

INFORMATIVO SIA 03/24, de 25 de janeiro de 2024 – Homologação de PAPI, APAPI e ALS (revisto em 11 de fevereiro de 2025)

Homologação de PAPI, APAPI e ALS - novos procedimentos definidos pela Anac e Decea

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional de Aviação Civil (SIA/Anac) e o Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica (SDOP/Decea/Comaer) uniram esforços para definir novos fluxos e procedimentos para os processos de homologação dos seguintes auxílios visuais, buscando maior eficiência para os processos:

- Indicador de Trajetória de Aproximação de Precisão (PAPI),
- Indicador Abreviado de Trajetória de Aproximação de Precisão (APAPI); e
- Sistema de Luzes de Aproximação (ALS).

O novo procedimento tem o objetivo de alocar os dados dos auxílios visuais para a navegação aérea como infraestrutura aeroportuária no âmbito da Anac e Decea, bem como disponibilizar maneira mais célere esses equipamentos para sua efetiva operação. Isso será possível tendo em vista:

- maior eficiência e transparência do fluxo processual, com definição de um fluxo claro para seu acompanhamento;
- aderência e proporcionalidade dos processos de homologação de PAPI, APAPI e ALS em relação aos demais processos de alteração cadastral conduzidos na Anac e Decea.

Assim, a partir de **1º de fevereiro de 2024** o processo de homologação dos sistemas PAPI, APAPI e ALS passaram a seguir os protocolos estabelecidos no Anexos II e III da Portaria nº 3.352/SIA, de 30 de outubro de 2018, que tratam da relação de documentos e prazos de análise dos processos referentes, respectivamente, ao cadastramento de aeródromos civis de uso público e de uso privativo.

Em resumo, na fase inicial do processo de homologação desses auxílios visuais, que ocorrerá na Anac por meio do sistema de protocolo eletrônico SEI!, o interessado deverá apresentar a seguinte documentação:

1. Requerimento de Cadastramento ou Alteração Cadastral de Aeródromo, devidamente preenchido, o qual está disponível em:

- Para aeródromos de uso público: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos/downloads/requerimento-de-cadastramento-ou-alteracao-cadastral-de-aerodromo-publico/view>;
- Para aeródromos de uso privativo: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos/downloads/requerimento-de-cadastramento-ou-alteracao-cadastral-de-aerodromo-privado/view>.

2. Cópia da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) de EXECUÇÃO ou PROJETO/EXECUÇÃO, registrada na mesma Unidade da Federação (UF) onde se localiza o aeródromo, acompanhada do comprovante de pagamento junto ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea) ou informações suficientes para verificação online no site do Crea.

3. Memorial de cálculo e memorial descritivo para a implantação do equipamento no aeródromo.

4. Ficha com informações específicas do equipamento e lista de verificação quanto ao atendimento dos requisitos estabelecidos pelo RBAC nº 154 aplicáveis à alteração cadastral.

5. Evidências comprovando a efetiva instalação e funcionamento dos equipamentos no aeródromo.

6. Cópia de certificado que garanta que os equipamentos atendem aos critérios de qualidade, funcionalidade e segurança para seu uso em aeródromos, emitido por uma entidade independente no Brasil, como o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) ou por demais organizações equivalentes no Brasil ou no exterior ou, ainda, evidência de que o modelo do equipamento passou por um dos processos de avaliação da conformidade no Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA).

Após a análise da documentação apresentada pelo interessado, a qual não mais inclui parecer prévio do Comaer, e na ausência de quaisquer impedimentos de ordem documental ou técnica, a Anac emitirá uma Declaração de Conformidade Inicial (DCPI) para o projeto de implementação do sistema.

Com a Declaração de Conformidade Prévia de Instalação (DCPI) em mãos, o interessado deverá solicitar a inspeção em voo ao Grupo Especial de Inspeção em Voo (GEIV), por intermédio de documento (por exemplo, Ofício ou Carta) assinado pelo operador do aeródromo ou seu representante , e demais documentos necessários para a inspeção em voo e as análises complementares a serem realizadas pelos órgãos do Decea, conforme estabelecido na Instrução do Comando da Aeronáutica - [ICA 121-3 Procedimentos Administrativos de Inspeção em Voo](#), visando à obtenção de um parecer favorável do Decea/Comaer.

