



RESOLUÇÃO Nº 751, DE 10 DE JULHO DE 2024

Aprova a Emenda nº 08 ao RBAC nº 154.

A DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos XXI e XXX, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo nº 00058.012303/2022-23, deliberado e aprovado na 10ª Reunião Deliberativa, realizada em 9 de julho de 2024,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar a Emenda nº 08 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos", consistente nas seguintes alterações:

"154.1

(a) Este Regulamento estabelece as regras a serem adotadas no projeto de aeródromos de uso público.

.....

(c) As especificações deste Regulamento têm como base as normas e práticas recomendadas contidas no Anexo 14, Volume I – Aeródromos, à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (CACI) e devem ser aplicadas a todos os aeródromos de uso público em terra.

.....

(e) As regras referentes às características físicas e auxílios visuais estabelecidas em regulamentação específica para helipontos são de cumprimento obrigatório em componentes aeroportuários destinados exclusivamente à operação de aeronaves de asa rotativa em aeródromos de uso público.

....." (NR)

"154.15

(a)

.....

.....

(55) *Método ACR-PCR* significa o método utilizado para comparar a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg, expressa através do Índice de Classificação de Pavimento (PCR) com as necessidades da aeronave expressas através do Índice de Classificação de Aeronave (ACR), que prevê as seguintes informações sobre o pavimento:

(i) Índice de Classificação de Pavimento (PCR);

.....

NOTA – O método encontra-se definido em Instrução Suplementar específica.

.....

(57) *Índice de Classificação de Aeronave (ACR)* significa o número que expressa o efeito relativo de uma aeronave sobre um pavimento para uma categoria padrão de subleito especificada.

NOTA – O índice de classificação de aeronave é calculado em relação à localização do centro de gravidade (CG) que fornece o carregamento crítico sobre o trem de pouso crítico. Normalmente, a posição mais à ré do CG, apropriada ao peso máximo de rampa, é utilizada para calcular o ACR. Em casos excepcionais, a posição mais à frente do CG pode resultar no carregamento do trem de pouso dianteiro como sendo o mais crítico.

(58) *Índice de Classificação de Pavimento (PCR)* significa o número que expressa a capacidade de suporte de um pavimento.

....." (NR)

"154.17

ACR – Índice de Classificação de Aeronave

.....

PCR- Índice de Classificação de Pavimento

....." (NR)

"154.111

.....

(b)

(1) a resistência de pavimentos destinados a aeronaves com peso de rampa superior a 5.700 kg deve ser divulgada utilizando-se o método ACR-PCR; e

....." (NR)

"154.209

.....

(b)

.....

(4) Nas hipóteses descritas nos parágrafos 154.601(a)(2) a 154.601(a)(5), a ANAC poderá estabelecer que a RESA seja parcial ou integralmente adequada às seguintes dimensões:

....." (NR)

"154.303

.....

(p)

.....

(3)

.....

(ii) Uma sinalização horizontal de entrada proibida ("*NO ENTRY*") deve consistir numa inscrição em branco onde se leem as palavras "*NO ENTRY*" sobre um fundo vermelho.

....." (NR)

"154.307

.....

(b)

.....
(2)

(i) Uma sinalização vertical de designação de pista de pouso e decolagem, em uma interseção de pista de táxi com pista de pouso e decolagem ou de pista de pouso e decolagem com outra pista de pouso e decolagem, deve ser localizada nos dois lados da sinalização horizontal de posição de espera de pista de pouso e decolagem, voltada para a direção de aproximação para a pista de pouso e decolagem.

....." (NR)

"154.601

.....
(e)

.....
(2) na hipótese descrita no parágrafo 154.601(a)(2):

(i) a ANAC poderá estabelecer que a RESA seja parcial ou integralmente adequada ao disposto na seção 154.209, para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2;

(ii) a RESA deverá atender ao disposto nos parágrafos 154.209(c) a 154.209(f), com comprimento igual ou superior a 90 m e largura igual ou superior ao dobro da largura de pista requerida para a aeronave crítica associada, para pistas com código de referência de aeródromo 3 ou 4 e pistas para operação por instrumento com código de referência de aeródromo 1 ou 2;

....." (NR)

"A.2

(a)

.....
(3) Nos casos em que precisão elevada de reconhecimento em relação ao branco for mais importante que alcance visual máximo, os sinais verdes devem estar dentro dos limites a seguir:

....." (NR)

"G.3

.....
(e) Quando uma pista de pouso e decolagem tiver uma cabeceira recuada, a LDA será reduzida na distância em que a cabeceira estiver deslocada, conforme mostrado na Figura AG-1 (D).

NOTA: A cabeceira recuada influencia o cálculo da LDA caso a aproximação seja realizada do lado da cabeceira recuada, não influenciando nenhuma das distâncias declaradas se a operação for no sentido inverso.

....." (NR)

§ 1º As Figuras D-2, intitulada "Sinalização horizontal de designação de pista de pouso e decolagem, de eixo e cabeceira", D-3, intitulada "Formato e proporções dos números e letras para sinalização horizontal de designação de pistas de pouso e decolagem (dimensões em m)", E-1, intitulada "Sinalizações horizontais de pistas de pouso e decolagem e de pista de táxi interditadas", E-2, intitulada "Sinalização de área anterior à cabeceira", AD-2 do Apêndice D, intitulada "Formas dos caracteres", e AF-5 do Apêndice F, intitulada "Sistema duplo de iluminação de obstáculos de média intensidade, Tipo A / Tipo C", passam a vigorar na forma do Anexo desta Resolução.

§ 2º Ficam suprimidas a nota do parágrafo 154.407(b) e as notas 1 e 2 da Figura "Sinalização vertical de entrada proibida ("NO ENTRY")" contida no Apêndice D do RBAC nº 154.

Art. 2º A divulgação da resistência de pavimentos destinados a aeronaves com peso de rampa superior a 5.700 kg (cinco mil e setecentos quilogramas) utilizando-se o método ACR-PCR será exigível:

I - em 28 de novembro de 2025, para aeródromos de uso público que sejam destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, e aeródromos das classes III e IV, segundo o RBAC nº 153; e

II - até 31 de dezembro de 2028, para os demais aeródromos de uso público, de acordo com ato específico da Superintendência responsável pela infraestrutura aeroportuária que fixará o cronograma para implementação, considerando a movimentação de passageiros ou aeronaves no aeródromo e o perfil operacional do aeródromo.

§ 1º Em caso de descumprimento dos prazos dos incisos I e II do caput, a ANAC poderá alterar, de ofício, a resistência do pavimento dos aeroportos utilizando a avaliação pelo método da aeronave ("U"), vigendo pelos prazos estabelecidos no § 2º deste artigo.

§ 2º A ANAC poderá aceitar a resistência do pavimento dos aeroportos utilizando a avaliação pelo método da aeronave ("U") vigendo:

I - por prazo indeterminado, para aeródromos que não processem voos regulares; e

II - pelo prazo máximo de 3 (três) anos, para os demais aeródromos.

§ 3º Decorrido o prazo de 3 (três) anos da publicação da resistência do pavimento pelo método da aeronave ("U"), sem que a resistência do pavimento tenha sido atualizada com base na avaliação do tipo técnica ("T") do método ACR-PCR, o valor numérico da resistência do pavimento será reavaliado, podendo ser reduzido pela ANAC.

§ 4º Fica vedado o uso da avaliação pelo método da aeronave ("U") por prazo superior ou em situação distinta das hipóteses do § 2º deste artigo.

§ 5º O aumento da resistência do pavimento, a pedido do operador do aeródromo, deverá utilizar a avaliação do tipo técnica ("T") do método ACR-PCR.

§ 6º A Emenda de que trata esta Resolução encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal) e na página "Legislação" (endereço eletrônico www.anac.gov.br/assuntos/legislacao), na rede mundial de computadores.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor-Presidente Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 11/07/2024, às 22:16, 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 **10279921** e o código CRC **EE878791**.

ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 751, DE 10 DE JULHO DE 2024

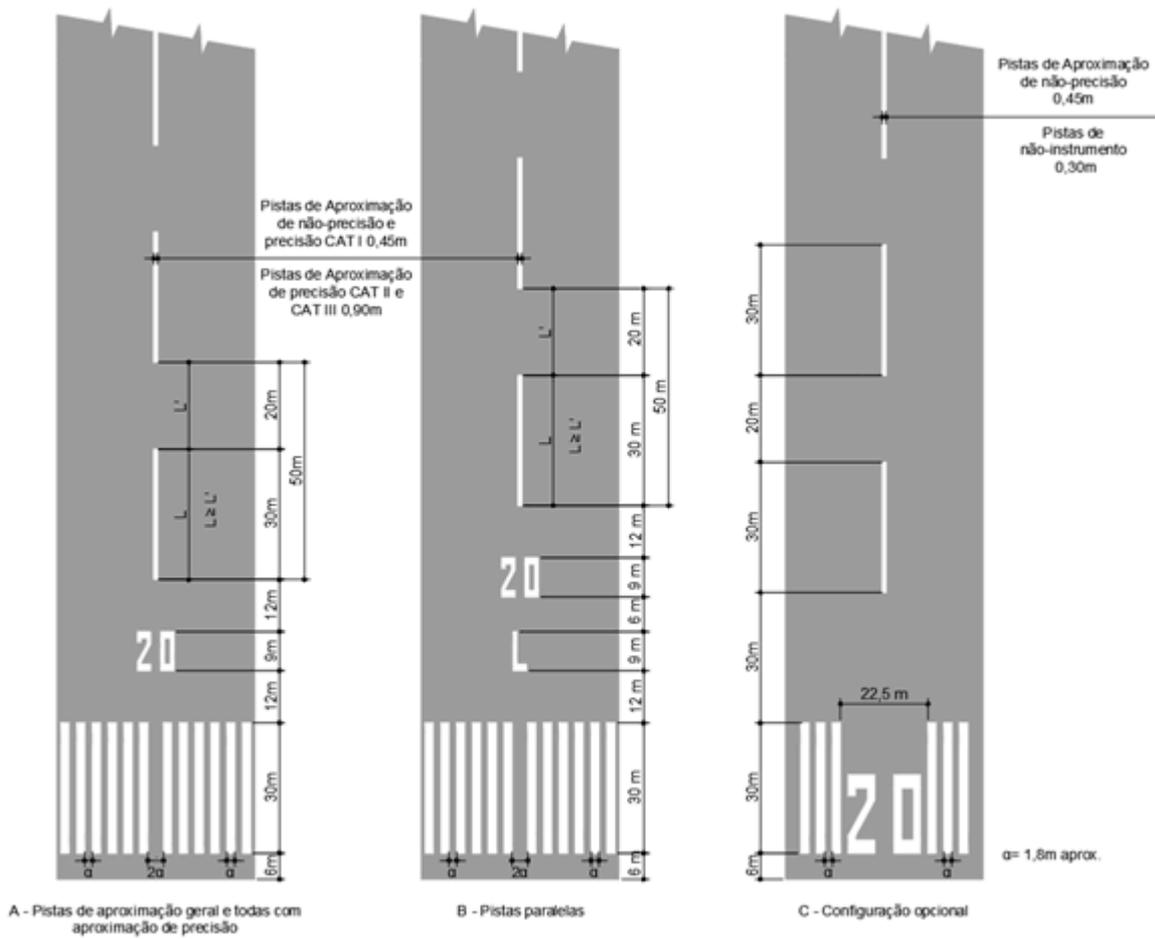


Figura D-2. Sinalização horizontal de designação de pista de pouso e decolagem, de eixo e cabeceira.

