



## VOTO

**PROCESSO: 00058.016230/2020-87**

**INTERESSADO: AEROPORTO MUNICIPAL LUIZ DALCANALE FILHO - SBTB**

**RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, bem como expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, além de definir a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016, prevê, entre as competências comuns às Superintendências, avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos.

1.3. Ademais, a Instrução Normativa nº 107, de 21 de outubro de 2016, estabelece que as petições de isenção a requisitos de RBAC, recebidas em conformidade com o previsto no RBAC nº 11, após avaliação de mérito pela área finalística competente pelo assunto, que conclua pela recomendação de deferimento, serão encaminhadas para apreciação da Diretoria.

1.4. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar a presente matéria.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório, de maneira a permitir operações da aeronave crítica (ATR-72) em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC), o Operador de Aeródromo solicitou isenção temporária de cumprimento do requisito<sup>[1]</sup> que versa sobre obstáculos em faixa de pista de pouso e decolagem. É importante ressaltar que o objetivo da faixa de pista de um aeródromo, conforme RBAC 154, é de reduzir o risco de danos à aeronave, caso esta saia dos limites da pista, e proteger aeronaves sobrevoando a pista durante pousos e decolagens.

2.2. Destaca-se que o Aeroporto obteve certificado provisório segundo o RBAC 139 em 21/01/2019<sup>[2]</sup>, o que permitiu o início das operações 121 regulares. No entanto, a operação da aeronave crítica ATR-72 ficou limitada a Condições Meteorológicas de Voo Visual (VMC), tendo em vista as condicionantes operacionais previstas no Nível Equivalente de Segurança Operacional - NESO<sup>[3]</sup> aprovado pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA. Em 31/12/2019, o certificado definitivo foi emitido, mantendo as citadas limitações. Até a suspensão das operações de voos regulares em virtude dos efeitos da pandemia de Covid-19, eram realizadas duas operações diárias no aeródromo nessas condições.

2.3. Em virtude do interesse na retomada e incremento das operações, o Aeroporto vislumbrou a necessidade de tratar as não conformidades relativas aos obstáculos em faixa de pista, de forma a possibilitar a operação também em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC), e não somente visuais.

- 2.4. Argumentou que as condições meteorológicas no local são predominantemente visuais, representando cerca de 89% do período analisado, e o restante, 11%, em condições de voo por instrumentos. Constatada esta situação, o Operador demonstrou outros meios de garantir a segurança das operações sem depender exclusivamente de fatores meteorológicos.
- 2.5. Cabe citar que, associado ao procedimento de aproximação RNP já em vigor no aeródromo, o Operador instalará, como medida mitigadora, um sistema visual indicador de trajetória de planeio, especificamente o PAPI (*precision approach path indicator*). Em que pese os procedimentos RNP possuírem indicação de guia lateral e vertical (LNAV/VNAV), cabe mencionar que a aeronave ATR-72 somente é capaz de executar o procedimento de guia lateral (LNAV), de modo que a existência de PAPI (ou sistema equivalente) significa fornecer visualmente à tripulação a rampa de planeio ideal, mitigando consideravelmente os riscos associados (pouso longo, aproximação desestabilizada, por exemplo).
- 2.6. Outra medida é a necessidade de aprovação do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo - PBZPA do aeroporto, como condição necessária ao início da operação com o ATR-72.
- 2.7. Além disso, o Operador Aeroportuário apresentou documentos comprovando a contratação de serviços de medição de atrito e de macrotexura<sup>[4]</sup>. Ressalta-se que tais procedimentos não são obrigatórios ao Aeroporto de Toledo, pois segundo o RBAC 153, a realização dessas medições é mandatória em aeródromos que operam aeronaves turbo-jato<sup>[5]</sup>, constituindo-se assim de ação complementar para garantia da segurança operacional. Pelo fato de a condição do pavimento estar associada a ocorrências de excursão lateral de pista (*veer-off*), o Operador optou por adotar tais medições a fim de monitorar as condições da pista de pouso e decolagem, de modo a manter as características necessárias para prevenção desse tipo de evento.
- 2.8. Adicionalmente, o Operador do Aeródromo apresentou acordo com o grupamento de bombeiros do município de Toledo<sup>[6]</sup>, de maneira que determinado grupamento permanece em regime de sobreaviso durante as operações do ATR-72.
- 2.9. Quanto aos obstáculos na faixa de pista, o Operador instalou luzes de identificação nos hangares e no terminal de passageiros<sup>[7]</sup>, além de ter solicitado a inclusão dos mesmos no ROTAER do Aeródromo<sup>[8]</sup>, a fim de mitigar riscos associados e aumentar a consciência situacional dos pilotos.
- 2.10. Quanto ao prazo de isenção proposto de 5 anos, o operador informou que uma ampliação já está sendo planejada e uma nova pista de pouso e decolagens será construída no referido prazo<sup>[9]</sup>, de modo a adequar as não conformidades de infraestrutura do aeródromo.
- 2.11. Consta ainda no processo a análise realizada pela empresa Azul Linhas Aéreas<sup>[10]</sup>, considerando a operação IMC, e contendo uma série de medidas mitigadoras, como:
- a) restrição de vento de través a 15 nós com pista seca e 10 nós com pista molhada;
  - b) proibição de pouso em pista contaminada, com chuva forte ou vento de cauda;
  - c) estabilização a 1.500 pés sem em IMC.
- 2.12. Importante destacar que a SIA se manifestou favoravelmente ao deferimento da isenção<sup>[11]</sup>, mediante aplicação das medidas mitigadoras apresentadas tanto pelo Operador do Aeródromo quanto pelo Operador Aéreo.
- 2.13. Nesse sentido, entendo que restou demonstrado que as operações podem ser realizadas em nível aceitável de segurança operacional, além de atender o interesse público, pois aumenta a acessibilidade do Aeroporto de Toledo.

2.14. Por fim, para garantir a segurança operacional, nos termos do processo, reforço a importância das ações por parte do Operador do Aeroporto de Toledo, principalmente no que diz respeito à instalação de PAPI (ou sistema equivalente), bem como as medidas e procedimentos listados pelo Operador Aéreo em sua análise de risco.

### 3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito 154.207 (d) do RBAC 154 - Projeto de Aeródromos, Emenda 07, protocolado pelo Operador do Aeroporto de Toledo - Luiz Dalcanale Filho (SBTD), para operar aeronave ATR-72 em Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos (IMC), nos termos da proposta de ato normativo submetida pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA<sup>[12]</sup>, pelo prazo de 5 anos.

É como voto.

**ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO**

Diretor

[1] SEI 4299504 e 4299522

[2] [PORTARIA Nº 135/SIA, DE 15 DE JANEIRO DE 2019](#)

[3] [PORTARIA Nº 24/SIA, DE 4 DE JANEIRO DE 2019](#)

[4] Contrato Serviço Atrito e Macrot textura - SEI 5522981

[5] Tabela 153.205-2; Tabela 153.205-3; APÊNDICE A DO RBAC 153

[6] Acordo com Grupamento de Bombeiros - SEI 4507358

[7] Luzes de Identificação de Obstáculos - SEI 5522977

[8] Solicitação GEILOC Obstáculos - SEI 5835317

[9] AISO nº 01/SBTD/2020 - SEI 4299522

[10] Análise de Risco Azul Linhas Aéreas - SEI 4299537; 5069668; 5069673

[11] Nota Técnica nº 52/2021/GTOP/GCOP/SIA - SEI 5671874

[12] Proposta de Ato - SEI 5974498



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 25/08/2021, às 16:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6098753** e o código CRC **B617BFB4**.