trajetória de aproximação;

(vii) a zona de toque ou as marcas da mesma;

(viii) as luzes de zona de toque;

(ix) a pista ou as marcas da pista;

(x) as luzes de pista.

(e) Para os propósitos desta seção, o segmento de aproximação final do procedimento começa no fixo de aproximação final. Se tal fixo não existe, em um procedimento que inclui curva de procedimento ou curva base, o segmento de aproximação final começa no ponto em que a curva de procedimento ou curva base termina e a aeronave é estabilizada na reta, aproximando-se do aeródromo, no curso de aproximação final e na distância prevista pelo procedimento.

(f) Cada piloto executando uma decolagem, uma aproximação ou um pouso IFR em aeródromo estrangeiro deve enquadrar-se nos aplicáveis procedimentos IFR e nos mínimos meteorológicos estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo.

Sugestão AZUL:

121.651 Mínimos meteorológicos para pousos e decolagens IFR. Todos os detentores de certificado

(a) Não obstante qualquer autorização do controle de tráfego aéreo, nenhum piloto pode decolar com um avião sob condições IFR quando as condições meteorológicas estiverem abaixo das condições para decolagem IFR especificadas nas:

(1) os mínimos de aeródromo; ou

(2) os mínimos de SID; ou

(3) nas especificações operativas do detentor de certificado, o que for maior.

(b) Um piloto poderá iniciar e/ou continuar um procedimento de aproximação por instrumentos em um aeródromo mesmo se a última informação meteorológica emitida pelo órgão competente ou por agências aprovadas por ele confirme visibilidade/RVR abaixo do mínimo previsto no procedimento de descida IFR sendo realizado. Entretanto, nenhum piloto pode operar uma aeronave abaixo da MDA autorizada ou prosseguir uma aproximação abaixo da DH autorizada, a menos que:

(1) a aeronave estiver estabilizada e configurada para que um pouso na pista pretendida possa ser realizado com uma razão de descida normal, usando manobras normais e tocando na pista dentro da zona normal de toque;

(2) a visibilidade em voo não for menor que a visibilidade estabelecida no procedimento de aproximação sendo realizado;

(3) exceto para pousos especialmente regulamentados, como ILS categoria II ou categoria III, onde os requisitos de referências visuais são especificamente fixados pela Autoridade Aeronáutica, pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista sendo usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:

(i) o sistema de luzes de aproximação. Entretanto, a menos que as luzes das barras vermelhas do sistema sejam claramente visíveis, o piloto não pode descer abaixo da altitude de 100 pés acima da altitude da zona de toque usando apenas o sistema de luzes de aproximação:

(ii) a cabeceira da pista;

(iii) as marcas da cabeceira da pista;

(iv) as luzes de cabeceira da pista;

(v) as luzes de identificação de início da pista;

(vi) o indicador visual de trajetória de aproximação;

(vii) a zona de toque ou as marcas da mesma;

(viii) as luzes de zona de toque;

