

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.

RBAC 154 EMD 07	PROPOSTA DE EMD 08	Detalhamento
<b>SUBPARTE A</b>	<b>SUBPARTE A</b>	-
<b>GERAL</b>	<b>GERAL</b>	-
<b>154.1 Aplicabilidade</b>	<b>154.1 Aplicabilidade</b>	-
(a) Este Regulamento estabelece as regras a serem adotadas no projeto de aeródromos públicos.	(a) Este Regulamento estabelece as regras a serem adotadas no projeto de aeródromos <u>de uso</u> públicos.	Harmonização da aplicabilidade das normas da SIA, em função da proposta de revisão de classificação dos aeródromos no RBAC nº 153 (vide VOTO DIR-RC SEI nº 6971427).
(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 públicos em terra.	(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 <u>de uso</u> públicos em terra.	Harmonização da aplicabilidade das normas da SIA, em função da proposta de revisão de classificação dos aeródromos no RBAC nº 153 (vide VOTO DIR-RC SEI nº 6971427).
(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 públicos.	(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 <u>de uso</u> públicos.	Harmonização da aplicabilidade das normas da SIA, em função da proposta de revisão de classificação dos aeródromos no RBAC nº 153 (vide VOTO DIR-RC SEI nº 6971427).
<b>154.15 Definições</b>	<b>154.15 Definições</b>	-
(a)(55) <i>Método ACN-PCN</i> significa o método utilizado para comparar a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg, expressas através do Número de Classificação de Pavimentos (PCN) com as necessidades da aeronave expressas através do Número de Classificação de Aeronaves (ACN), que prevê as seguintes informações sobre o	(a)(55) <i>Método <del>ACRN-PCRN</del></i> significa o método utilizado para comparar a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg, expressas através do <del>Número Índice</del> de Classificação de Pavimentos (PCRN) com as necessidades da aeronave expressas através do <del>Número Índice</del> de Classificação de Aeronaves (ACRN), que prevê	Considerando a revisão do Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, foi proposta revisão do parágrafo 154.15(a)(55). Nesse sentido, o parágrafo foi reescrito considerando o alinhamento ao item 2.6.2 do Anexo 14.

<p>pavimento:</p> <p>(i) Número de Classificação do Pavimento (PCN);</p> <p>(ii) tipo de pavimento;</p> <p>(iii) resistência do subleito;</p> <p>(iv) pressão máxima admissível dos pneus; e</p> <p>(v) método de avaliação.</p>	<p>as seguintes informações sobre o pavimento:</p> <p>(i) <del>Número</del> <u>Índice</u> de Classificação de Pavimento (<del>PCRN</del>);</p> <p>(ii) tipo de pavimento;</p> <p>(iii) resistência do subleito;</p> <p>(iv) pressão máxima admissível dos pneus; e</p> <p>(v) método de avaliação.</p> <p><u>NOTA – O método encontra-se definido em Instrução Suplementar específica. (Vide IS nº 154.111-001)</u></p>	
<p>(a)(57) <i>Número de Classificação de Aeronaves (ACN)</i> significa o número que expressa o efeito relativo de uma aeronave sobre um pavimento para uma categoria padrão de subleito especificada.</p> <p>NOTA – O número de classificação de aeronaves 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 ACN. Em casos excepcionais, a posição mais à frente do CG pode resultar no carregamento do trem de pouso dianteiro como sendo o mais crítico.</p>	<p>(a)(57) <del>Número</del> <u>Índice</u> de <del>Classificação de Aeronaves (ACRN)</del> significa o número que expressa o efeito relativo de uma aeronave sobre um pavimento para uma categoria padrão de subleito especificada.</p> <p>NOTA – O <del>número</del> <u>índice</u> de classificação de aeronaves 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 <del>ACRN</del>. Em casos excepcionais, a posição mais à frente do CG pode resultar no carregamento do trem de pouso dianteiro como sendo o mais crítico.</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, foi proposta revisão do parágrafo 154.15(a)(57). Nesse sentido, o parágrafo foi reescrita considerando o alinhamento ao item 1.1 do Anexo 14.</p>
<p>(a)(58) <i>Número de Classificação de Pavimentos (PCN)</i> significa o número que expressa a capacidade de suporte de um pavimento para operações sem restrições.</p>	<p>(a)(58) <del>Número</del> <u>Índice</u> de <del>Classificação de Pavimentos (PCRN)</del> significa o número que expressa a capacidade de suporte de um pavimento <del>para operações sem restrições</del>.</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, foi proposta revisão do parágrafo 154.15(a)(58). Nesse sentido, o parágrafo foi reescrita considerando o alinhamento ao item 1.1 do Anexo 14.</p>