Conforme orientação do Comaer, os operadores dos aeródromos civis deverão encaminhar, diretamente ao GEIV, por meio do endereço eletrônico “protocolo.geiv@fab.mil.br”, com cópia para “tatica.geiv@decea.mil.br”, as solicitações de inspeção em voo para a homologação desses equipamentos. A solicitação deverá ser realizada por meio de documento (por exemplo, Ofício ou Carta) assinado pelo operador do aeródromo ou seu representante, acompanhado da Declaração de Conformidade Prévia de Instalação (DCPI) emitida pela Anac e da Ficha de Informações Específicas de PAPI ou APAPI e ALS (Anexos A e B, respectivamente).

Demais informações sobre o pedido de inspeção em voo e tutorial sobre o preenchimento dos Anexos A e B encontram-se na ICA 121-3, Capítulo 4, e nos Anexos dessa Instrução.

Nota 1: O tutorial constante na aba de Anexos da ICA 121-3 apresenta informações sobre a solicitação da inspeção em voo ao GEIV.

Nota 2: Para a implantação de PAPI ou APAPI, o interessado deverá obter e encaminhar ao GEIV as informações sobre o giro de horizonte, com a plotagem de todos os obstáculos e suas elevações, 15° para cada lado do eixo da pista de aproximação. A presença de obstáculo com mais de 1,8° de elevação no setor de 10° de cada lado do eixo da pista de pouso poderá inviabilizar a utilização do PAPI ou APAPI com ângulo de 3,00°, principalmente se for composto por vegetação, se não for possível removê-la.

Ainda segundo o Comaer, após a inspeção em voo, o GEIV enviará os resultados obtidos ao Decea para sua análise e emissão do parecer, que será encaminhado por intermédio de ofício ao operador do aeródromo.

Se o parecer do Comaer for desfavorável, o interessado deverá realizar as correções requeridas e solicitar uma nova inspeção em voo ao GEIV. Cabe ressaltar que o interessado deverá assegurar a efetividade das ações para o ajuste do auxílio antes de pedir uma nova inspeção do GEIV, pois, conforme estabelecido em norma do Comaer, a necessidade de retorno da aeronave do GEIV à localidade é passível de cobrança pelo serviço no caso de inobservância de procedimentos essenciais pela equipe técnica do equipamento e em caso de falta de cumprimento de ação de responsabilidade do operador do aeródromo.

Uma vez obtido o parecer favorável do Decea, o interessado deverá encaminhá-lo à Anac para as últimas considerações que precedem o cadastramento e a inclusão do auxílio visual para navegação nas Publicação de Informações Aeronáuticas (AIP-BRASIL e/ou ROTAER).

Para início de operação dos auxílios visuais à navegação aérea homologados, é necessário que primeiro seja requerido mediante Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica (SDIA), encaminhada pelo operador do aeródromo ao Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) por meio do Sistema SDIA, trazendo como anexo a Lista de Características de Aeródromo (LCA).

Os novos procedimentos para pedidos de homologação de PAPI, APAPI e ALS entraram em vigor em 1º de fevereiro de 2024. Para os processos já iniciados e em trâmite, os procedimentos anteriores continuarão sendo aplicados. No entanto, o interessado tem a opção de solicitar o arquivamento do processo em curso no Decea e iniciar um novo processo junto à Anac seguindo os novos fluxos e procedimentos aqui descritos.

