

O Presente quadro apresenta comparativo das propostas e detalha a intenção da regulação proposta, a justificativa técnica está contida nos autos do processo nº 00058.012303/2022-23.

IS 153.103-001A	PROPOSTA IS 154.111-001A	Detalhamento
1. OBJETIVO	1. OBJETIVO	-
Esta Instrução Suplementar - IS orienta quanto ao método ACN-PCN, utilizado para estabelecer a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg, referidos na seção 153.103 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 153.	1.1 Esta Instrução Suplementar - IS orienta quanto ao método ACR-N-PCR-N , utilizado para estabelecer a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg, referidos na seção 154.3.111.03 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 154.3 .	A Instrução Suplementar foi renumerada para IS 154.111-001A, visto que é a seção 154.111 do RBAC nº 154 que estabelece o método como forma de divulgação de resistência de pavimentos. Dessa forma, a IS 153.103-001A será revogada pela IS 154.111-001A, que estabelecerá as orientações para aplicação do método ACR-PCR. Além disso, considerando a revisão do Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, a sigla foi reescrita considerando o alinhamento ao Anexo 14.
2. REVOGAÇÃO – N/A	2. REVOGAÇÃO –N/A	-
-	<u>2.1 Esta Instrução Suplementar revoga a Instrução Suplementar nº 153.103-001 – Revisão A.</u>	Previsão normativa de revogação da Revisão anterior.
3. FUNDAMENTOS	3. FUNDAMENTOS	-
A seção 153.103 do RBAC nº 153 estabelece condições operacionais para a infraestrutura disponível, dentre as quais consta a compatibilidade entre a resistência do pavimento e as aeronaves que o utilizam. O modo mais tradicional de demonstrar tal compatibilidade é a partir do método ACN-PCN, o qual será detalhado nesta IS.	<u>3.1 Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153): Aeródromos – operações, manutenção e resposta à emergência.</u> <u>3.2 Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154 (RBAC nº 154): Projeto de Aeródromos.</u> <u>3.3 Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, artigo 14 e seguintes.</u> A seção 153.103 do RBAC nº 153 estabelece condições operacionais para a infraestrutura disponível, dentre	Compatibilização com as Instruções Suplementares atuais.

	as quais consta a compatibilidade entre a resistência do pavimento e as aeronaves que o utilizam. O modo mais tradicional de demonstrar tal compatibilidade é a partir do método ACN-PCN, o qual será detalhado nesta IS.	
4. DEFINIÇÕES	4. TERMOS <u>DEFINIÇÕES</u>	-
Para efeito desta IS aplicam-se os termos e as definições estabelecidos no RBAC nº 153 e demais normas relacionadas à matéria.	<u>4.1</u> Para efeito desta IS aplicam-se os termos e as definições estabelecidos nos <u>RBAC nº 153, 154</u> e demais normas relacionadas à matéria.	Compatibilização com as Instruções Suplementares atuais.
-	<u>5. ESTRUTURA DO DOCUMENTO</u>	-
-	<u>5.1 Esta IS está estruturada da seguinte forma:</u> <u>5.1.1 Os itens que detalham o cumprimento de requisito trazem, no início do parágrafo, a notação “FC” (Forma de Cumprimento), seguida do parágrafo do RBAC a que correspondem. Sua observância é obrigatória, mas pode o administrador submeter à aprovação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) – previamente à sua adoção – meio ou procedimento alternativo, na forma prevista na Resolução ANAC nº 30, artigo 14, § 1º e 2º;</u> <u>5.1.2 Sempre que um item for classificado como “FC” (Forma de Cumprimento), todos os seus subitens, exceto aqueles que tratarem expressamente de uma recomendação, fazem parte do conjunto de informações que compõem a forma de cumprimento;</u> <u>5.1.3 Os itens que se iniciam com a notação “Recomendação”, apesar de não trazerem comando obrigatório, representam as práticas que a</u>	Compatibilização com as Instruções Suplementares atuais.

