



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.505685/2016-96

INTERESSADO: BH AIRPORT AEROPORTO INTERNACIONAL DE BELO HORIZONTE

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

Trata-se de processo administrativo destinado à avaliação de pedido de isenção permanente de requisito constante do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 154. Em sua origem, o pleito da BH Airport, Concessionária do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins (SBCF), veiculado por meio do Ofício 87-2016,^[i] contemplava 2 itens diversos do mencionado regulamento.

Registre-se que o pedido referente ao parágrafo 154.207(e)(1) do RBAC 154, em razão do não cumprimento da distância mínima de separação do eixo da Pista de Táxi Alpha e a Pista de Pouso e Decolagem - PPD 16/34, fora analisado no âmbito de processo administrativo apartado,^[ii] por meio do qual se concluiu pela perda de objeto tendo em vista a alteração realizada pela edição da Emenda 04, que estabeleceu uma distância mínima de 172,5 metros, encerrando a situação de não conformidade.

Com efeito, a presente análise se restringe ao pedido de isenção relativo ao parágrafo 154.207(e)(1),^[iii] Emenda 4, do RBAC em comento, no tocante à PPD 16/34, conforme peticionado pela operadora aeroportuária, em 11 de outubro de 2016, e complementado em 5 de junho de 2017.^[iv]

O mencionado dispositivo do RBAC 154 prescreve que a faixa de pista preparada deve ser uma área nivelada para proteger uma aeronave que saia acidentalmente da pista. No caso em tela (pista destinada a aeronaves código 3 ou 4 em pista de aproximação de precisão), essa área deve abranger no mínimo a distância de 105 metros contados a partir do eixo da pista e do seu prolongamento, reduzida para 75 metros em suas extremidades.

Contudo, no curso do processo de Certificação Operacional do aeroporto,^[v] identificou-se a presença de dispositivos do Sistema de Drenagem Superficial (valas de drenagem) localizados a distâncias inferiores a 105 metros do eixo da pista de pouso e decolagem. Sendo assim, foi verificada a necessidade de avaliação do risco e de endereçamento da não conformidade apontada.

Para subsidiar o seu pedido de isenção, a Concessionária do aeroporto apresentou Estudo Aeronáutico,^[vi] por meio do qual buscou demonstrar que os cenários operacionais propostos não afetam negativamente a segurança ou a regularidade das operações das aeronaves.

Em 6 de junho de 2017, o pleito foi inicialmente analisado pela Gerência Técnica de Infraestrutura e Operações Aeroportuárias – GTOP da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA,^[vii] que concluiu pelo seu indeferimento em razão de considerar o nível de risco não aceitável do ponto de vista da segurança operacional. Sendo assim, solicitou que o operador do aeroporto de Confins providenciasse a complementação do estudo apresentado que contemplasse as seguintes medidas:

- a) avaliação de risco realizada pelos operadores aéreos em que se demonstre aceitável o risco das operações;
- b) manifestação formal dos operadores aéreos de concordância com o cenário proposto na análise de risco;
- c) comprovação da existência de algumas das defesas enumeradas no item 7.2 do Artefato “Metodologia para avaliação de faixa de pista de pouso e decolagem”;
- d) adoção de algumas das medidas mitigadoras adicionais enumeradas no item 7.2 do mesmo artefato.

1.1. No dia 17 de setembro de 2018, considerando a publicação da Instrução Suplementar nº 154.5-001,^[viii] que versa sobre "Orientações para a elaboração de análise de risco com vistas à demonstração de nível aceitável de segurança operacional", foram solicitadas informações adicionais à interessada necessárias à instrução do pleito.^[ix]

1.2. Em 9 de novembro de 2018, após uma série de avaliações das informações apresentadas pela Concessionária^[xii] e das complementações realizadas ao Estudo Aeronáutico,^[xiii] bem como da aprovação pelos operadores aéreos da análise de risco realizada pela BH Airport, a SIA recomendou o deferimento da isenção permanente para o aeroporto de SBCF nos termos de seu pedido.^[xiv]

1.3. Tendo em vista que o objeto do pedido de isenção também figura como obrigação decorrente do Contrato de Concessão do aeroporto, os presentes autos foram encaminhados, em paralelo, à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA para conhecimento e adoção de eventuais providências cabíveis.^[xv]

1.4. Por fim, no dia 2 de janeiro de 2018, em razão do sorteio realizado em sessão pública, os autos foram distribuídos a essa Diretoria.^[xvi]

É o relatório.

Juliano Alcântra Noman

Diretor

[i] Ofício BHA-DIN-0087/2016 (Documento SEI 0095386).

