



Prevenção de Incursão em Pista

Projeto piloto - SBBR



Programa de Certificação de Aeroportos

OACI

Doc. 9774 – Manual de Certificação de Aeródromos (2001). Estabelece as normas a serem seguidas pelos Estados para a certificação de aeroportos.

BRASIL

RBAC 139 – Certificação Operacional de Aeroportos; e

RBAC 153 – Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência.



Certificação Operacional de Aeroportos

RBAC 139

- 1) Requerimento Formal;
- 2) Avaliação do Requerimento;
- 3) Inspeção de Certificação;
- 4) Certificação;
- 5) Vigilância Continuada.

Após a certificação de um aeroporto, inicia-se a etapa de *vigilância continuada*, onde o órgão regulador avalia continuamente o aeroporto, para verificar se a segurança operacional está garantida.

AEROPORTOS CERTIFICADOS

Brasília, Campinas (Viracopos), Confins, Fortaleza, Galeão, Guarulhos, Maceió, Manaus, Porto Alegre, Salvador, São Gonçalo do Amarante (Natal-RN).

Aeroportos em processo de certificação

Aracaju, Belém, Campo Grande, Congonhas, Cuiabá, Curitiba, Florianópolis, Goiânia, Londrina, Recife, Santos Dumont, Uberlândia e Vitória.

Vigilância Continuada de Segurança Operacional nos aeroportos certificados

Prevenção de Incursão em Pista

Regulação da OACI

2001 – A ANC da OACI inicia ações visando encontrar solução para o problema de incursão em pista;

2002 a 2005: seminários de *runway safety*, contemplando prevenção de incursão em pista, são realizados nos escritórios regionais da OACI;

2007: Doc. 9870 – Manual de Prevenção de Incursão em Pista;

2015: *Runway Safety Team Handbook*, 2ª Ed. – OACI.



Vigilância Continuada nos aeroportos certificados *Prevenção de Incursão em Pista*

