

ANEXO ao INFORMATIVO - Figuras que foram alteradas e o motivo da alteração.

Como era: *(grifo acrescentado para indicar parte que foi alterada)*

Designação de pista de pouso e decolagem de extremo de pista (Exemplo)	25	Indicação de uma designação de pista de pouso e decolagem de extremo de pista
Designação de pista de pouso e decolagem de ambas as extremidades da pista (Exemplo)	25-07	Indicação de uma designação de pista de pouso e decolagem de ambas as extremidades da pista
Posição de espera Categoria I (Exemplo)	25 CAT I	Indicação de uma posição de espera Categoria I da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Posição de espera Categoria II (Exemplo)	25 CAT II	Indicação de uma posição de espera Categoria II da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Posição de espera Categoria III (Exemplo)	25 CAT III	Indicação de uma posição de espera Categoria III da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Posição de espera Categorias I e II (Exemplo)	25 CAT II/III	Indicação de uma posição de espera Categoria II e III da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Posição de espera Categorias I, II e III (Exemplo)	25 CAT I/II/III	Indicação de uma posição de espera Categoria I, II e III da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Proibida a entrada	⊖	Indicação que a entrada em uma área é proibida
Posição de espera de pista de pouso e decolagem (Exemplo)	B2	Indicação de uma posição de espera de pista de pouso e decolagem - de acordo com 154.223 (a)(4)

Figura D-24. Sinalizações verticais de instrução obrigatória (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Como ficou:

Designação de pista de pouso e decolagem de extremo de pista (Exemplo)	25	Indicação de uma designação de pista de pouso e decolagem de extremo de pista
Designação de pista de pouso e decolagem de ambas as extremidades da pista (Exemplo)	25-07	Indicação de uma designação de pista de pouso e decolagem de ambas as extremidades da pista
Posição de espera Categoria I (Exemplo)	25 CAT I	Indicação de uma posição de espera Categoria I da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Posição de espera Categoria II (Exemplo)	25 CAT II	Indicação de uma posição de espera Categoria II da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Posição de espera Categoria III (Exemplo)	25 CAT III	Indicação de uma posição de espera Categoria III da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Posição de espera Categorias I e II (Exemplo)	25 CAT II/III	Indicação de uma posição de espera Categoria II e III da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Posição de espera Categorias I, II e III (Exemplo)	25 CAT I/II/III	Indicação de uma posição de espera Categoria I, II e III da cabeceira 25 da pista de pouso e decolagem
Proibida a entrada	⊖	Indicação que a entrada em uma área é proibida
Posição de espera de pista de pouso e decolagem (Exemplo)	B2	Indicação de uma posição de espera de pista de pouso e decolagem - de acordo com 154.223 (a)(3)

Figura D-24. Sinalizações verticais de instrução obrigatória (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Razão para atualização:

Alteração da legenda da última sinalização vertical (“B2”) de “de acordo com 154.223(a)(4)” para “de acordo com 154.223(a)(3)”.

O parágrafo 154.223(a)(4) trata de posição intermediária de espera, enquanto o 154.223(a)(3) trata de posição de espera de pista de pouso e decolagem para indicar superfície limitadora de obstáculos ou limite das operações de auxílios rádio à navegação aérea. A sinalização vertical representada na figura destina-se ao segundo caso, e não ao primeiro.

Texto do requisito:

154.223(a)(3): *Uma posição de espera de pista de pouso e decolagem deve ser estabelecida em uma pista de táxi se a localização ou o alinhamento da mesma for tal que uma aeronave taxiando ou um veículo possam infringir uma superfície limitadora de obstáculos ou interferir na operação de auxílios rádio à navegação aérea.*

Como era: (grifo acrescentado para indicar parte que foi alterada)