<b>154.17 Siglas</b>	<b>154.17 Siglas</b>	-
ACN – Número de Classificação da Aeronave	ACR <del>N</del> – Número Índice de Classificação de Aeronave	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 item 1.1 do Anexo 14.
PCN – Número de Classificação de Pavimento	PCR <del>N</del> – Número Índice de Classificação de Pavimento	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 item 1.1 do Anexo 14.
<b>SUBPARTE B</b>	<b>SUBPARTE B</b>	-
<b>DADOS DO AERÓDROMO</b>	<b>DADOS DO AERÓDROMO</b>	-
<b>154.111 Resistência dos pavimentos</b>	<b>154.111 Resistência dos pavimentos</b>	-
(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 ACN-PCN; e	(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 <del>N</del> -PCR <del>N</del> ; e	Considerando a revisão do Anexo 14, Vol. I, ocorrida na emenda 15, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, foi proposta revisão do parágrafo 154.111(b)(1). Nesse sentido, o parágrafo foi reescrito considerando o alinhamento ao item 2.6.2 do Anexo 14.
<b>SUBPARTE C</b>	<b>SUBPARTE C</b>	-
<b>CARACTERÍSTICAS FÍSICAS</b>	<b>CARACTERÍSTICAS FÍSICAS</b>	-
<b>154.209 Área de Segurança de Fim de Pista (RESA)</b>	<b>154.209 Área de Segurança de Fim de Pista (RESA)</b>	-
(b)(4) Nas hipóteses descritas nos parágrafos 154.601(a)(3) a 154.601(a)(5), a ANAC poderá estabelecer que a RESA seja parcial ou integralmente adequada às seguintes dimensões:	(b)(4) Nas hipóteses descritas nos parágrafos 154.601(a)( <del>2</del> 3) a 154.601(a)(5), a ANAC poderá estabelecer que a RESA seja parcial ou integralmente adequada às seguintes dimensões:	Conforme análise contida no item 5.3 do Relatório de AIR nº 1/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA - SEI nº 7015188), propõe-se alterar o regulamento para estabelecer a possibilidade de RESA de 30 m para pistas existentes ou novas com operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2 em aeroportos certificados, visando um tratamento isonômico entre aeroportos certificados novos e existentes.
<b>SUBPARTE D</b>	<b>SUBPARTE D</b>	-

AUXÍLIOS VISUAIS PARA NAVEGAÇÃO	AUXÍLIOS VISUAIS PARA NAVEGAÇÃO	-
<b>154.303 Sinalização horizontal</b>	<b>154.303 Sinalização horizontal</b>	-
Figura D-2. Sinalização horizontal de designação de pista de pouso e decolagem, de eixo e cabeceira.	Figura D-2. Sinalização horizontal de designação de pista de pouso e decolagem, de eixo e cabeceira. (Ajuste de edição)	Inclusão das cotas L e L' e da informação $L \geq L'$ nos exemplos A e B. Alteração da cota de 8m para 6m entre a letra e a designação da pista no exemplo B. Inclusão da cota de 30m entre a sinalização horizontal de cabeceira e a primeira faixa da sinalização do eixo da pista no exemplo C. Todas as alterações foram feitas conforme a Figura 5-2 do Anexo 14 da OACI.
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 D-3. Formato e proporções dos números e letras para sinalização horizontal de designação de pistas de pouso e decolagem (dimensões em m). (Ajuste de edição)	Inclusão de cotas. Todas as alterações foram feitas conforme a Figura 5-3 do Anexo 14 da OACI.
(p)(3)(ii) Uma sinalização vertical de entrada proibida (“NO ENTRY”) deve consistir numa inscrição em branco onde se leem as palavras “NO ENTRY” sobre um fundo vermelho.	(p)(3)(ii) Uma sinalização <del>vertical</del> <u>horizontal</u> de entrada proibida (“NO ENTRY”) deve consistir numa inscrição em branco onde se leem as palavras “NO ENTRY” sobre um fundo vermelho.	O correto é “sinalização horizontal”, uma vez que o requisito trata de sinalização horizontal de instrução obrigatória, e não vertical.
<b>154.307 Sinalização vertical</b>	<b>154.307 Sinalização vertical</b>	-
(b)(1)(vi) Uma sinalização vertical de designação de pista de pouso e decolagem em uma interseção de pista de táxi/pista de pouso e decolagem deve ser complementada com um sinalização vertical de localização na parte externa (mais distante da pista de táxi), de forma apropriada.	(b)(1)(vi) Uma sinalização vertical -de designação de pista de pouso e decolagem em uma interseção de pista de táxi/pista de pouso e decolagem deve ser complementada com um sinalização vertical de localização na parte externa (mais distante da pista de táxi), de forma apropriada.	Retirada de espaçamento.
(b)(2)(i) Uma sinalização vertical de designação de pista de pouso e decolagem, em uma interseção 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	(b)(2)(i) Uma sinalização vertical de designação de pista de pouso e decolagem, em uma interseção de <u>pista de táxi com pista de pouso e decolagem ou de</u> pista de pouso e decolagem com outra pista de pouso e decolagem, deve ser localizada nos dois lados da sinalização	O requisito não menciona a interseção de pista de táxi com pista de pouso e decolagem, tal como consta no item 5.4.2.8 do Anexo 14:  <i>5.4.2.8 A runway designation sign at a <u>taxiway/runway intersection</u> or a</i>