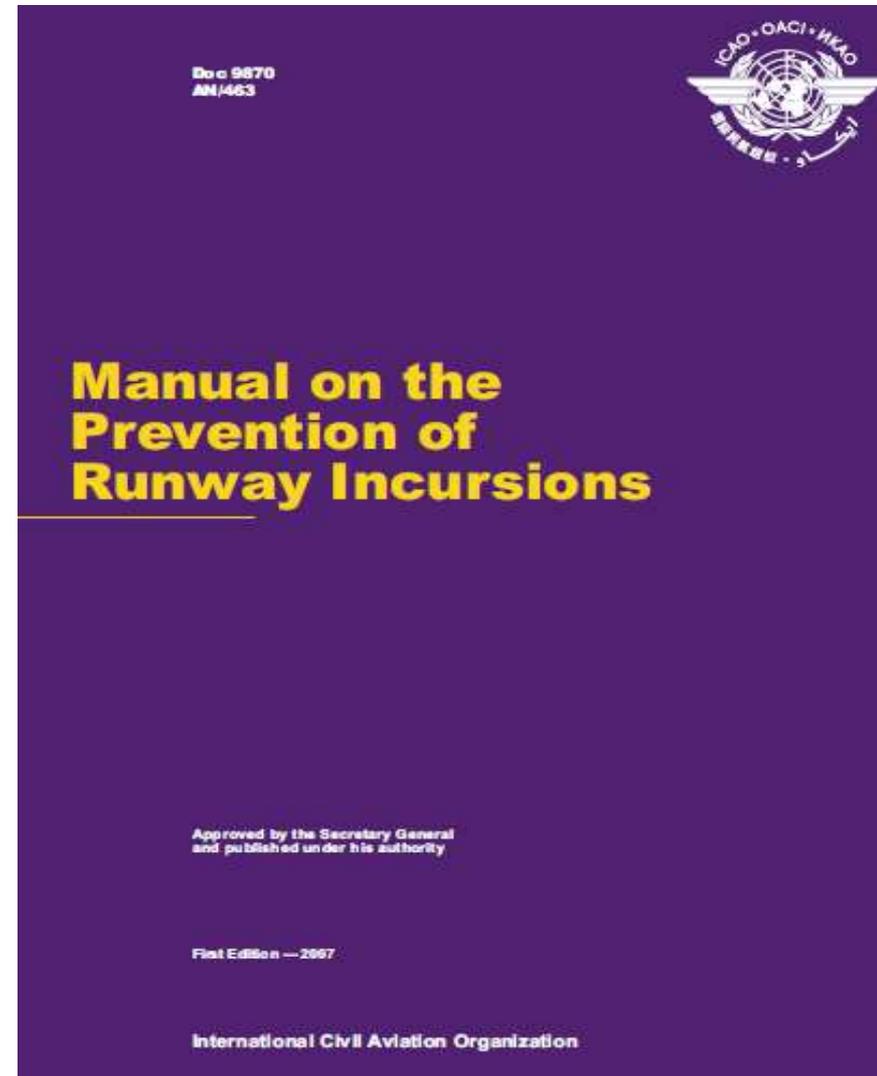
Doc 9870

Chapter 1

INTRODUCTION

1.1 DEFINITION OF A RUNWAY INCURSION

“Any occurrence at an aerodrome involving the incorrect presence of an aircraft, vehicle or person on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft.”



Runway Safety Team Handbook

PROTECTED AREA

In the context of runway incursions, the **protected area** of a surface designated for the landing and take-off of aircraft is comprised of: the runway; the stopway; the runway end safety area (RESA); the area along each side of the runway whose width is the runway-holding position distance; and, if provided, the clearway.



Runway Safety Team Handbook

Second Edition (unedited version) — June 2015

Notice to users:

This document is an unedited version which is made available to the public for convenience. Its content may be supplemented, removed or otherwise modified during the editing process. ICAO shall not be responsible whatsoever for any cost or liabilities incurred as a result of its use.

International Civil Aviation Organization

Prevenção de Incursão em Pista

Regulação brasileira

ICA 63-21 - Programa para prevenção de ocorrências de incursão em pista no ATS – 2015;

RBAC 153 - Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, de dez/2012;

IS 153.109A – Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)

IS 153.115 – Prevenção de Incursão em Pista (em desenvolvimento).

ICA 63-21

INCURSÃO EM PISTA

“Toda ocorrência em aeródromo constituída pela presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na zona protegida de uma superfície designada para o pouso ou para a decolagem de uma aeronave.”

NOTA 1: Considera-se zona protegida, a própria pista ou a parte nivelada de uma faixa de pista, denominada zona livre de obstáculo, na área de manobras.

NOTA 2: À zona protegida, incluem-se as áreas protegidas pelos pontos de espera nas pistas de taxi e nas vias destinadas aos veículos terrestres.

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA



PROTEÇÃO AO VOO

ICA 63-21

PROGRAMA PARA PREVENÇÃO DE
OCORRÊNCIAS DE INCURSÃO EM PISTA NO ATS

2015

IS N° 153.115

INCURSÃO EM PISTA:

“Toda ocorrência em aeródromo constituída pela presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na área protegida de uma pista de pouso e decolagem”

 AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL	INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS	IS N° 153-115
		Revisão A
<hr/>		
Aprovação:	Portaria SIA n° xxx de xx de xxx de 2015.	
Assunto:	Prevenção de incursão em pista.	Origem: SIA
<hr/>		
1. OBJETIVO	Este documento tem por objetivo prover orientações para os operadores de aeródromo cumprirem os requisitos contidos na seção 153.115 do RBAC 153, a fim de adotar ações preventivas para reduzir o risco de incursão em pista e de aprimorar a qualidade dos dados relativos a essas ocorrências.	

ÁREA PROTEGIDA: área que compreende a pista de pouso e decolagem, a *stopway*, o comprimento da faixa de pista, a área em ambos os lados, retangular com centro na pista de pouso e decolagem, delimitada lateralmente pela distância estabelecida pelo RBAC nº 154 para a posição de espera da referida pista, a área de segurança de fim de pista (RESA) e, se existente, a zona desimpedida (*clearway*).



Um acordo operacional disciplina os procedimentos desses atores.