	<p><u>ANAC entende como desejáveis para o aumento da segurança e da eficiência das operações, merecendo os melhores esforços dos administrados para sua consecução;</u></p> <p><u>5.1.4 Sempre que um item for classificado como “Recomendação”, todos os seus subitens fazem parte do conjunto de informações que compõem a recomendação;</u></p> <p><u>5.1.5 Os demais itens trazem orientações e esclarecimentos – algumas vezes com exemplos – para o melhor entendimento do conteúdo do RBAC e desta IS.</u></p>	
5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO	<u>56. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO</u>	-
5.1 Generalidades	<u>56.1 Generalidades</u>	-
5.1.1 O método ACN-PCN é aplicável em pavimentos destinados a pouso e decolagem de aeronaves de mais de 5.700 kg.	56.1.1 O método ACRN-PCRN é aplicável em pavimentos destinados a pouso e decolagem de aeronaves de mais de com <u>peso de rampa superior a</u> 5.700 kg.	Compatibilização com o parágrafo 154.111(b)(1) do RBAC nº 154.
5.1.2 A resistência dos pavimentos destinados a aeronaves de carga inferior a 5.700 kg deve ser definida por meio da carga máxima admissível das aeronaves e da pressão máxima de pneus admitida pelo pavimento.	56.1.2 A resistência de pavimentos destinados a aeronaves de carga com peso de <u>rampa igual ou</u> inferior a 5.700 kg deve ser definida por meio da carga <u>peso</u> máxima admissível <u>permitido</u> das aeronaves e da pressão máxima <u>permitida dos</u> de pneus admitida para pelo <u>pavimento.</u>	Compatibilização com o parágrafo 154.111(b)(2) do RBAC nº 154.
5.1.3 Considera-se Número de Classificação da Aeronave – ACN o número que expressa o efeito relativo de uma aeronave com uma determinada carga sobre um pavimento, para uma categoria padrão de subleito especificada.	56.1.3 Considera-se Número Índice de Classificação da Aeronave – ACRN o número que expressa o efeito relativo de uma aeronave <u>sobre um pavimento para uma categoria padrão de subleito especificada</u> com uma determinada carga sobre um pavimento, para uma categoria padrão de subleito especificada.	Compatibilização com o parágrafo 154.15(a)(57) do RBAC nº 154.
5.1.4 O ACN varia de acordo	56.1.4 O ACRN varia de acordo	Considerando a revisão do

com o peso e a configuração da aeronave (tipo de trem-de-pouso, pressão de pneu, entre outros), o tipo de pavimento e a resistência do subleito.	com o peso e a configuração da aeronave (tipo de trem-de-pouso, pressão de pneu, entre outros), o tipo de pavimento e a resistência do subleito.	Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, a sigla foi reescrita considerando o alinhamento ao Anexo 14.
5.1.5 Considera-se Número de Classificação do Pavimento - PCN o número que expressa a capacidade de carga de um pavimento, sem especificar uma aeronave em particular ou informações detalhadas do pavimento.	5.1.5 Considera-se Número Índice de Classificação de Pavimento - PCRN o número que expressa a capacidade de <u>suporte de um pavimento</u> carga de um pavimento, sem especificar uma aeronave em particular ou informações detalhadas do pavimento.	Compatibilização com o parágrafo 154.15(a)(58) do RBAC nº 154.
5.1.6 O método ACN-PCN tem por finalidade a aferição da resistência do pavimento em função das características da aeronave (expressa pelo ACN) e do pavimento (expressa pelo PCN), sendo estruturado de maneira que um pavimento com um determinado valor de PCN seja capaz de suportar, sem restrições, uma aeronave que tenha um valor de ACN inferior ou igual ao valor do PCN do pavimento, obedecidas as limitações relativas à pressão dos pneus.	5.1.6 O método ACRN-PCRN tem por finalidade a aferição da resistência do pavimento em função das características da aeronave (expressa pelo ACRN) e do pavimento (expressa pelo PCRN), sendo estruturado de maneira que um pavimento com um determinado valor de PCRN seja capaz de suportar, sem restrições, uma aeronave que tenha um valor de ACRN inferior ou igual ao valor do PCRN do pavimento, obedecidas as limitações relativas à pressão dos pneus.	Considerando a revisão do Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, a sigla foi reescrita considerando o alinhamento ao Anexo 14.
5.2 Instruções para determinação do ACN	5.2 <u>[FC 154.111(b)(1)]</u> Instruções para determinação do ACRN	-
5.2.1 Para pavimentos rígidos, o ACN deve ser obtido por meio da solução de Westergaard, que se baseia em uma placa elástica carregada sobre uma sub-base de Winkler (caso de carga interior), assumindo uma tensão de trabalho para o concreto de 2,75 MPa. 5.2.2 Para pavimentos flexíveis ou mistos, o ACN deve ser obtido por meio do método <i>California Bearing Ratio</i> – CBR.	<u>6.2.1 O procedimento de determinação do ACR envolve as seguintes etapas:</u> <u>a) Dada uma aeronave, determina-se uma estrutura capaz de suportar a carga oriunda da aeronave de projeto;</u> <u>b) Uma vez obtida a espessura do pavimento, determina-se qual a carga isolada que, com pressão de 1,50 MPa nos pneus, é capaz de demandar a mesma espessura de pavimento determinada no</u>	Considerando a revisão do Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, e a terceira edição (“unedited”) do DOC 9157, Parte 3, o procedimento de determinação do ACR seguiu o estabelecido pelo DOC 9157, Parte 3, terceira edição (“unedited”).