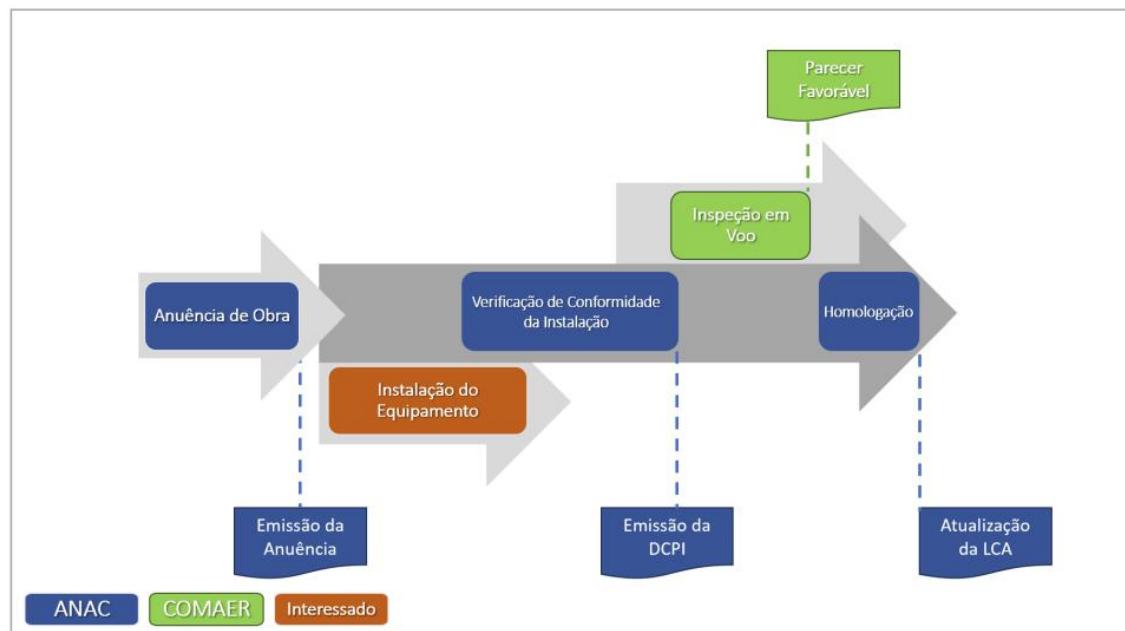
Quanto a processos referentes a obras e serviços de manutenção, destaca-se que estes não sofreram alterações em seus fluxos. No entanto, os pedidos de inspeção em voo para restabelecimento dos auxílios visuais após manutenção que afetem o ângulo das caixas do PAPI ou APAPI, o alcance utilizável, o brilho, a troca de haste do ALS e outras que alterem as características de utilização do auxílio pelo piloto deverão ser solicitadas diretamente ao GEIV pelos canais divulgados nesse Informativo.

Nota 1: As inspeções periódicas não requerem pedidos de voo ao GEIV após a homologação dos auxílios, estando incluídas no Programa Anual de Inspeção em Voo (PROINV) do Decea.

Nota 2: No caso de acidente ou incidente aeronáutico ocorrido com aeronave em aproximação utilizando o auxílio visual, o operador do aeródromo deverá assegurar a inviolabilidade do equipamento e solicitar uma inspeção em voo especial de pós acidente ao GEIV, conforme estabelecido na [ICA 63-7 Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente ou Incidente Aeronáutico Grave](#).

Nota 3: No caso de inspeção em voo para restabelecimento de auxílios já homologados, o Piloto-Inspetor solicitará à equipe de manutenção que providencie junto ao operador do aeródromo o cancelamento de NOTAM de inoperância.

A seguir é apresentado o fluxo completo para a homologação e efetiva operação desses auxílios à navegação, o qual inclui os processos de anuência de obra e homologação:



Dúvidas sobre o novo procedimento de homologação desses auxílios ou necessidade de esclarecimentos adicionais podem ser endereçados ao e-mail “obras.sia@anac.gov.br”, incluindo no assunto: “PAPI, APAPI e ALS – homologação”.



Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária

E-mail: sia@anac.gov.br

www.anac.gov.br

Este canal de comunicação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária tem como objetivo divulgar informações e materiais de orientação ao regulado e não substitui o acompanhamento de publicações pelos meios oficiais.

MISSÃO DA ANAC » Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil.