



# BAIST

Grupo Brasileiro de  
Segurança Operacional de  
Infraestrutura Aeroportuária

## Subgrupo – Boas práticas para aeródromos voltados para aviação geral



## **SUBGRUPO – BOAS PRÁTICAS PARA AERÓDROMOS VOLTADOS PARA AVIAÇÃO GERAL**

BAIST - GRUPO BRASILEIRO DE SEGURANÇA OPERACIONAL DE  
INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

**Agosto / 2025**

### **EQUIPE**

Lucas Marques Ulhôa (São Paulo Catarina Aeroporto Executivo Intl)

**Coordenador Subgrupo**

Guilherme Lançoni (Motiva Aeroportos)

Douglas Nardelli (Motiva Aeroportos)

Pedro Igor Ananias Stochi (BH AIRPORT)

Sandrini Machado Barbosa Coutinho (RIOgaleão)

### **PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO**

Assessoria de Comunicação Social (Ascom/Anac)

# CONTROLE DE VERSÕES

VERSÃO	DATA	APROVADO POR	RESUMO DE MODIFICAÇÃO
Original	10/01/2024	Rejane de Souza Fontes Busson	Emissão Inicial

# SUMÁRIO

1. OBJETIVO	5
2. PÚBLICO ALVO	5
3. AERÓDROMOS VOLTADOS PARA AVIAÇÃO GERAL	5
4. ESTABELECIMENTO DE SISTEMA DE ORIENTAÇÃO E CONTROLE DA MOVIMENTAÇÃO NO SOLO (SOCMS)	6
5. ESTABELECIMENTO DE CARTA DE MOVIMENTO EM SOLO (AGMC)	8
6. ESTABELECIMENTO DE MONITORAMENTO DE OPEA	10
7. TREINAMENTOS DOS PROFISSIONAIS QUE ATUAM NO LADO AR	10

## 1. OBJETIVO

O objetivo desse Guia Orientativo é orientar os Operadores de Aeródromos de voltados para a Aviação Geral (Classe I e II) sobre ações não obrigatórias previstas no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 153 que podem ser adotadas visando a melhoria contínua da Segurança Operacional.

## 2. PÚBLICO ALVO

Operadores de Aeródromos Classe I (RBAC 153).

## 3. AERÓDROMOS VOLTADOS PARA AVIAÇÃO GERAL

Os aeródromos que possuem operações predominantes de Aviação Geral se no Brasil se enquadram em sua maioria nas Classes I devido a quantidade de passageiros processados. Entretanto aeroportos como Curitiba-Bacacheri (SBBI), Joinville (SBJV) e Belo Horizonte-Pampulha (SBBH) encontram-se na Classe II.

Em aeródromos para Aviação Geral classificados como I, a utilização de Serviço de Informação de Voo (EPTA) passa a ser interessante pelo baixo custo em relação ao Serviço de Controle de Tráfego Aéreo (TWR). Entretanto não é de responsabilidade de uma EPTA o controle de movimentação de solo de aeronaves e veículos no Lado Ar.

Principalmente em aeródromos que possuem mais de um pátio e/ou Taxiways, pode se tornar um desafio manter uma organização de tráfego em solo, já que os pilotos podem escolher os próprios critérios de pouso, decolagem e taxi. Portanto a implantação de um sistema capaz de manter o fluxo ordenado e seguro poderá ser uma alternativa para elevar os níveis de segurança operacional.

A Instrução Suplementar 153-001 define ainda a complexidade dos aeródromos quanto suas infraestruturas básicas:

- a. **Configuração básica:** aeródromo com 01 (uma) pista de pouso e decolagem e 01 (uma) pista de táxi levando a 01 (um) pátio de estacionamento de aeronaves;
- b. **Configuração simples:** aeródromo com 01 (uma) pista de pouso e decolagem, com mais de 01 (uma) pista de táxi levando a 01 (um) ou mais pátios de estacionamento de aeronaves; e

- c. **Configuração complexa:** aeródromo com mais de 01 (uma) pista de pouso e decolagem, com muitas pistas de táxi levando a 01 (um) ou mais pátios de estacionamento de aeronaves.