5.2.3 Os valores de ACN encontram-se definidos na tabela contida no Apêndice A, em função da carga total da aeronave (carga máxima de decolagem e peso operacional vazio), da pressão dos pneus, do tipo de pavimento (rígido ou flexível) e da resistência do subleito (alta, média, baixa e ultrabaixa).

5.2.4 As duas cargas totais apresentadas nas colunas [2] e [3] da tabela contida no Apêndice A são, respectivamente, a carga máxima de decolagem e o peso operacional vazio para cada tipo de aeronave definida na coluna [1].

5.2.4.1 O cálculo do ACN correspondente a valores intermediários de carga deve ser realizado a partir de uma interpolação que considera que o ACN varia linearmente entre o peso operacional vazio e a carga máxima de decolagem.

dimensionamento, etapa anterior, considerando-se 36.500 passagens da aeronave sobre o pavimento. É o que se chama de Derived Single Wheel Load (DSWL);

c) O valor numérico do ACR é duas vezes a carga determinada na etapa anterior.

6.2.2 Com relação aos pavimentos rígidos, considera-se uma tensão padronizada de 2,75 MPa na fibra inferior da placa de concreto. Importante destacar que a tensão utilizada para avaliação da capacidade de suporte de pavimentos rígidos não possui relação com a tensão padrão utilizada no procedimento de dimensionamento desse tipo de estrutura.

6.2.3 [Recomendação] Os valores de ACR podem ser obtidos utilizando-se o programa ICAO-ACR, também integrado no programa FAARFIELD, da FAA.

~~5.2.1 Para pavimentos rígidos, o ACN deve ser obtido por meio da solução de Westergaard, que se baseia em uma placa elástica carregada sobre uma sub-base de Winkler (caso de carga interior), assumindo uma tensão de trabalho para o concreto de 2,75 MPa.~~

~~5.2.2 Para pavimentos flexíveis ou mistos, o ACN deve ser obtido por meio do método California Bearing Ratio - CBR.~~

~~5.2.3 Os valores de ACN encontram-se definidos na tabela contida no Apêndice A, em função da carga total da aeronave (carga máxima de decolagem e peso operacional vazio), da pressão dos pneus, do tipo de pavimento (rígido ou~~

	<p>flexível) e da resistência do subleito (alta, média, baixa e ultrabaixa).</p> <p>5.2.4 As duas cargas totais apresentadas nas colunas [2] e [3] da tabela contida no Apêndice A são, respectivamente, a carga máxima de decolagem e o peso operacional vazio para cada tipo de aeronave definida na coluna [1].</p> <p>5.2.4.1 O cálculo do ACN correspondente a valores intermediários de carga deve ser realizado a partir de uma interpolação que considera que o ACN varia linearmente entre o peso operacional vazio e a carga máxima de decolagem.</p>	
5.3 Instruções para determinação do PCN	56.3 [FC 154.111(b)(1)] Instruções para determinação do PCRN	-
<p>5.3.1 A determinação do PCN deve ser realizada a partir de um dos seguintes métodos:</p> <p>a) Método de avaliação técnica: consiste na determinação do valor numérico do PCN a partir da obtenção da carga bruta admissível que o pavimento suporta. São considerados fatores como frequência de operações e níveis de tensão admissíveis, obtendo-se a carga bruta da aeronave pelo processo inverso do dimensionamento. Nesse método, é necessária a avaliação do tráfego equivalente no aeródromo, considerando o efeito do tráfego de todas as aeronaves. Uma vez obtida a carga admissível, a determinação do valor do PCN torna-se um processo de obtenção do ACN da aeronave que representa a carga admissível, tomando-se esse valor como o PCN do</p>	<p>56.3.1 A determinação do PCRN deve ser realizada a partir de um dos seguintes métodos: método de avaliação técnica, que depende de informações confiáveis da estrutura do pavimento e de uma análise de tensões e deformações.</p> <p>6.3.2 As avaliações estruturais dos pavimentos com foco na determinação do PCR devem ser conduzidas de modo a se obter as informações sobre as espessuras das camadas e materiais constituintes, o módulo de elasticidade de cada camada, incluindo o módulo do subleito, e o coeficiente de Poisson de cada camada. O PCR é calculado de modo que haja compatibilidade entre o projeto e a operação do mix de aeronaves ao longo da vida útil definida.</p> <p>a) Método de avaliação técnica:.</p>	<p>Considerando a revisão do Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, e a terceira edição (“unedited”) do DOC 9157, Parte 3, o procedimento de determinação do PCR seguiu o estabelecido pelo DOC 9157, Parte 3, terceira edição (“unedited”). Além disso, o método experimental foi excluído, visto que a praxe administrativa vigente da área técnica é no sentido de não aceitar esse tipo de método.</p>

pavimento; ou

b) Método experimental: consiste na determinação dos valores de ACN de todas as aeronaves usualmente autorizadas a utilizar o pavimento. Considera-se como o PCN do pavimento o maior dentre esses valores.

5.3.2 O PCN de um pavimento é apresentado por meio de um código que utiliza, nesta ordem, os seguintes elementos:

- a) valor numérico do PCN;
- b) tipo de pavimento;
- c) resistência do subleito;
- d) pressão de pneus; e
- e) método de determinação.

5.3.3 O valor numérico do PCN é uma indicação da resistência de um pavimento em termos de uma carga de roda simples padrão, a uma pressão de pneus normalizada.

5.3.4 O valor numérico do PCN deve ser determinado em números inteiros, arredondando-se as frações para o inteiro mais próximo. Para pavimentos de resistência variável, o valor numérico de PCN deve ser o correspondente ao segmento mais fraco do pavimento.

5.3.5 O método de determinação do valor numérico do PCN considera pressão de 1,25 MPa para os pneus, a tensão de trabalho de 2,75 MPa no concreto para pavimentos rígidos e quatro categorias de resistência de subleito, conforme apresentado nas Tabelas 5.3-1 e 5.3-2.

5.3.6 O tipo de pavimento deve ser classificado:

- a) Pelo código “R”, para pavimentos rígidos; ou
- b) Pelo código “F”, para pavimentos flexíveis ou mistos.