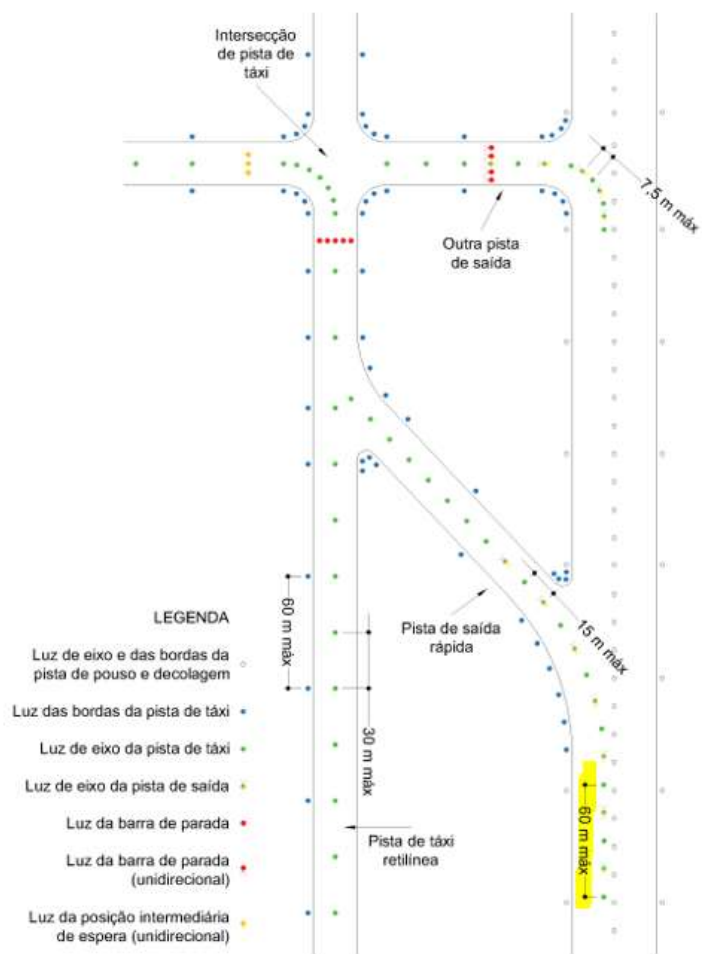


Figura D-21. Luzes de pista de táxi (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Como ficou:

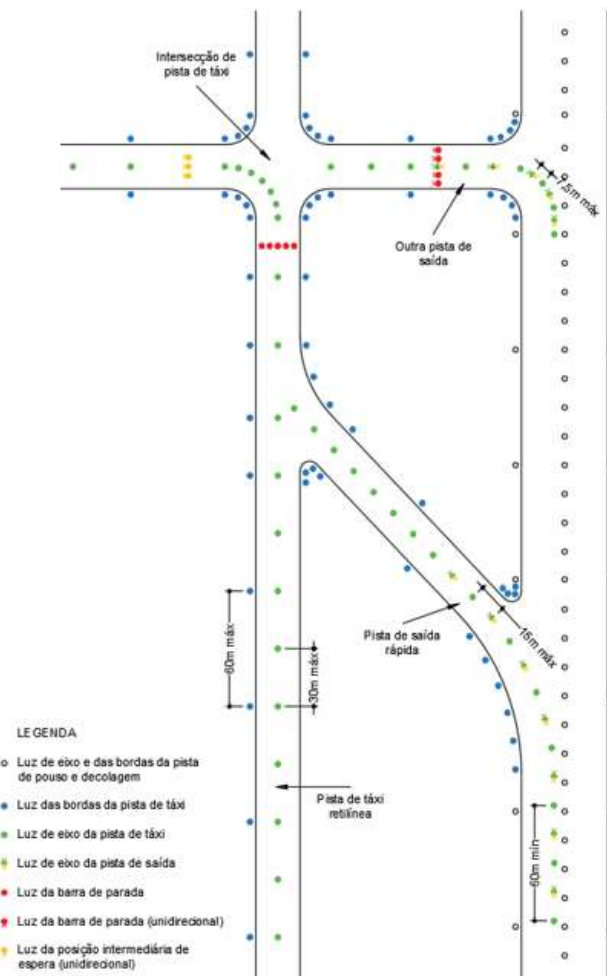


Figura D-21 - Luzes de pista de táxi (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Razão para atualização:

Alteração da cota das luzes de eixo de pista de táxi de saída rápida de “60m máx” para “60m mín”, conforme requisito 154.305(w)(3)(A).

Texto do requisito:

154.305(w)(3)(A): As luzes de eixo de pista de táxi em uma pista de táxi de saída rápida devem iniciar-se em um ponto localizado a, no mínimo, 60 m antes do início da curva do eixo da pista de táxi e devem continuar além do fim da curva até um ponto situado no eixo da pista de táxi em que se espera que uma aeronave atinja a velocidade normal de táxi. As luzes nessa porção paralela ao eixo da pista de pouso e decolagem devem sempre estar, no mínimo, a 60 cm de qualquer fileira de luzes de eixo de pista de pouso e decolagem, conforme demonstrado na Figura D-22.