De acordo com a Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG) o Brasil possui a segunda maior frota de aviação geral do mundo, mantendo a mesma posição quando se trata de jatos executivos. Ao todo são 9696 aeronaves entre turboélices, jatos e helicópteros.

As Ocorrências Aeronáuticas na Aviação Civil Brasileira divulgadas pelo Painel SIPAER, vem diminuindo ao longo dos anos. Mas ainda assim os casos são mais altos na Aviação Geral.

A legislação voltada para Operadores Aéreos privados (RBAC 91) e de Aeródromos Classe I, tendem a ser mais simples em requisitos de Segurança Operacional do que para operadores de Táxi-Aéreo (RBAC 135), Linha Aérea (RBAC 121) e Classes II, III e IV respectivamente.

## 4. ESTABELECIMENTO DE SISTEMA DE ORIENTAÇÃO E CONTROLE DA MOVIMENTAÇÃO NO SOLO (SOCMS)

De acordo com o RBAC 153 o Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS) é um sistema composto de auxílios e informações, que permitem aos motoristas e pilotos identificar suas rotas e locais de atuação, e de medidas para garantir em qualquer parte da área de movimento do aeródromo um fluxo ordenado e seguro para o tráfego de veículos e aeronaves em solo. Entretanto a obrigatoriedade do SOCMS é para aeródromos de Classe III e IV somente.

São vantagens para o Operador de Aeródromo um SOCMS:

- a. manter em qualquer parte da área de movimento um fluxo ordenado e seguro para o tráfego de aeronaves e veículos;
- b. auxiliar na prevenção de incursão em pista; e
- c. auxiliar na prevenção de colisões que envolvam aeronaves, veículos, equipamentos, pessoas ou objetos na área de movimento

A IS 153-001 informa quais são os conteúdos mínimos do SOCMS conforme a seguir.

- a. A responsabilidade dos entes envolvidos na execução dos procedimentos definidos para o Sistema, com destaque para os seguintes atores, quando presentes no aeródromo:
  - Operador de aeródromo;
  - Órgão de controle de tráfego aéreo;
  - Centro de operações aeroportuárias (coa);
  - Motoristas e demais profissionais que atuam na área operacional;
  - Pilotos;
  - Operadores de hangares e condôminos.
- b. Dos procedimentos definidos em relação a:
  - Cumprimento dos requisitos trazidos pelo RBAC nº 153;
  - Comunicação entre órgão de controle de tráfego aéreo, profissionais em solo (do aeródromo ou terceiros) e pilotos;
  - Definição e divulgação da condição meteorológica existente no aeródromo, bem como estabelecimento dos procedimentos cabíveis quando presente cada uma delas;
  - Orientação da aeronave desde o início do procedimento de táxi após o pouso completado até a posição de estacionamento, bem como da posição de estacionamento até o alinhamento na pista de pouso e decolagem para início da decolagem;
  - Movimentação de pessoas, equipamentos e veículos de solo, com especial atenção àquelas que possam conflitar com a movimentação de aeronaves;
  - Definição e divulgação de hot spots;
  - Procedimentos em caso de emergência aeroportuária, especialmente no que tange à rota a ser seguida por veículo de emergência, a qual deve estar desobstruída e ser de fácil acesso e identificação, e a prioridade de tráfego desses veículos em relação a qualquer outro e a aeronaves.
- c. A definição da infraestrutura necessária para dar suporte aos procedimentos e atendimento dos objetivos do SOCMS, especialmente no que tange à melhor orientação a pilotos, motoristas e pessoas que transitam na área operacional.

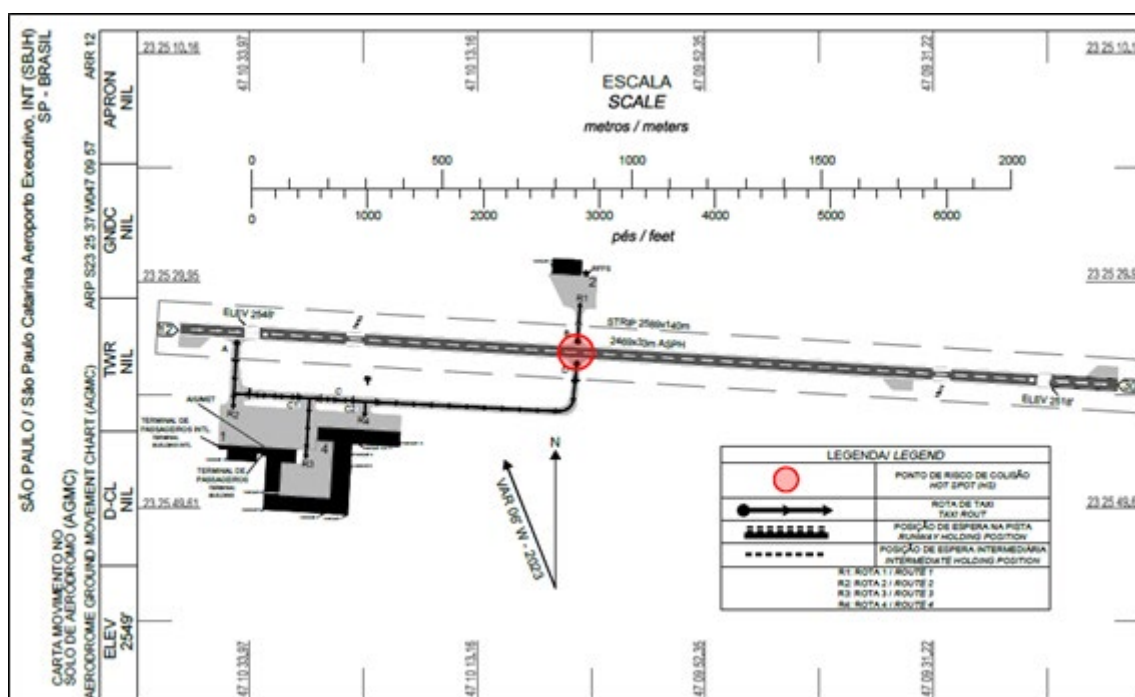


## 5. ESTABELECIMENTO DE CARTA DE MOVIMENTO EM SOLO (AGMC)

De acordo com a Seção 12.1 da ICA 96-1/2021 a Carta de Movimento em Solo para Aeronaves tem como finalidade fornecerá às tripulações de voo informações detalhadas para facilitar a movimentação em solo de aeronaves, de/para os pontos de estacionamento de aeronaves e o estacionamento/posição de aeronaves.

Recomenda-se que a AGMC seja confeccionada quando as informações necessárias para o movimento em solo da aeronave, ao longo das pistas de táxi até o local de estacionamento e vice-versa, não puderem ser representadas com clareza suficiente na ADC.

A Carta AGMC permite um fluxo ordenado e seguro para os pilotos durante suas movimentações em solo principalmente para aeródromos simples ou complexos em relação as pistas de táxi.





## AGMC - SBJH: INSCRIÇÕES COMPLEMENTARES / COMPLEMENTARY INFORMATION

ARR 12

## INSTRUÇÕES

Pousará na RWY 12 e taxiará via TWY B para acessar a posição B01;  
 Pousará na RWY 12 e taxiará via TWY D, C e A para acessar as posições A01 - A14;  
 Pousará na RWY 12 e taxiará via TWY D, C e C1 para acessar as posições M1 - M3 ou C101 - C119;  
 Pousará na RWY 12 e taxiará via TWY D, C e C2 para acessar as posições M1 - M3 ou C201 - C202.

## INSTRUCTIONS

It will land on RWY 12 and taxi along TWY B to access position B01;  
 It will land on RWY 12 and taxi along TWY D and C and A to access position A01 - A14;  
 It will land on RWY 12 and taxi along TWY D and C and C1 to access position M1 - M3 or C101 - C119;  
 It will land on RWY 12 and taxi along TWY D and C and C2 to access position M1 - M3 or C201 - C202.

