

ASSUNTO: REQUISITOS DE SEGURANÇA EM AERÓDROMOS

NORMATIVA	ITEM ESPECÍFICO
IS 141.007	3.4.7. REQUISITOS DE SEGURANÇA DE AERÓDROMOS
TEXTO DO QUESTIONAMENTO ORIGINAL	
<p>Em relação aos requisitos para distância de pista para emprego de uma aeronave multimotora considera-se que 50% a mais da ASDR (distância de aceleração e parada requerida) vai muito além do necessário em vista a segurança operacional e limita operações de um Seneca III – modelo utilizado em muitas escolas para instrução – sendo que este requer 1100m (Ex.: Flape 0, 25°C como média, 80% do PMD, condições ISA, elevação do aeródromo de 0ft) para uma ASDA, e como o acréscimo é necessário (1650m) uma pista de tamanho considerável, fugindo da realidade atual das pistas de instrução.</p> <p>Entende-se que a pista necessária para utilização de aeronaves de instrução deva por vezes ser aumentada, devido as particularidades deste tipo de operação, porém cada caso deve ser analisado separadamente, e um requisito como este torna muitas operações de instrução inviáveis.</p>	

NORMATIVA	ITEM ESPECÍFICO
IS 141.007	3.4.7 – REQUISITOS DE SEGURANÇA DE AERÓDROMOS
TEXTO DO QUESTIONAMENTO ORIGINAL	
<p>Em relação aos requisitos para distância de pista para emprego de uma aeronave Multimotora considera-se que 150% da ASDR (distância de aceleração e parada requerida) cria um requisito muito rigoroso de infraestrutura mínima e limita operações de um Seneca III – modelo utilizado em muitas escolas para instrução – sendo que este requer 1100m (Ex.: Flape 0, 25°C como média, 80% do PMD, condições ISA, elevação do aeródromo de 0ft) para uma ASDA. Com o acréscimo é necessário (+50% da ASDA) temos o valor mínimo de comprimento necessário de 1650m, uma pista de tamanho considerável, fugindo da realidade atual das pistas de instrução.</p> <p>Entende-se que a pista necessária para utilização de aeronaves de instrução deva por vezes ser aumentada, devido as particularidades deste tipo de operação, porém cada caso deve ser analisado separadamente, e um requisito como este torna muitas operações de instrução inviáveis.</p> <p>Solução - Cada instituição ter em seu SGSO, um gatilho para que se suspenda a operação em caso de temperaturas muito elevadas, pressões atmosféricas muito baixas (que acabam aumentando a altitude pressão), ou qualquer outro fator que se julgue necessário para que haja a manutenção da segurança. Cabe a cada entidade, realizar sua análise de risco, até porque, estão atuando há anos no mercado sem tal requisito e estão dentro de um nível de segurança aceitável.</p>	

PONDERAÇÃO	
<p>A legislação brasileira para certificação de aeronaves multimotoras, do porte utilizado na instrução, não traz requisito para a definição da distância de aceleração e parada. A questão apresentada pelos associados leva em consideração a experiência de operação de determinado modelo de aeronave, demonstrando que não há prejuízo à segurança de voo desde que o envelope da aeronave seja respeitado.</p> <p>Foi argumentado que há a possibilidade descrita na própria IS 141-007 de realizar o voo de instrução em outro aeródromo que não a base do CIAC desde que esteja previsto no programa de instrução. Tal alternativa não é viável, em sua maioria, visto que seria prejudicial ao aluno. Os alunos acabariam arcando financeiramente, direta ou indiretamente, com o traslado da aeronave até o aeródromo onde seu curso poderia ter prosseguimento.</p>	
NORMATIVOS APLICÁVEIS	ANÁLISE DOS ITENS RELEVANTES
<p>RESOLUÇÃO Nº 30, DE 21 DE MAIO DE 2008.</p> <p>RBAC 23 EMD 64</p> <p>RBAC 25 EMD 136</p> <p>PORTARIA 1529/SPO</p>	<p>A RESOLUÇÃO Nº 30 TRAZ QUE INSTRUÇÕES SUPLEMENTARES NÃO PODEM CRIAR UM REQUISITO NOVO.</p> <p>RBAC 23 NÃO CITA CÁLCULO DE DESEMPENHO DE ACELERAÇÃO E PARADA COMO REQUISITO DE DEMONSTRAÇÃO DE FABRICANTES,</p> <p>O RBAC 25 (NÃO APLICÁVEL À AVIAÇÃO DO PORTE DE INSTRUÇÃO) NO ITEM 25.109 INCLUI UMA SÉRIE DE REQUISITOS PARA O FABRICANTE LEVAR EM CONSIDERAÇÃO NA HORA DA CERTIFICAÇÃO DA AERONAVE.</p> <p>MESMO COM ESSES REQUISITOS MAIS EXPANDIDOS DE PERFORMANCE DE DECOLAGEM, NÃO É CITADO O INCREMENTO DE 50% DA ASDA EM NENHUMA CONDIÇÃO.</p> <p>A PORTARIA 1529/SPO INFORMA QUE OS OPERADORES AÉREOS PODEM SOLICITAR A AUTORIZAÇÃO DE CUMPRIMENTO ALTERNATIVO COM PRAZO DE ATÉ 2022. CASO A ANAC AUTORIZE CUMPRIMENTO ALTERNATIVO BASEADO EM ANÁLISE DE IMPACTO, SERIA INTERESSANTE UMA AUTORIZAÇÃO PERMANENTE.</p>
SOLICITAÇÃO OU SUGESTÃO	
<p>Solicita-se que a ANAC informe o procedimento a ser seguido pelos associados para solicitar a manutenção das operações praticadas há anos com de margens de segurança aceitáveis e que flexibilize a condicionante de que cumprimentos alternativos só serão aceitos até 2022.</p> <p>Adicionalmente, tem-se o conhecimento de pistas de aeródromos com pistas de 18 metros de largura que não poderiam receber um Seneca de instrução dada a margem de envergadura proposta pela IS (10 metros) porém, na mesma pista, operam-se dos mais variados jatos leves (L2J) com significativa frequência, sem nenhum registro de eventos de segurança.</p> <p>Os associados se disponibilizam para produzir estudos baseados em cálculos de desempenho e estatísticas obtidas nas últimas 10.000 (dez mil) horas voadas nos bimotores com performance assemelhada ao Sêneca 3.</p>	