Como era: (grifo acrescentado para indicar parte que foi alterada)

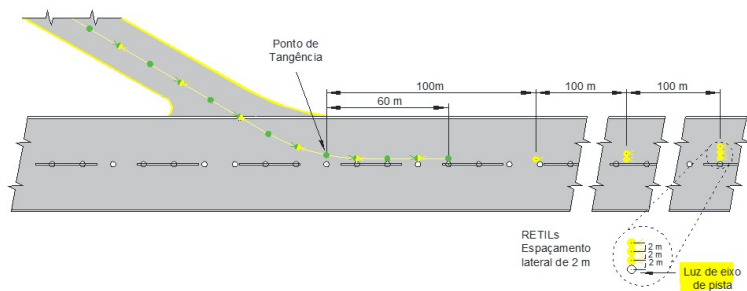


Figura D-20 Luzes da pista de táxi de saída rápida

Como ficou:

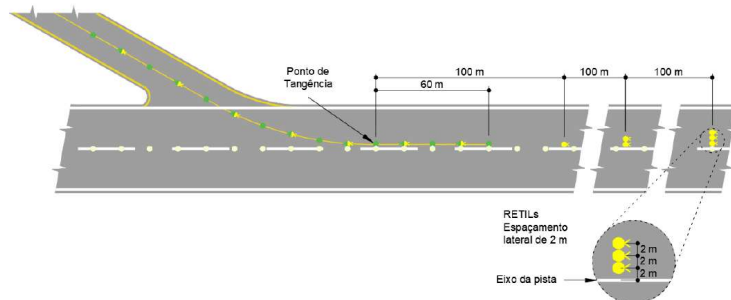


Figura D-20 Luzes da pista de táxi de saída rápida

Razão para atualização:

Alteração da legenda do detalhe de “Luz de eixo de pista” para “Eixo da pista”, conforme requisito 154.305(u)(2)(i).

154.305(u)(2)(i): Um conjunto de RETILs deverá ser localizado na pista de pouso e decolagem, do mesmo lado do eixo da pista de pouso associado à pista de táxi de saída rápida, na configuração mostrada na Figura D-20. Em cada conjunto, as luzes deverão estar espaçadas a intervalos de 2 m e a luz mais próxima do eixo da pista de pouso deverá estar deslocada 2 m do eixo da pista de pouso.

Como era: (grifo acrescido para indicar parte que foi alterada)

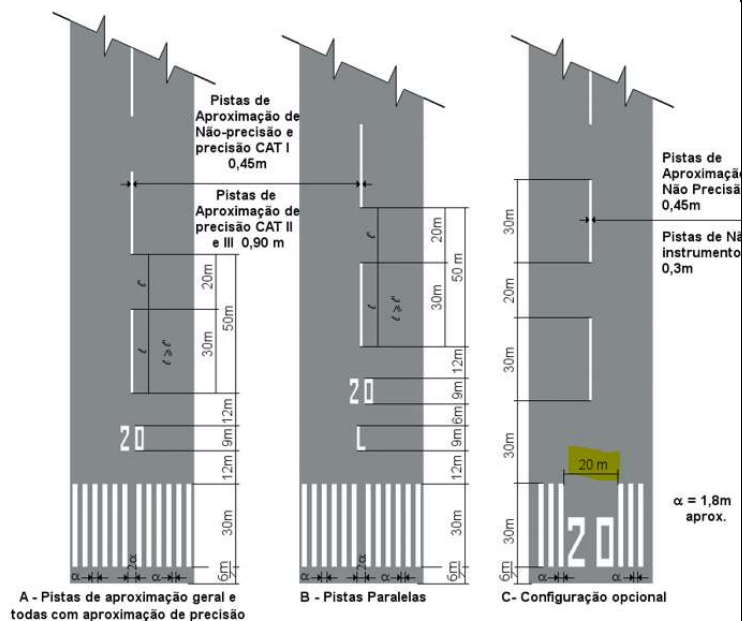


Figura D-2. Sinalização horizontal de designação de pista de pouso e decolagem, de eixo e cabeceira (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Como ficou:

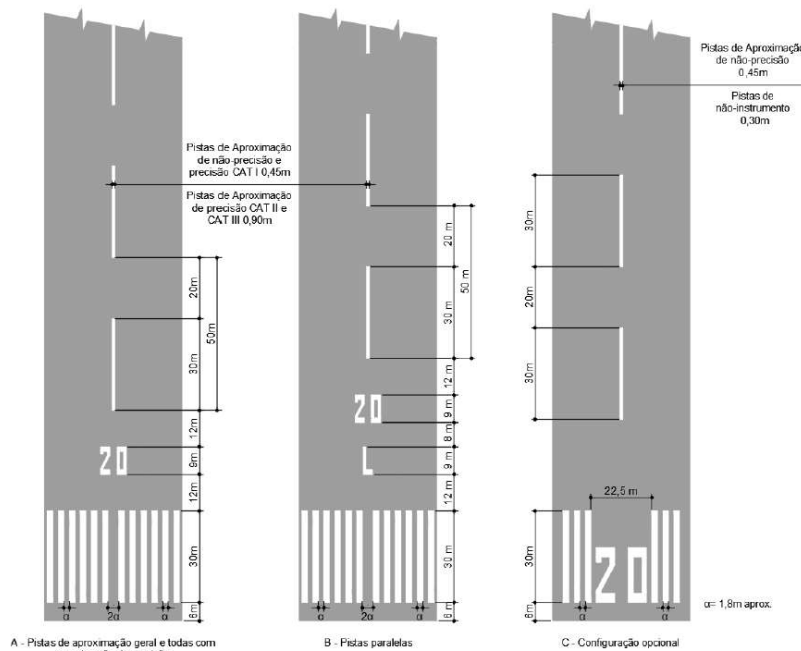


Figura D-2. Sinalização horizontal de designação de pista de pouso e decolagem, de eixo e cabeceira (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Razão para atualização:

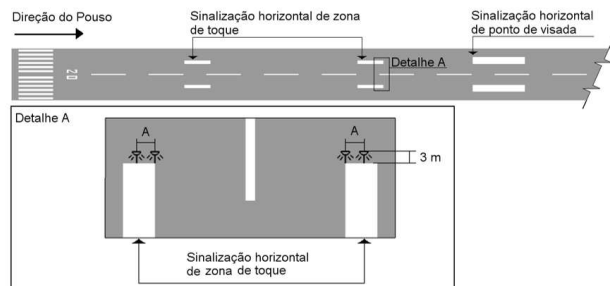
Atualização: Alteração da cota entre as faixas centrais da sinalização horizontal de cabeceira do exemplo C de “20 m” para “22,5m”, conforme requisito 154.303(d)(3)(ii).

154.303(d)(3)(ii):

(...)

Quando a sinalização horizontal de designação da pista de pouso e decolagem for colocada acima das faixas de sinalização horizontal de cabeceira, as faixas devem ser contínuas, cruzando a pista. As faixas devem ter, no mínimo, 30 m de comprimento e cerca de 1,80 m de largura, com espaçamentos de aproximadamente 1,80 m entre elas, ressalvando-se que, quando as faixas cruzarem totalmente a pista de pouso e decolagem, um espaçamento duplo deverá ser utilizado para separar as duas faixas mais próximas ao eixo da pista e, no caso em que houver sinalização horizontal de designação entre as faixas da cabeceira, esse espaçamento deve ser de 22,5 m.

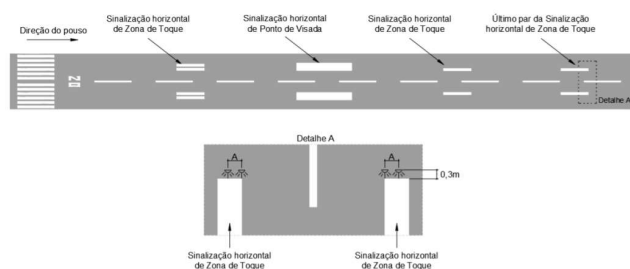
Como era:



NOTA – A dimensão A é de 1,5 m ou metade da largura da sinalização horizontal de zona de toque, o que for maior.

Figura D-19A. Luzes simples de zona de toque (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Como ficou:



NOTA – A dimensão A é de 1,5 m ou metade da largura da sinalização horizontal de zona de toque, o que for maior.

Figura D-19A. Luzes simples de zona de toque (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Razão para atualização:

Alteração da Figura D-19A de acordo com o item 5.3.14.2 e com a Figura 5-24 do Anexo 14.

Texto do item do Anexo 14:

5.3.14.2 Simple touchdown zone lights shall be a pair of lights located on each side of the runway centre line 0.3 m beyond the upwind edge of the final touchdown zone marking. The lateral spacing between the inner lights of the two pairs of lights shall be equal to the lateral spacing selected for the touchdown zone marking. The spacing between the lights of the same pair shall not be more than 1.5 m or half the width of the touchdown zone marking, whichever is greater. (See Figure 5-24.)

Figura 5-24 do Anexo 14:

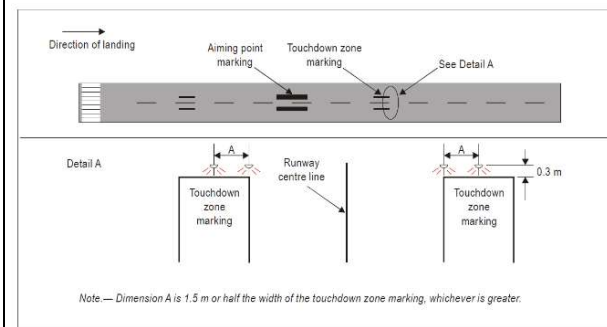


Figure 5-24. Simple touchdown zone lighting