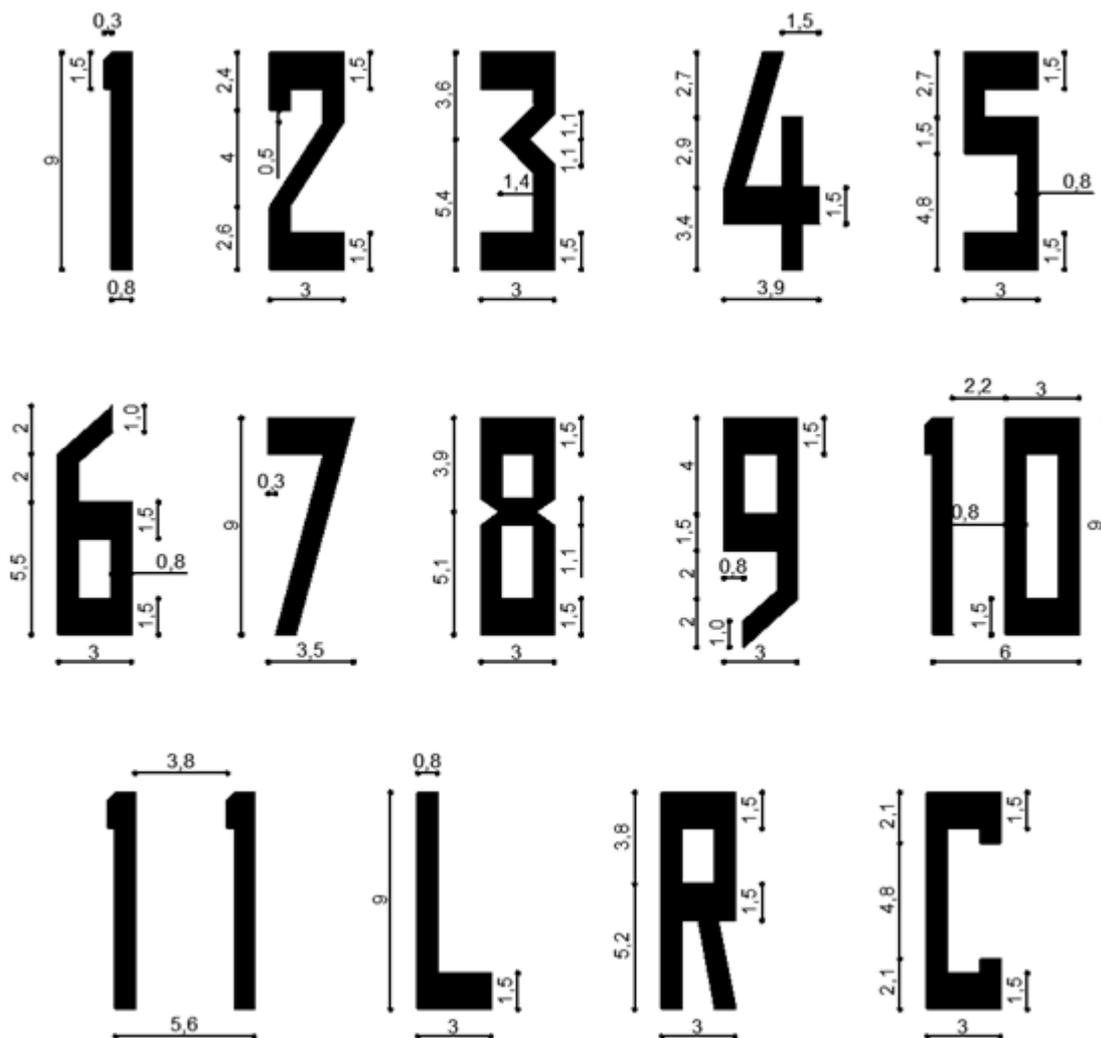


Figura D-3. Formato e proporções dos números e letras para sinalização horizontal de designação de pistas de pouso e decolagem (dimensões em m).

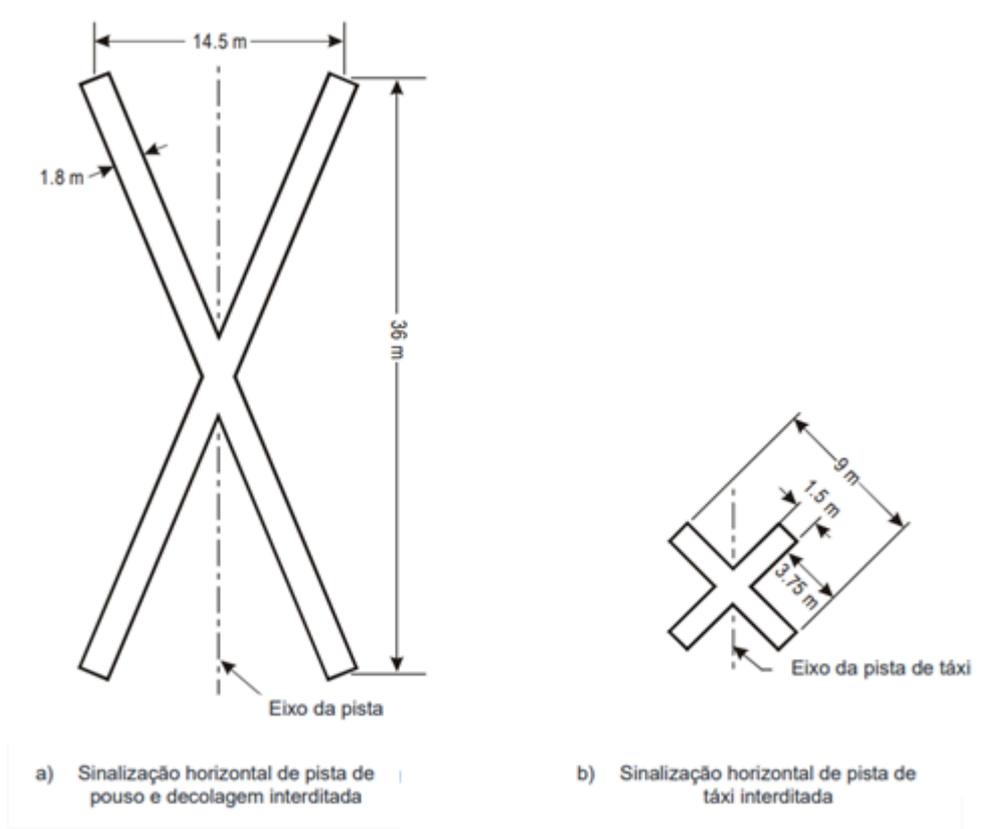


Figura E-1. Sinalizações horizontais de pistas de pouso e decolagem e de pista de táxi interditas

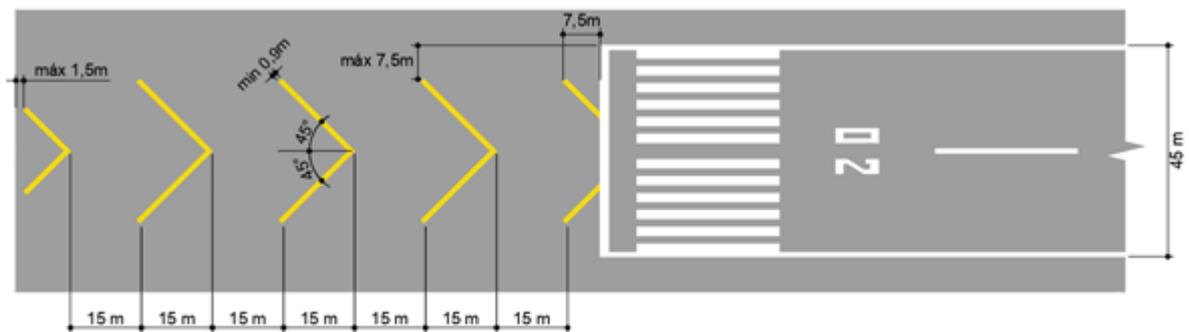


Figura E-2. Sinalização de área anterior à cabeceira.

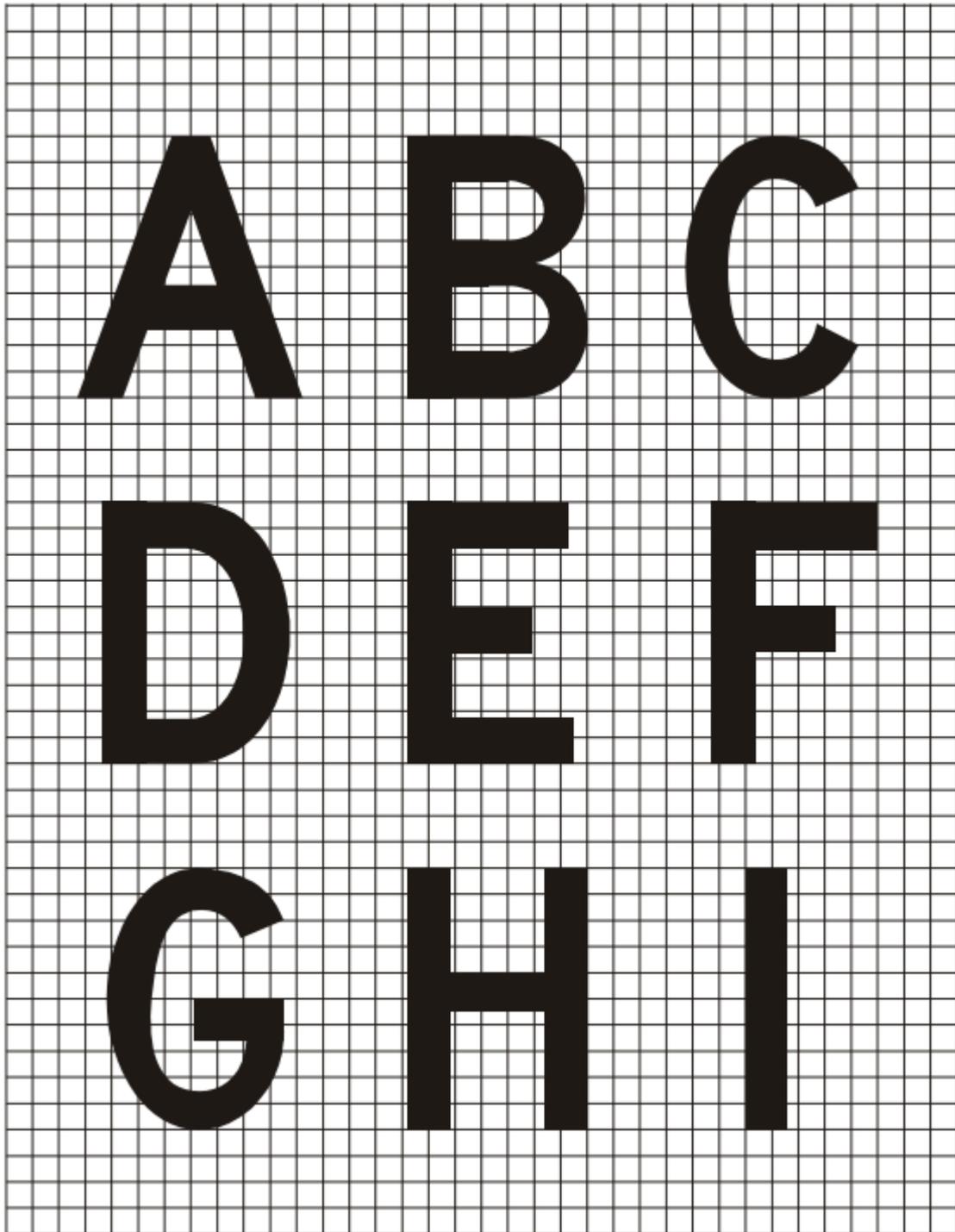


Figura AD-2. Formas dos caracteres.

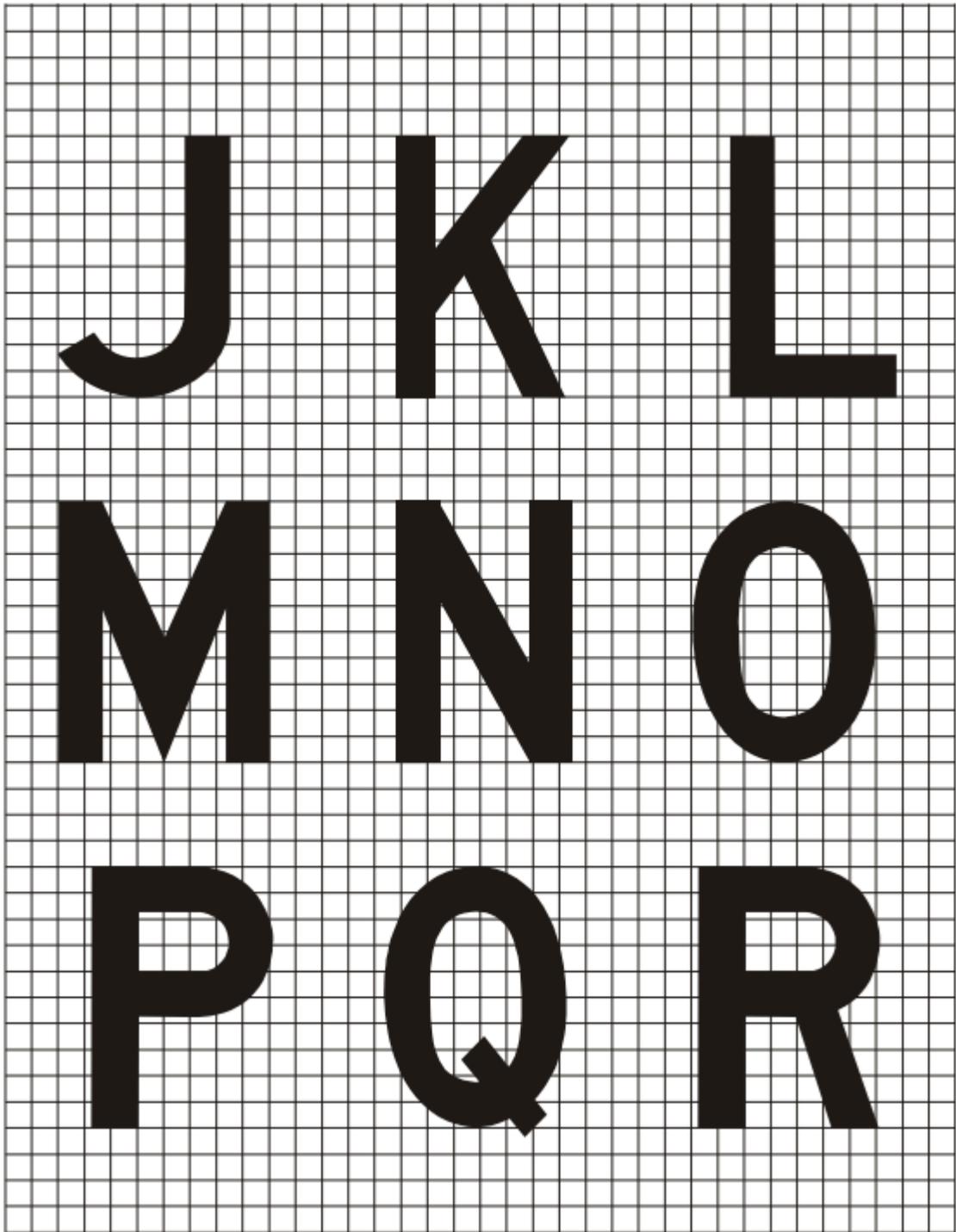


Figura AD-2 (cont.)

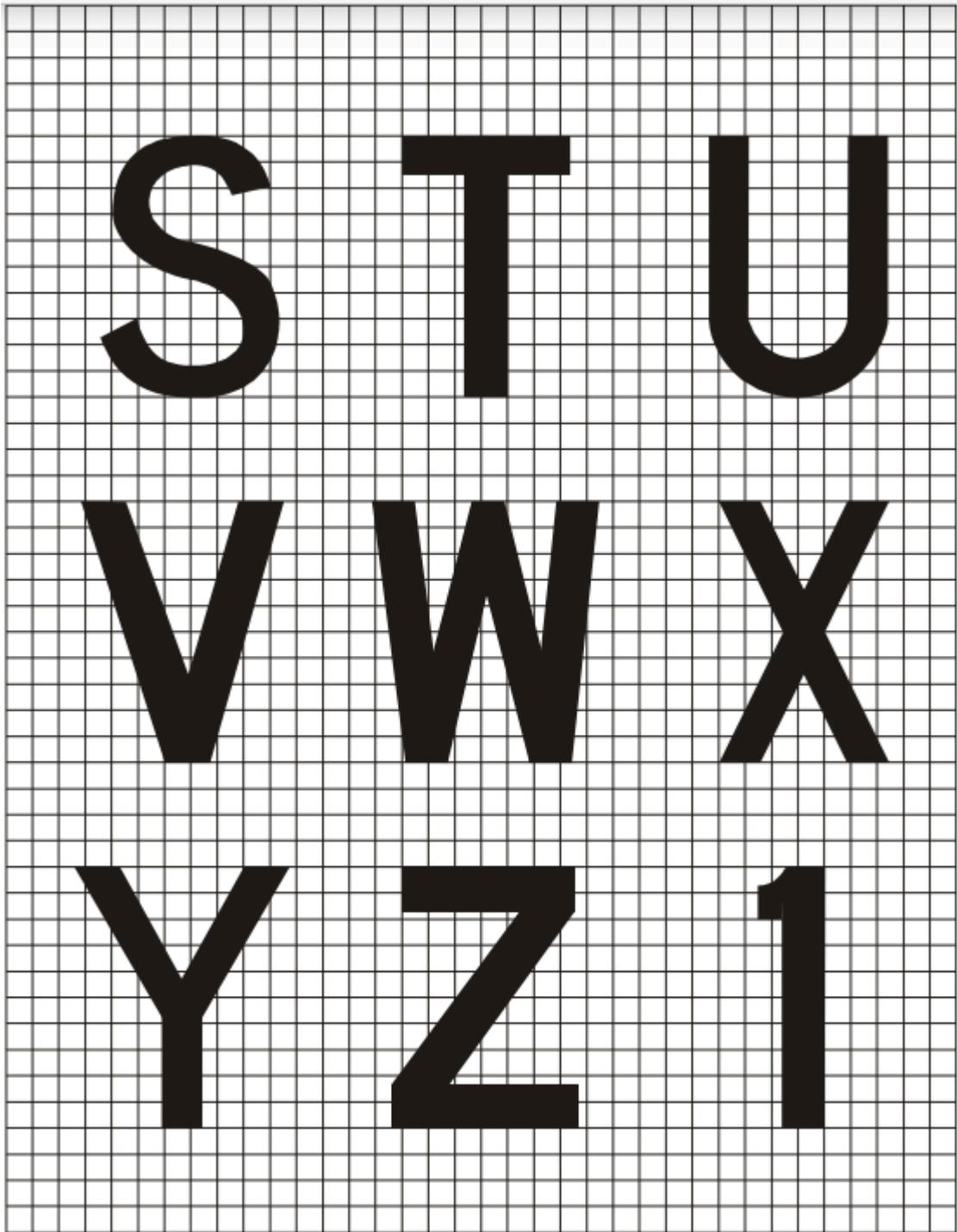


Figura AD-2 (cont.)