~~consiste na determinação do valor numérico do PCN a partir da obtenção da carga bruta admissível que o pavimento suporta. São considerados fatores como frequência de operações e níveis de tensão admissíveis, obtendo-se a carga bruta da aeronave pelo processo inverso do dimensionamento. Nesse método, é necessária a avaliação do tráfego equivalente no aeródromo, considerando o efeito do tráfego de todas as aeronaves. Uma vez obtida a carga admissível, a determinação do valor do PCN torna-se um processo de obtenção do ACN da aeronave que representa a carga admissível, tomando-se esse valor como o PCN do pavimento; ou~~

~~b) Método experimental: consiste na determinação dos valores de ACN de todas as aeronaves usualmente autorizadas a utilizar o pavimento. Considera-se como o PCN do pavimento o maior dentre esses valores.~~

6.3.3 O método de avaliação técnica para determinação do PCR envolve as seguintes etapas:

- a) Definição da aeronave mais exigente (maior CDF);
- b) Considerando apenas a aeronave mais exigente, encontrar o número de partidas anuais que corresponda ao CDF total do mix de aeronaves;
- c) Alterar o peso bruto de táxi (gross taxi weight) da aeronave mais exigente, de modo que o CDF iguale-se à 1,00;
- d) Encontrar o ACR da aeronave mais exigente para o peso bruto de táxi (gross taxi weight) determinado na etapa

5.3.7 A resistência do subleito deve ser classificada:

- a) Pelo código correspondente da coluna [4] da Tabela 5.3-1, para pavimentos rígidos; ou
- b) Pelo código correspondente da coluna [4] da Tabela 5.3-2, para pavimentos flexíveis ou mistos.

Tabela 5.3-1 - Valores de resistência de subleito para aplicação do método ACN-PCN em pavimentos rígidos

Tabela 5.3-2 - Valores de resistência de subleito para aplicação do método ACN-PCN em pavimentos flexíveis ou mistos

5.3.8 A pressão dos pneus deve ser classificada:

- a) Pelo código “W”, para pavimentos rígidos; ou
- b) Pelo código correspondente da coluna [2] da Tabela 5.3-3, para pavimentos flexíveis ou mistos.

Tabela 5.3-3 - Código de pressão dos pneus para aplicação do método ACN-PCN

5.3.9 O método de determinação do PCN deve ser classificado:

- a) Pelo código “T”, se adotado o método de avaliação técnica; ou
- b) Pelo código “U”, se adotado o método experimental.

anterior;

e) Comparar o ACR da aeronave mais exigente com os demais ACR das aeronaves do mix. Caso alguma aeronave do mix apresente ACR superior ao encontrado na etapa anterior, a aeronave mais exigente ora analisada será desconsiderada e, então, a segunda aeronave mais exigente deve fazer parte do cálculo, repetindo-se as etapas até aqui mostradas;

f) O valor do PCR é o maior valor de ACR encontrado, após as iterações necessárias.

6.3.4 [Recomendação] Os valores de PCR pelo método de avaliação técnica também podem ser obtidos utilizando-se o programa FAARFIELD da FAA.

6.3.5 O PCR~~N~~ de um pavimento é apresentado por meio de ~~um~~ código que utiliza, nesta ordem, os seguintes elementos:

- a) valor numérico do PCR~~N~~;
- b) tipo de pavimento;
- c) resistência do subleito;
- d) pressão máxima admissível dos de pneus; e
- e) método de avaliação ~~determinação~~.

6.3.6 O valor numérico do PCR~~N~~ é uma indicação da capacidade de suporte da resistência de um pavimento em termos de uma carga de roda simples padrão, a uma pressão de pneus normalizada.

6.3.7 O valor numérico do PCR~~N~~ deve ser determinado como múltiplo de 10 imediatamente superior ao resultado obtido em ~~números inteiros, arredondando-se as frações para o inteiro mais próximo~~. Para pavimentos de resistência variável, o valor

numérico de PCR~~N~~ deve ser o correspondente ao segmento mais fraco do pavimento.

6.3.8 O método de determinação do valor numérico do PCR~~N~~ considera pressão de ~~1,5025~~ MPa para os pneus, a tensão padronizada de 2,75 MPa na fibra inferior da placa de concreto~~tensão de trabalho de 2,75 MPa no concreto~~ para pavimentos rígidos e quatro categorias de resistência de subleito, conforme apresentado nas Tabelas ~~6.3-1~~~~5.3-1~~ e ~~5.3-2~~.