Acordo Operacional para Prevenção de Incursão em Pista

Documento em vigor

- *Assinado em 2015;*
- *Atende aos requisitos da ICA 63-21;*
- *Implementa ações para prevenção de incursão em pista no ATS;*
- *Estabelece obrigatoriedade de relato das ocorrências e comunicação ao operador do aeródromo;*
- *Estabelece articulação com o operador do aeródromo para mitigação dos efeitos das ocorrências de incursão em pista.*

Acordo Operacional para Prevenção de Incursão em Pista

Texto proposto

- *Mantém todas as cláusulas do acordo vigente;*
- *Contempla procedimentos adicionais, a serem adotados pelo operador do aeródromo, para prevenção de incursão em pista em atendimento às normas da ANAC e ao disposto no item 3.3.1 da ICA 63-21:*
 - b) estabelecer procedimentos para prevenir a recorrência de incursão em pista no aeródromo sob sua jurisdição, adotando as medidas necessárias para a inclusão dos mesmos no Modelo Operacional do Órgão ATC;*
- *Atende também ao disposto no item 4.4, que estabelece:*
 - “ O órgão de Controle de Tráfego Aéreo... deve formalizar entendimentos com a Administração Aeroportuária, por intermédio de Acordos Operacionais, visando a assegurar adequada circulação de pessoas, veículos, equipamentos e aeronaves nas áreas de movimento de aeronaves...”*
- *Adota a recente definição da OACI para área protegida, com a recomendação de que seja demarcada pelo operador do aeródromo;*
- *Propõe um formulário para reporte de incursão em pista que permite a classificação da severidade da ocorrência.*

Justificativas para a medida

- ✓ A OACI recomenda aos Estados membros que implementem programas para redução das ocorrências de incursão em pista;
- ✓ A América do Norte, a Europa e a Ásia investem milhões de dólares anualmente no desenvolvimento e implementação de sistemas para o combate a esses eventos, centrando esforços nas incursões de severidades A e B;
- ✓ Nossos reportes somente a partir de 2015 começaram a classificar as ocorrências nos quatro níveis de severidade, porém de maneira qualitativa;
- ✓ Considerando que pode ser insuficiente nosso sistema de divulgação e incentivo ao reporte, nossos números podem não refletir a realidade;
- ✓ A adoção do formulário para reporte, anexo ao AO, irá permitir a classificação da severidade das ocorrências, adequando nossas estatísticas dos números internacionais;
- ✓ Realizando-se maior divulgação, o número de reportes deverá aumentar, aproximando as estatísticas da realidade.

Por que a proposta de novo texto para o AO

A ANAC está desenvolvendo, em colaboração com o Aeroporto Internacional de Brasília, um projeto piloto de Segurança de Pista (*Runway Safety*), como parte das atividades de Vigilância Continuada da segurança operacional;

O projeto terá duração de três meses, teve início em janeiro e prevê término para final de março/16, compondo-se de quatro etapas:

- I) Implementação do Acordo Operacional SBBR-TWR;
- II) Apropriação dos procedimentos do AO aos treinamentos;
- III) Demarcação da área protegida das pistas do SBBR;
- IV) Criação e instalação do Comitê de Segurança de Pista (*Runway Safety Team*).

Programa de Segurança de Pista

(Runway Safety)

Um programa de Segurança de Pista procura conhecer e disciplinar os seguintes eventos:

- Incursão em Pista (*Runway Incursion*);
- Excursão de Pista (*Runway Excursion*);
- Confusão de Pista (*Runway Confusion*);
- Perigo Aviário, e
- FOD.

*Comitê de Segurança de Pista (ou Runway Safety Team)***Composição:**

- ATC (TWR);
- Operador do Aeroporto;
- BABR;
- Pilotos;
- Empresas Aéreas;
- Aviação Geral.

Comitê de Segurança de Pista (RST)

- O Comitê de Segurança de Pista será instituído pelo operador do aeroporto, com a participação da comunidade aeroportuária, para gerenciar e implementar ações de proteção de pista;
- O início das atividades do comitê está previsto para o final de março/16;
- Incentivamos a todos a aprofundar conhecimento sobre as funções do Comitê de Segurança de Pista ou RST;
- Recomenda-se a leitura da nova edição do *Runway Safety Team Handbook*. O SGSO do aeroporto dispõe de cópia em pdf dessa publicação da OACI.



Obrigado.

lazaro.neves@anac.gov.br

(61) 3314-4167