[ii] Conforme consta nos autos do **Processo nº 00065.510037/2017-43**. Com a edição da Emenda a separação mínima entre o eixo de pista da PPD e o eixo de pista de táxi paralela deve ser igual ou superior a 172,5m para o caso em tela, e não mais de 182,5 conforme era exigido à época do pleito do operador. No caso concreto, considerando-se a separação de 180m presente entre as mencionadas infraestruturas não há mais situação de não conformidade, tendo sido a Concessionária comunicada do reconhecimento de perda de objeto.

[iii] 154.207 Faixas de pista de pouso e decolagem

(a) Disposições gerais Uma pista de pouso e decolagem e quaisquer zonas de parada (stopways) a ela associadas devem estar incluídas em uma faixa de pista.

(...)

(e) Faixa preparada

(1) A porção da faixa de pista de uma pista de pouso e decolagem para operação por instrumento deve ser uma área nivelada, de acordo com as aeronaves para as quais a pista é destinada, para proteger uma aeronave que saia acidentalmente da pista. A área nivelada deve abranger, no mínimo, as seguintes distâncias a partir do eixo da pista e do seu prolongamento:

(i) 105 m, gradualmente reduzida para 75 m nas extremidades da pista de pouso e decolagem, onde o número de código for 3 ou 4 e a pista for de aproximação de precisão, conforme Figura C-2;

(ii) 75 m, onde o número de código for 3 ou 4; e

(iii) 40 m, onde o número de código for 1 ou 2;

(2) A porção da faixa de pista de uma pista para operação visual deve ser uma área nivelada, de acordo com as aeronaves para as quais a pista é destinada, para proteger uma aeronave que saia acidentalmente da pista. A área nivelada deve abranger, no mínimo, as seguintes distâncias a partir do eixo da pista e do seu prolongamento:

(i) 75 m onde o número de código for 3 ou 4;

(ii) 40 m onde o número de código for 2; e

(iii) 30 m onde o número de código for 1;

(3) A superfície da porção de uma faixa de pista que fizer contato com uma pista de pouso e decolagem, acostamento ou zona de parada (stopway) deve ser nivelada com essas superfícies.

(4) A porção de uma faixa de pista de no mínimo 30 m antes do início da pista de pouso e decolagem deve ser preparada contra a erosão por jatos de ar de modo a proteger uma aeronave em pouso do perigo de uma borda exposta.

[iv] Ofício BHA-DIN-0033-2017 (Documento SEI 0855485). Complementação realizada a partir da observação contida no Ofício nº 33(SEI)/2017/GCOP/SIA-ANAC: "Observa-se ainda que o *Relatório de Estudo Aeronáutico (SBCF-GRL-000-4007-00)* indica a presença de valas de drenagem na faixa preparada em pelo menos 14 pontos de localização para os quais o risco de acidentes com aeronaves é superior ao limite de 1×10^{-7} e a solicitação de isenção se restringe apenas aos 05 pontos mais próximos da pista de pouso (dispositivos de drenagem #5 a #9). Facultando-se

a possibilidade de requerimento de ampliação do escopo deste pedido de isenção, cabe informar que, para o atual objeto do processo, caso a deliberação seja favorável e a isenção concedida para os 05 pontos solicitados, os demais pontos que não são objeto da solicitação permanecerão em situação de não-conformidade ao RBAC 154” (Documento SEI 0578057).

[v] O Aeroporto Internacional de Confins possui Certificação Operacional da ANAC, consoante a Portaria nº 2.165, de 11 de agosto de 2015.

[vi] Documento SEI 0095386.

[vii] Nota Técnica nº 16(SEI)/2017/GTOP/GCOP/sai (SEI 0460987).

[viii] Publicada em 28 junho de 2018.

[ix] Solicitação realizada por intermédio do e-mail GTOP 2230748 (SEI 2230748).

[x] Pg. 35 do Anexo I - Relatório de Estudo Aeronáutico (Documento SEI 2376775).

[xi] Pg. 37 do Anexo I – Relatório de Estudo Aeronáutico (Documento SEI 2376775).

[xii] Realizadas pelas: NOTA TÉCNICA Nº 53(SEI)/2017/GTOP/GCOP/SIA (SEI 0886942), NOTA TÉCNICA Nº 70/2018/GTOP/GCOP/SIA (2117082), E-mail GTOP 18441339 (SEI 1844139) e E-mail GTOP 223748.

[xiii] Relatório SBCF-GRL-000-4008-01 (SEI 2004886) e Anexo I – Relatório de Estudo Aeronáutico (SEI 2376775).

[xiv] Despacho GTOP 2228359.

[xv] Conforme o Despacho SIA (SEI 2450848).

[xvi] Despacho ASTEC (SEI 2568202).



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 18/03/2019, às 11:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2767382** e o código CRC **C5106570**.