pouso e decolagem, voltada para a direção de aproximação para a pista de pouso e decolagem.	horizontal de posição de espera de pista de pouso e decolagem, voltada para a direção de aproximação para a pista de pouso e decolagem.	<i>runway/runway intersection shall be located on each side of the runway-holding position marking facing the direction of approach to the runway</i>
<b>SUBPARTE E</b>	<b>SUBPARTE E</b>	-
<b>AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO</b>	<b>AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO</b>	-
<b>154.405 Área anterior à cabeceira</b>	<b>154.405 Área anterior à cabeceira</b>	-
Figura E-1. Sinalizações horizontais de pistas de pouso e decolagem e de pista de táxi interditas	Figura E-1. Sinalizações horizontais de pistas de pouso e decolagem e de pista de táxi interditas (Ajuste de edição)	Inclusão de cota. Alterações feitas conforme Figura 7-1 do Anexo 14 da OACI.
Figura E-2. Sinalização de área anterior à cabeceira.	Figura E-2. Sinalização de área anterior à cabeceira. (Ajuste de edição)	Alteração da dimensão dos “V” amarelos, de forma que a distância máxima de 7,5 metros seja em relação à borda da pista de pouso e decolagem, e não em relação à borda do pavimento. Inclusão da cota de 45m em relação à largura da pista. Alterações feitas conforme Figura 7-2 do Anexo 14 da OACI.
<b>154.407 Áreas fora de serviço</b>	<b>154.407 Áreas fora de serviço</b>	-
(b) Localização Os sinalizadores e as luzes indicadoras de áreas fora de serviço devem ser colocados em intervalos suficientemente próximos de forma a delinear a área fora de serviço. NOTA – Orientações sobre a localização das luzes indicadoras de áreas fora de serviço são encontradas no Apêndice G deste RBAC.	(b) Localização Os sinalizadores e as luzes indicadoras de áreas fora de serviço devem ser colocados em intervalos suficientemente próximos de forma a delinear a área fora de serviço. <del>NOTA – Orientações sobre a localização das luzes indicadoras de áreas fora de serviço são encontradas no Apêndice G deste RBAC.</del>	Retirada da NOTA, tendo em vista que orientações sobre a localização das luzes indicadoras de áreas fora de serviço constam no Manual de Obras e Serviços de Manutenção desta Agência
<b>SUBPARTE G</b>	<b>SUBPARTE G</b>	-
<b>DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS</b>	<b>DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS</b>	-
<b>154.601 Disposições Transitórias</b>	<b>154.601 Disposições Transitórias</b>	-
(e)(2) na hipótese descrita no parágrafo 154.601(a)(2), a RESA deverá atender ao disposto nos parágrafos	(e)(2) na hipótese descrita no parágrafo 154.601(a)(2); <del>a RESA deverá atender ao disposto nos parágrafos</del>	Conforme análise contida no item 5.3 do Relatório de AIR nº 1/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA - SEI nº 7015188), propõe-se