- (ix) a pista ou as marcas da pista;  
(x) as luzes de pista.
- (c) Ao atingir a DH ou na MDA, e a qualquer tempo antes do ponto de aproximação perdida (MAP), o piloto pode continuar a aproximação e pousar se:
- (1) a aeronave estiver estabilizada e configurada para que um pouso na pista pretendida possa ser realizado com uma razão de descida normal, usando manobras normais e tocando na pista dentro da zona normal de toque;
- (2) a visibilidade em voo não for menor que a visibilidade estabelecida no procedimento de aproximação sendo realizado;
- (3) exceto para pousos especialmente regulamentados, como ILS categoria II ou categoria III, onde os requisitos de referências visuais são especificamente fixados pela Autoridade Aeronáutica, pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista sendo usada seja distintamente visível e identificável pelo piloto:
- (i) o sistema de luzes de aproximação. Entretanto, a menos que as luzes das barras vermelhas do sistema sejam claramente visíveis, o piloto não pode descer abaixo da altitude de 100 pés acima da altitude da zona de toque usando apenas o sistema de luzes de aproximação.
- (ii) a cabeceira da pista;
- (iii) as marcas da cabeceira da pista;
- (iv) as luzes de cabeceira da pista;
- (v) as luzes de identificação de início da pista;
- (vi) o indicador visual de trajetória de aproximação;
- (vii) a zona de toque ou as marcas da mesma;
- (viii) as luzes de zona de toque;
- (ix) a pista ou as marcas da pista;
- (x) as luzes de pista.
- (4) quando executando um procedimento de descida com aproximação direta, de não precisão, incorporando um ponto de controle visual e houver passado esse ponto, a menos que o ponto não tenha sido identificado pelo piloto ou, por atraso na execução da descida, não mais seja possível pousar usando razões de descida e procedimentos normais ao passar pelo ponto.
- (e) Para os propósitos desta seção, o segmento de aproximação final do procedimento começa no fixo de aproximação final. Se tal fixo não existe, em um procedimento que inclui curva de procedimento ou curva base, o segmento de aproximação final começa no ponto em que a curva de procedimento ou curva base termina e a aeronave é estabilizada na reta, aproximando-se do aeródromo, no curso de aproximação final e na distância prevista pelo procedimento.
- (f) Cada piloto executando uma decolagem, uma aproximação ou um pouso IFR em aeródromo estrangeiro deve enquadrar-se nos aplicáveis procedimentos IFR e nos mínimos meteorológicos estabelecidos pela autoridade com jurisdição sobre o aeródromo.

Justificativa:

- 1) Alteração textual dos itens do parágrafo (a) e inserção do item (1);
- 2) Alteração do parágrafo (b) com o objetivo de possibilitar continuar com a aproximação IFR, independentemente da posição da aeronave (IAF, IF ou FAF) até a MDA ou DA/DH do procedimento;
- 3) Exclusão de parte do parágrafo (c) até o termo MDA;
- 4) Exclusão textual parcial do parágrafo (d) devido sugestão do parágrafo (b) supracitado;
- 5) Realocação do texto do parágrafo (d) a partir do termo: 'Entretanto, nenhum piloto pode operar uma aeronave abaixo...' a partir da alteração do parágrafo (b).

Barueri/SP, 25 de Agosto de 2021.

Vanessa Marchette Reis

OAB/SP nº 325.663

**Justificativa:**

[conforme acima]

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

Sobre 121.611, a contribuição foi parcialmente acatada. Para 121.611(a)(2), considerando-se que a seção 121.619 foi alterada para retirar a aplicabilidade específica para voos IFR, passando a se aplicar também para voos VFR, é adequada a menção à exceção de 121.619(b). Assim, por padrão, os aeródromos de destino e de alternativa de destino (quanto requeridos) para voos VFR devem igualmente estar acima dos mínimos VFR aplicáveis, sendo exceção a situação de 121.619(b), quando se requerem duas alternativas de destino e ambas devem estar acima dos mínimos VFR.

Já para 121.611(b), a contribuição não foi acatada porque não é necessário incluir os requisitos de desempenho, pois já são cobertos pela Subparte I. Embora a seção seja intitulada “despacho ou liberação de voo”, não é necessário incluir nessa seção todos os requisitos que devem ser observados no momento do despacho ou liberação; por exemplo, não se inclui nessa seção a verificação de itens inoperantes de acordo com a MEL.

Sobre 121.613, assim como para 121.611(b), não é necessário repetir requisito de desempenho já constante na Subparte I. A contribuição não foi acatada.

Sobre 121.651, a contribuição não foi acatada. Basicamente, com a alteração sugerida se pretenderia eliminar do RBAC o conceito de “*approach ban*”, permitindo que a aproximação continue com base na visibilidade em voo do piloto, independentemente da visibilidade reportada.

O conceito consta no Anexo 6, na regulamentação da EASA e na do FAA, conforme quadro comparativo disponibilizado na consulta pública. Na ICAO, já foi discutida a possibilidade de retirada, mas o requisito foi mantido. Na EASA, em discussão sobre o tema, se esclarece que o requisito reduz o risco de CFIT ([https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa\\_opinion\\_no\\_02-2021.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_opinion_no_02-2021.pdf)) e se esclarece que uma retirada poderia aumentar a taxa de *go-around*, levando a impactos na eficiência do ATM, especialmente para RVR baixo (<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/NPA%202020-02.pdf>).