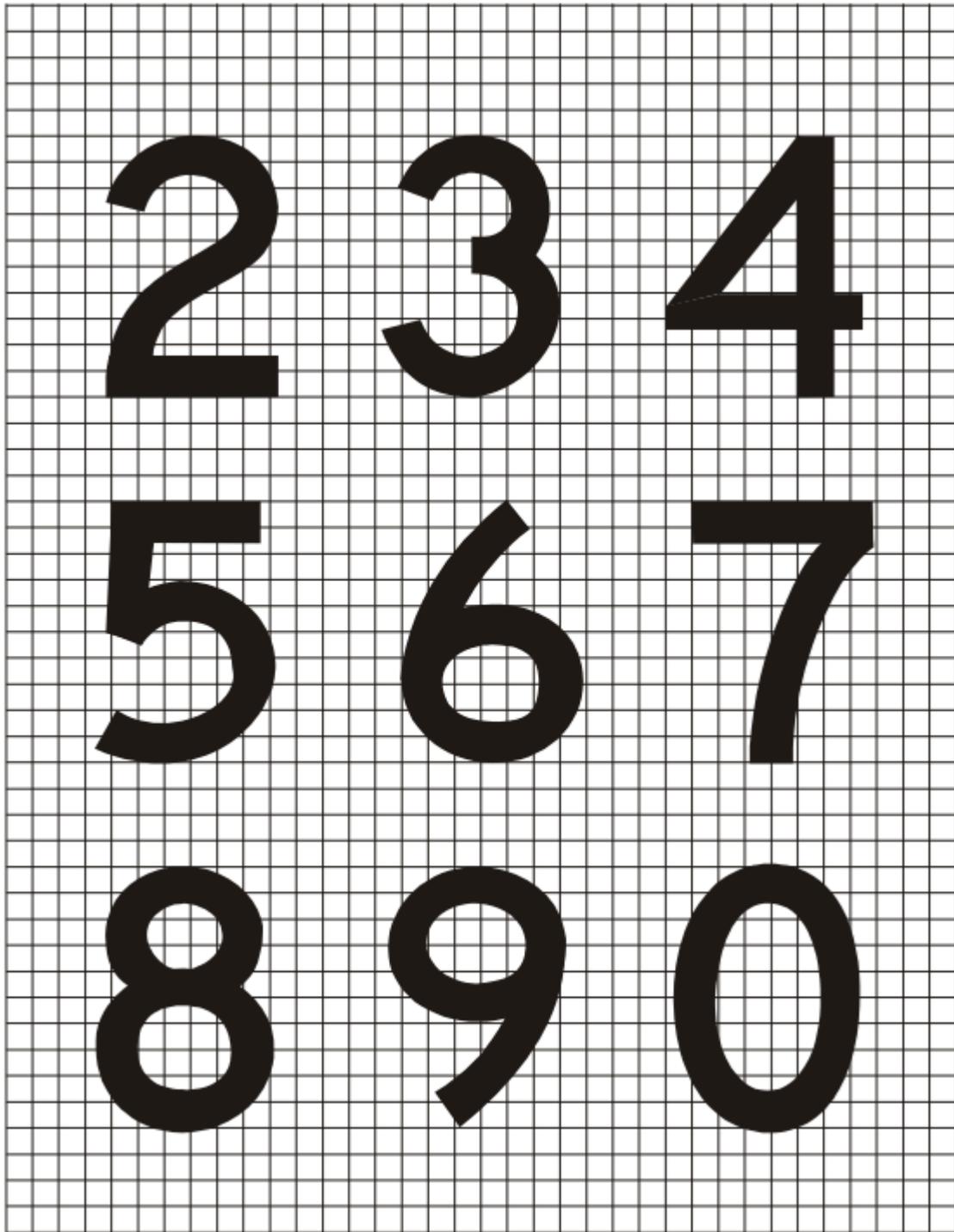


Figura AD-2 (cont.)

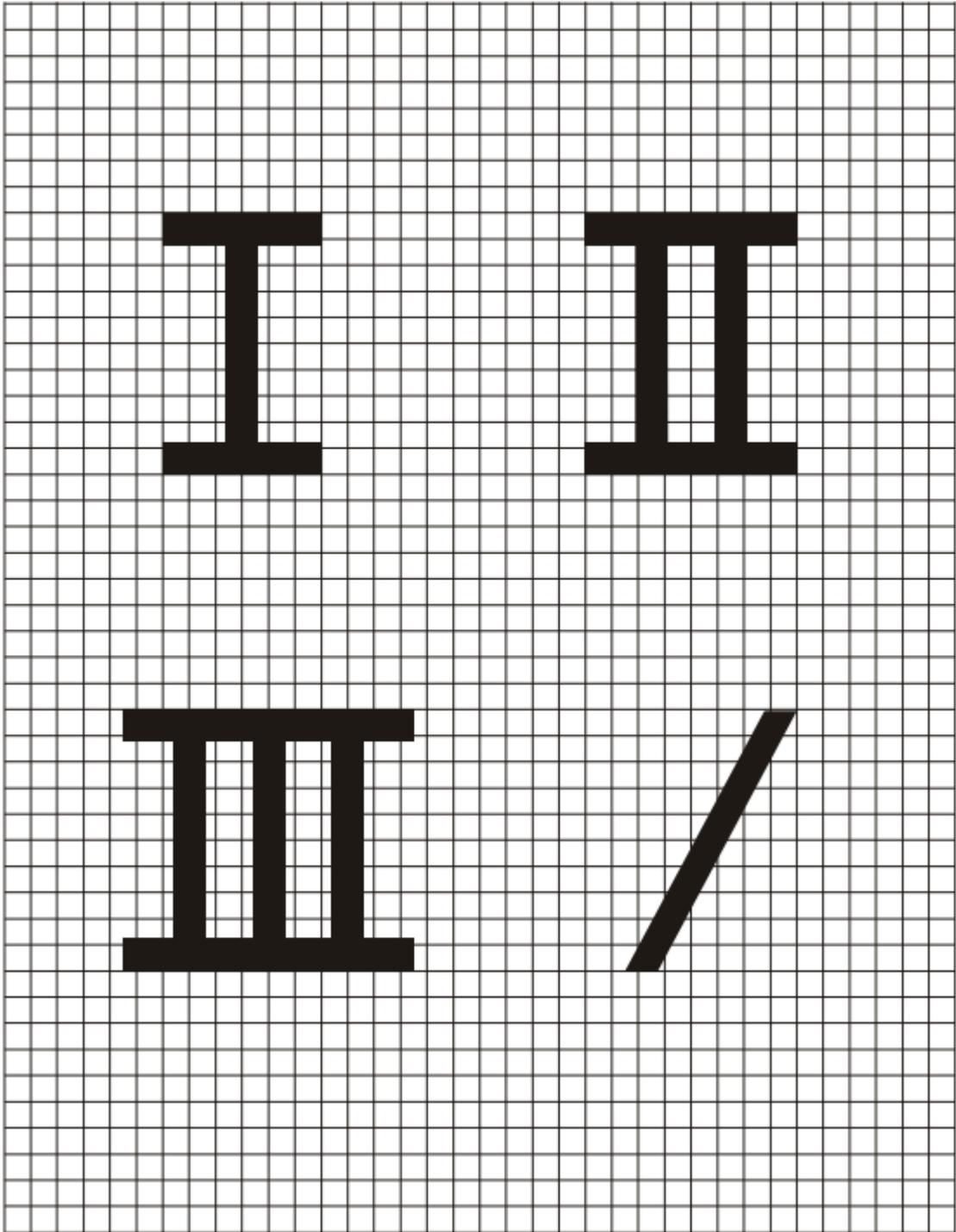
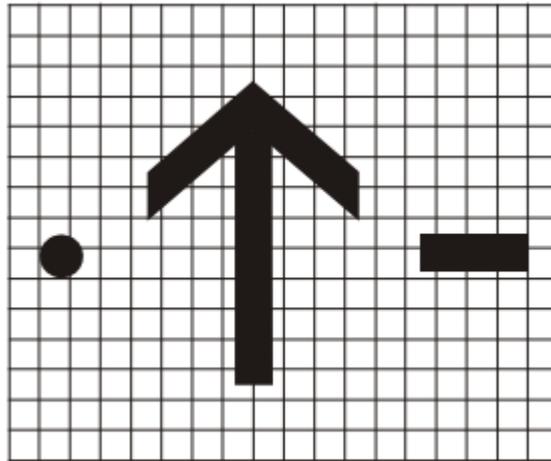