## DADOS DO AERÓDROMO

## AERODROME DATA

TAXIWAYS / PISTA TWY / RWY	LARGURA WIDTH	SUPERFÍCIE SURFACE	RESISTÊNCIA STRENGTH
A	15	ASPH	30/F/B/X/T
B	15	ASPH	30/F/B/X/T
C	15	ASPH	31/F/A/X/T
C1	29	ASPH	31/F/A/X/T
C2	29	ASPH	31/F/A/X/T
D	17	ASPH	31/F/A/X/T
12	33	ASPH	30/F/B/X/T
30	33	ASPH	30/F/B/X/T

## PÁTIOS

RESISTÊNCIA: PÁTIO 1: PCN 33/R/B/W/T  
 PÁTIO 2: PCN 33/R/B/W/T  
 PÁTIO 4: PCN 33/R/B/W/T

## APRON

BEARING STRENGTH: APRON 1: PCN 33/R/B/W/T  
 APRON 2: PCN 33/R/B/W/T  
 APRON 4: PCN 33/R/B/W/T

## PONTO DE RISCO DE COLISÃO

TWY B com a TWY D.

## HOT SPOT:

TWY B with TWY D.

## 6. ESTABELECIMENTO DE MONITORAMENTO DE OPEA

Um OPEA é qualquer objeto (edificação, torre, poste, antena, mastro, etc.) cujas dimensões se projetem no espaço aéreo e possam interferir na operacionalidade de um aeródromo, auxílio à navegação aérea ou procedimento de navegação aérea e devem ser aprovados junto ao Comando da Aeronáutica COMAER.

De acordo com a ICA 11-408 cabe ao Aeroporto estabelecer, implementar e apresentar, ao Órgão Regional do DECEA, um Plano de monitoramento na área de abrangência dos Planos de Zona de Proteção do Aeródromo, com vistas a identificar objetos que possam causar efeito adverso à segurança ou à regularidade das operações aéreas conter, no mínimo, os seguintes elementos:

- A periodicidade da atividade de monitoramento;
- Metodologia utilizada, considerando pessoal, veículos, equipamentos, meios de comunicação e percurso, dentre outros; e
- Identificação e assinatura do responsável técnico pelas informações apresentadas.

Os benefícios para esse monitoramento incluem:

- Manter as operações em segurança;
- Evitar diminuição das distâncias declaradas e restrições das operações do aeródromo;
- Dificuldade na expansão do aeroporto devido interferência de novos objetos.

## 7. TREINAMENTOS DOS PROFISSIONAIS QUE ATUAM NO LADO AR

Para aumentar a consciência sobre Segurança Operacional nos aeródromos de Classe I, os operadores podem também implementar treinamentos específicos que farão parte do pilar de Promoção da Segurança Operacional.

De acordo com a seção 37 do RBAC 153, o operador de aeródromo deve implementar e monitorar a realização de treinamentos voltados à segurança das operações de solo para os profissionais que trabalham na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional.

Os treinamentos devem estar vinculados, como condicionante, a cada tipo de credenciamento do aeródromo, ter previsão de atualização técnica ou validade específica e serem adequados e estabelecidos, em seu conteúdo programático, aos diversos públicos-alvo que o aeródromo possa ter.

Apesar de não serem obrigatórios para Classe I, o Operador de Aeródromo pode implementar com baixo investimento os seguintes treinamentos:

- **Treinamento Geral:** tem como objetivo a familiarização com o aeródromo de todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional.
- **Treinamento para Condução de Veículos na Área Operacional:** o objetivo deste treinamento é a familiarização e padronização dos procedimentos para condução de veículos na área operacional.
- **Treinamento para Acesso e Permanência na Área de Manobras:** tem como objetivo orientar os colaboradores que possuem atividades na área de manobras (pistas de táxi e pista de pouso e decolagem), elevando assim a consciência situacional nas áreas mais crítica do aeroporto.



# BAIST

Grupo Brasileiro de  
Segurança Operacional de  
Infraestrutura Aeroportuária

