



RELATÓRIO

PROCESSO: 00065.020300/2020-11

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se do pedido de isenção permanente de requisito da largura de pista de pouso e decolagem - PPD do Aeroporto de Santos Dumont (SBRJ), protocolado pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, em 19/08/2020.

1.2. O requisito em questão, 154.201(d) do RBAC 154 - Projeto de Aeródromos, determina a largura da PPD associada à largura exterior entre as rodas do trem de pouso principal (*Outer Main Gear Wheel Span* – OMGWS). O Aeroporto de Santos Dumont possui pista principal (02R/20L) com 42 m de largura, sendo que o normativo requer 45 m para aeronaves código 4, com largura exterior entre as rodas do trem de pouso principal maior ou igual a 6 m e menor que 9 m.

154.201 Pistas de pouso e decolagem

(...)

(d) Largura de pistas de pouso e decolagem

A largura de uma pista de pouso e decolagem não deve ser inferior à dimensão apropriada especificada na seguinte tabela:

Tabela C-1. Largura de pista de pouso e decolagem associada à OMGWS (Alterado pela Resolução nº 465, de 13.03.2018)

Largura exterior entre as rodas do trem de pouso principal (OMGWS)				
Número do código	menor que 4,5 m	maior ou igual a 4,5 m e menor que 6 m	maior ou igual a 6 m e menor que 9 m	maior ou igual a 9 m e menor que 15 m
1ª	18 m	18 m	23 m	-
2ª	23 m	23 m	30 m	-
3	30 m	30 m	30 m	45 m
4	-	-	45 m	45 m

1.3. Em 29/05/2020, no bojo do processo de certificação aeroportuária iniciado junto à ANAC, a Infraero encaminhou Análise de Impacto de Segurança Operacional - AISO para endereçamento do tratamento da Não Conformidade nº 2 - largura da PPD, contida no Relatório Técnico de Inspeção de Certificação, emitido pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA. A documentação foi analisada pela área técnica, que entendeu ser tecnicamente possível uma isenção permanente do requisito.

1.4. Desta forma, em 28/07/2020, a SIA solicitou à Infraero que o pleito fosse revisado para atender aos requisitos do RBAC 11^[1], o que foi feito em 19/08/2020, através do protocolo do pedido de isenção, já mencionado^[2].

1.5. A área técnica procedeu à análise formal e técnica da petição, em que foram ponderados:

- a natureza e a extensão da isenção pretendida e a identificação completa de cada aeronave ou pessoa a ser favorecida pela isenção;
- as razões pelas quais a isenção não afetaria a segurança das operações ou as ações tomadas pelo peticionário para manter o atendimento ao interesse público em um nível de segurança aceitável;
- as razões pelas quais a isenção não produziria impactos adversos no nível de proteção ambiental;
- características operacionais e da infraestrutura do aeroporto;
- condições meteorológicas;
- análise do risco existente, com abordagem qualitativa;
- avaliação das defesas existentes no aeródromo e das medidas mitigadoras adicionais propostas, entre outros itens.

1.6. Como defesas existentes, foram apresentadas, em suma:

- existência de acostamento de 7,5 m em cada lateral da pista 02R/20L, capaz de suportar uma aeronave sem provocar danos estruturais a ela;
- existência de auxílios visuais que mitigam o risco de aproximações não estabilizadas;
- disponibilidade de Camada Porosa de Atrito (CPA), o que aumenta a capacidade de drenagem da pista e diminui a probabilidade de formação de lâmina d'água. Além disso, a macrotextura e o coeficiente de atrito são mantidos em níveis superiores aos requeridos no RBAC 153;
- existência de Estação Meteorológica de Superfície Classe II (EMS-2), fornecendo aos controladores de tráfego aéreo dados meteorológicos em tempo real, além de anemômetros, barômetro, sensores de temperatura do ar e de umidade relativa, tetômetro e pluviômetro;
- existência de cartas aeronáuticas com procedimentos de aproximação visual, aproximação por instrumentos e chegada e saída padrão por instrumentos, capazes de promover a aproximação das aeronaves estabilizadas lateral e verticalmente com o eixo da pista;
- procedimentos e requisitos técnicos complementares para a segurança das operações continuadas de grandes aviões;
- adoção, por parte dos Operadores Aéreos, de procedimentos operacionais específicos como:
 - a) Especificações Operativas (E.O.) relacionadas à certificação de aeronaves adequadas para operação no SBRJ;
 - b) itens mínimos de equipamentos (MEL);
 - c) limitação de peso para pousos e decolagens inferiores ao Peso Máximo de Decolagem (PMD);
 - d) preparação de tripulações com treinamentos regulares, teóricos e práticos, em simuladores, nos diversos aspectos e particularidades desta operação em SBRJ;
 - e) limitação operacional de vento de frente, cruzado e de cauda;
 - f) configuração da aeronave anterior ao pouso para que, durante o procedimento de pouso, a mesma esteja alinhada e estabilizada;
 - g) operação exclusiva do Piloto em Comando (PIC) nas operações de pouso, decolagem e táxi em determinadas rotas.

1.7. Em 24/09/2020, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária encaminhou o processo para deliberação da Diretoria Colegiada, recomendando a concessão de isenção permanente do requisito 154.201(d) para o Aeroporto de Santos Dumont.

1.8. Em 30/09/2020, o processo foi encaminhado para relatoria desta Diretoria^[3].

É o relatório.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] Ofício 174 (4584732)

[2] Ofício Nº SEDE-OFI-2020/02376 CERTOP SBRJ (4675034)

[3] Despacho ASTEC (4834754)



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 13/10/2020, às 19:53, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4857919** e o código CRC **303E8DFE**.

SEI nº 4857919