Figura AD-2 (cont.)



Seta, ponto e traço

NOTA 1 – A largura do traço da flecha, o diâmetro do ponto e a largura e comprimento do traço devem ser proporcionais às larguras do traço do caractere.

NOTA 2 – As dimensões da flecha devem permanecer constantes para um tamanho específico de sinalização vertical, independente da orientação.

Figura AD-2 (cont.)

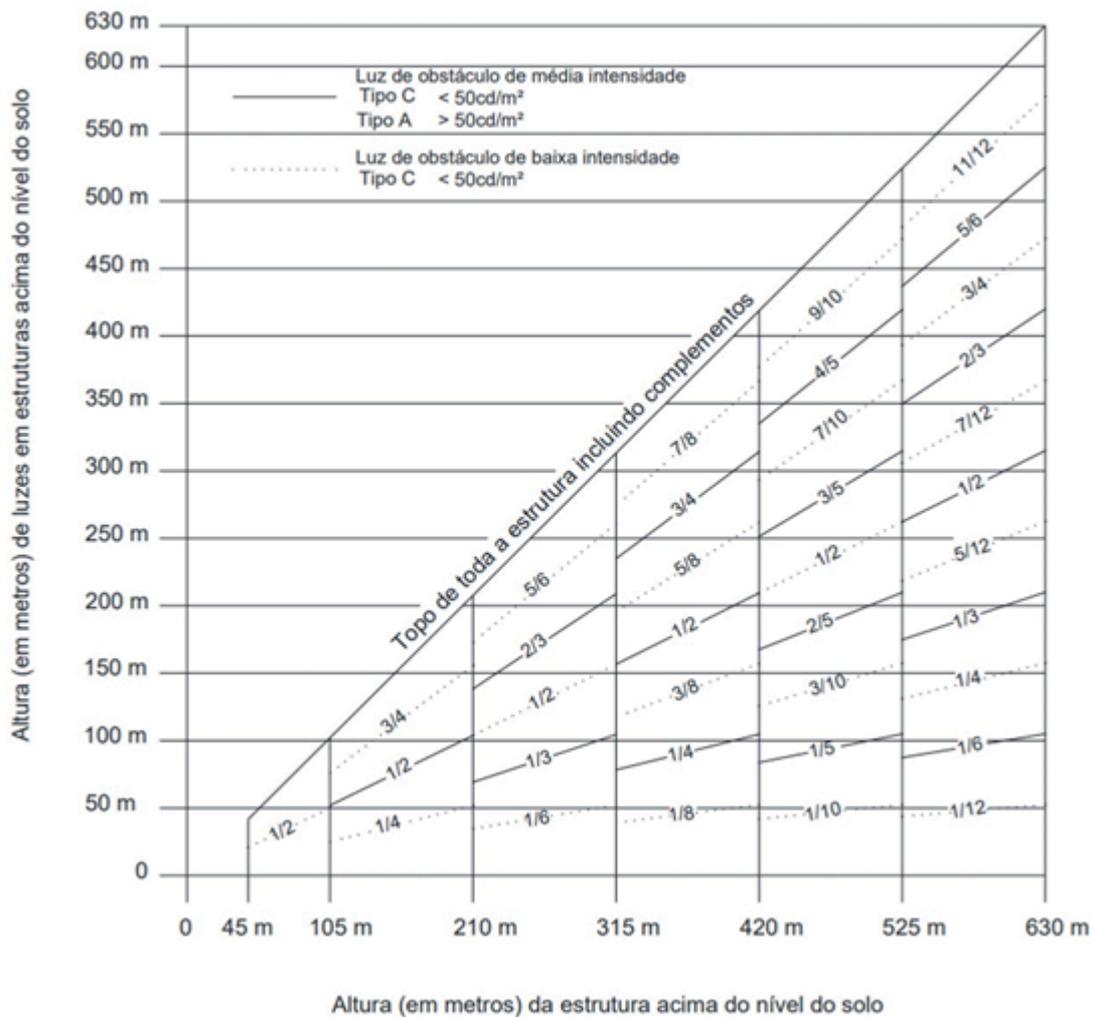


Figura AF-5. Sistema duplo de iluminação de obstáculos de média intensidade, Tipo A / Tipo C