6.3.9 O tipo de pavimento deve ser classificado:

- a) Pelo código “R”, para pavimentos rígidos; ou
- b) Pelo código “F”, para pavimentos flexíveis ~~ou mistos~~.

6.3.10 A resistência do subleito deve ser classificada pelo código correspondente da coluna [4] da Tabela 6.3-1, para pavimentos flexíveis e rígidos.

~~a) Pelo código correspondente da coluna [4] da Tabela 5.3-1, para pavimentos rígidos; ou~~

~~b) Pelo código correspondente da coluna [4] da Tabela 5.3-2, para pavimentos flexíveis ou mistos.~~

Tabela ~~5~~6.3-1 - Valores de resistência de subleito para aplicação do método ACR~~N~~-PCR~~N~~ em pavimentos flexíveis e rígidos

~~**Tabela 5.3-2 - Valores de resistência de subleito para aplicação do método ACN-PCN em pavimentos flexíveis ou mistos**~~

6.3.11 A pressão dos pneus deve ser classificada pelo código correspondente da coluna [2] da Tabela 6.3-2, para

	<p><u>pavimentos flexíveis e rígidos.</u></p> <p>a) Pelo código “W”, para pavimentos rígidos; ou</p> <p>b) Pelo código correspondente da coluna [2] da Tabela 5.3-3, para pavimentos flexíveis ou mistos.</p> <p>Tabela 56.3-32 - Código de pressão dos pneus para aplicação do método ACN-PCRN</p> <p><u>6.3.12</u> O método de <u>avaliação</u> determinação do PCRN deve ser classificado <u>pelo código “T”</u>.;</p> <p>a) Pelo código “T”, se adotado o método de avaliação técnica; ou</p> <p>b) Pelo código “U”, se adotado o método experimental.</p>	
6. APÊNDICES	<u>6. APÊNDICES</u>	-
Apêndice A – Tabela para a definição do ACN de aeronaves.	Apêndice A – Tabela para a definição do ACN de aeronaves.	Considerando a revisão do Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, o método ACN-PCN deixará de ser previsto pelo Anexo 14, assim, faz-se necessária a revogação das tabelas definidoras do ACN de aeronaves.
7. DISPOSIÇÕES FINAIS	7. DISPOSIÇÕES FINAIS	-
7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.	7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.	-
7.2 Esta IS entra em vigor na data de sua publicação.	7.2 Esta IS entra em vigor na <u>data de sua publicação em xx de xxxx de 20xx.</u>	Compatibilização com as Instruções Suplementares atuais.
-	<u>8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</u>	
-	<p><u>ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. Manual para o Cálculo de PCR de Pavimentos Aeroportuários. Brasília, Brasil, fevereiro de 2022.</u></p> <p><u>ICAO, International Civil Aviation Organization. Annex 14 to the Convention on</u></p>	Considerou-se necessária e importante a indicação dos principais regulamentos que tratam do método ACR-PCR.

	<p><u>International Civil Aviation, Aerodromes - Volume I, Aerodrome Design and Operations. Montréal, Quebec, Canada, Eighth Edition (Amendment 16), July 2018.</u></p> <p><u>ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 9157 – Aerodrome Design Manual, Part 2 – Pavements. Montréal, Quebec, Canada, Third Edition (Advance unedited), 2022.</u></p> <p><u>FAA, Federal Aviation Administration. Advisory Circular (AC) 150/5335-5D – Standardized Method of Reporting Airport Pavement Strength - PCR. April 2022.</u></p>	
<p><u>APÊNDICE A – TABELA PARA A DEFINIÇÃO DO ACN DE AERONAVES</u></p>	<p><u>APÊNDICE A – TABELA PARA A DEFINIÇÃO DO ACN DE AERONAVES</u></p>	<p>Considerando a revisão do Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, o método ACN-PCN deixará de ser previsto pelo Anexo 14, assim, faz-se necessária a revogação das tabelas definidoras do ACN de aeronaves.</p>