<p>154.209(c) a 154.209(f) e possuir as seguintes dimensões:</p> <p>(i) comprimento igual ou superior a 30 m e largura igual ou superior ao dobro da largura de pista requerida para a aeronave crítica associada, para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2;</p> <p>(ii) 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;</p>	<p><del>154.209(e) a 154.209(f) e possuir as seguintes dimensões:</del></p> <p><del>(i) comprimento igual ou superior a 30 m e largura igual ou superior ao dobro da largura de pista requerida para a aeronave crítica associada</del> <u>a ANAC poderá estabelecer que a RESA seja parcial ou integralmente adequada ao disposto na seção 154.209</u>, para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2;</p> <p><del>(ii) A RESA deverá atender ao disposto nos parágrafos 154.209(c) a 154.209(f) com</del> 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;</p>	<p>alterar o regulamento para estabelecer a possibilidade de RESA de 30 m para pistas existentes ou novas com operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2 em aeroportos certificados, visando um tratamento isonômico entre aeroportos certificados novos e existentes.</p>
<p><b>APÊNDICE A</b></p>	<p><b>APÊNDICE A</b></p>	<p>-</p>
<p><b>A.2 Cores para luzes aeronáuticas de superfície</b></p>	<p><b>A.2 Cores para luzes aeronáuticas de superfície</b></p>	<p>-</p>
<p>(a)(3) Nos casos em que precisão elevada de reconhecimento em relação ao banco for mais importante que alcance visual máximo, os sinais verdes devem estar dentro dos limites a seguir:</p>	<p>(a)(3) Nos casos em que precisão elevada de reconhecimento em relação ao <u>br</u>anco for mais importante que alcance visual máximo, os sinais verdes devem estar dentro dos limites a seguir:</p>	<p>Correção gramatical: “banco” por “branco”.</p>
<p><b>APÊNDICE D</b></p>	<p><b>APÊNDICE D</b></p>	<p>-</p>
<p><b>REQUISITOS RELATIVOS AO PROJETO DE SINALIZAÇÕES VERTICAIS DE ORIENTAÇÃO PARA TÁXI</b></p>	<p><b>REQUISITOS RELATIVOS AO PROJETO DE SINALIZAÇÕES VERTICAIS DE ORIENTAÇÃO PARA TÁXI</b></p>	<p>-</p>
<p>-</p>	<p><u>Figura AD-2. (cont.) Seta, ponto e traço</u></p>	<p>Acrescentada a figura Seta, ponto e traço. Alterações feitas conforme Figura A4-2 do Anexo 14 da OACI.</p>
<p><b>Sinalização vertical de</b></p>	<p><u>Figura AD-2. (cont.) Seta,</u></p>	<p>Notas deslocadas para a Figura</p>



<p><b>entrada proibida (“NO ENTRY”)</b></p> <p>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.</p> <p>NOTA 2 – As dimensões da flecha devem permanecer constantes para um tamanho específico de sinalização vertical, independente da orientação.</p>	<p><u>ponto e traço</u></p> <p>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.</p> <p>NOTA 2 – As dimensões da flecha devem permanecer constantes para um tamanho específico de sinalização vertical, independente da orientação.</p>	<p>AD-2. (cont.) Seta, ponto e traço. Alterações feitas conforme Figura A4-2 do Anexo 14 da OACI.</p>
<p><b>APÊNDICE F</b></p>	<p><b>APÊNDICE F</b></p>	<p>-</p>
<p><b>LOCALIZAÇÃO DE LUZES EM OBSTÁCULOS</b></p>	<p><b>LOCALIZAÇÃO DE LUZES EM OBSTÁCULOS</b></p>	<p>-</p>
<p>Figura AF-5. Sistema duplo de iluminação de obstáculos de média intensidade, Tipo A / Tipo C</p>	<p>Figura AF-5. Sistema duplo de iluminação de obstáculos de média intensidade, Tipo A / Tipo C (Ajuste de edição)</p>	<p>Correção: “Tipo B” por “Tipo C”. Alterações feitas conforme Figura A5-5 do Anexo 14 da OACI.</p>
<p><b>APÊNDICE G</b></p>	<p><b>APÊNDICE G</b></p>	<p>-</p>
<p><b>G.3 Cálculo de distâncias declaradas</b></p>	<p><b>G.3 Cálculo de distâncias declaradas</b></p>	<p>-</p>
<p>(e) Quando uma pista de pouso e decolagem tiver uma cabeceira recuada, então a LDA será reduzida na distância que a cabeceira estiver deslocada, conforme mostrado na Figura AG-1 (D).</p>	<p>(e) Quando uma pista de pouso e decolagem tiver uma cabeceira recuada, então a LDA será reduzida na distância que a cabeceira estiver deslocada, conforme mostrado na Figura AG-1 (D). <u>A cabeceira recuada apenas influencia o cálculo da LDA no caso da aproximação ser realizada do lado da cabeceira recuada, não influencia nenhuma das distâncias declaradas caso a operação seja no sentido inverso.</u></p>	<p>O ajuste é importante para esclarecer que a cabeceira deslocada afeta apenas a LDA daquela cabeceira, todas as demais distâncias declaradas no mesmo sentido não são afetadas. Isso porque o exemplo “D” da Figura AG-1 não deixa muito claro à qual sentido da pista as distâncias declaradas ali representadas se referem. Alterações feitas conforme item 3.5 do Anexo A do Anexo 14 da OACI.</p>