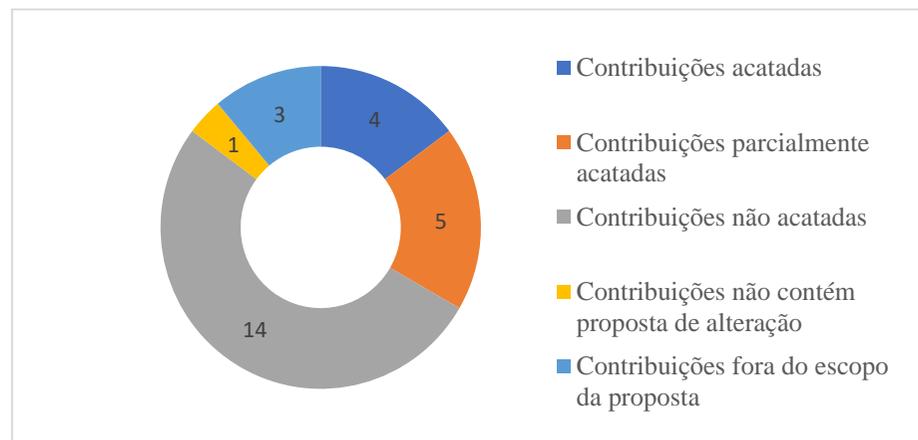




## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 04/2019

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154-001, Revisão A (IS nº 154-001A), que trata dos auxílios visuais para pátios de aeronaves.

A Consulta Pública foi realizada no período de 13 de novembro a 27 de dezembro de 2019, durante o qual foram recebidas **27 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições não acatadas, acatadas parcialmente, acatadas integralmente, não contém proposta de alteração e fora do escopo da proposta:



Processo [00058.010621/2019-54](#)

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10131</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> André Marques Da Silva <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 5 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A segurança e o bem estar de funcionários e passageiros é prioridade, por isso tem que ter uma constante fiscalização. A infraestrutura dos aeroportos devem estar em conformidade com os padrões estabelecidos, incluindo os auxílios visuais para pátios de aeronaves.	
<b>Justificativa:</b> A excelência no serviços prestados é a meta.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição fora do escopo da proposta.	
<b>Fundamento:</b> A contribuição não é objeto da presente consulta pública. Para contribuição em outros normativos, utilize o "Formulário de Sugestão Normativa", disponível no endereço eletrônico <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a> Para demais sugestões e(ou) manifestações, utilize o canal "Fale com a ANAC - 163", disponível no endereço eletrônico <a href="https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac">https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac</a>	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10132</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> André Marques Da Silva <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 5 - 5.1 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> É preciso investir em infraestrutura e fazer uma constante fiscalização em relação a tudo o que diz respeito a segurança e o bem estar de funcionários e passageiros.	
<b>Justificativa:</b> A excelência nos serviços prestados.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição fora do escopo da proposta.	
<b>Fundamento:</b> A contribuição não é objeto da presente consulta pública. Para contribuição em outros normativos, utilize o "Formulário de Sugestão Normativa", disponível no endereço eletrônico <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a> Para demais sugestões e(ou) manifestações, utilize o canal "Fale com a ANAC - 163", disponível no endereço eletrônico <a href="https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac">https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac</a>	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10135</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Barbosa Guimarães Motta <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugerimos o complemento do item 6.2.1.1.2 do documento em consulta, no trecho: "Quando curvo, o raio de curvatura deve ser compatível com a envergadura da aeronave crítica à qual a posição é destinada". Com a seguinte redação ou algo similar: "Quando curvo, o raio de curvatura deve ser compatível com a envergadura da aeronave que utilizará com maior frequência esta posição. Recomenda-se consultar os manuais de características para projeto de aeródromos publicados pelo fabricante da aeronave."	
<b>Justificativa:</b> Os principais fabricantes de aeronaves publicam e disponibilizam de forma gratuita, via internet, manuais de apoio para projetos de aeródromos. Durante o taxiamento de aeronaves, podemos definir como momento mais complexo as curvas para ingresso em posições de parada, principalmente se a curva demarcada pela sinalização horizontal não corresponder com o raio de curva compatível com a aeronave. Em paralelo, o ingresso desalinhado em posições de parada, com aeronaves código C ou superior, pode reduzir as distâncias entre pontas de asa de aeronaves estacionadas de forma adjacente, em especial, quando o layout do patio prevê as distancias minimas entre pontas de asa (4,5m para acfts "C", por ex).	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o raio de curvatura deve ser dimensionado de forma a preservar o espaçamento mínimo entre ponta de asa e objeto para a aeronave crítica que utiliza a posição de estacionamento. Assim, mesmo que utilizada por aeronaves menores que a crítica, os espaçamentos mínimos entre ponta de asa e objeto serão preservados.  Caso o raio de curvatura seja dimensionado para uma aeronave menor que a crítica, os espaçamentos mínimos entre ponta de asa e objeto podem não ser respeitados quando a aeronave crítica venha a utilizar a posição de estacionamento.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10136</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Barbosa Guimarães Motta <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> ajustar a diagramação do itens que se referenciam as figuras 6,7, e 8 a partir de 6.2.1.2.5	
<b>Justificativa:</b> Observado que a diagramação do texto em relação ao posicionamento das figuras na página pode causar confusão, visto que uma frase abaixo de uma figura se referencia a figura anterior e vice-versa.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, como as figuras são numeradas e os textos dos itens fazem menção ao número da figura a que se referem, entende-se não haver confusão que enseje na necessidade de ajuste na diagramação.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10137</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Barbosa Guimarães Motta <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> fundamentação em publicações oficiais/auxiliares sobre a descrição e utilização da linha de parada em posições que não possuem balizador	
<b>Justificativa:</b> É importante garantir que as demais normas oficiais publicadas pela ANAC e DECEA contemplem a descrição e forma de utilização da linha de parada em posições de pátio. Confesso que não me recordo de ter encontrado algum documento que verse sobre este item em outras publicações. Aviadores em geral não consultam e/ou consultam o RBAC 154, visto que trata-se de um documento técnico para projeto de aeródromos. A inserção da linha de parada pode ser benéfica para mitigar a ausência de balizador porém, se os aviadores não tiverem conhecimento sobre ela, não saberão como proceder e poderão até mesmo interpretar de forma equivocada, colocando-se em situação de perigo.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição fora do escopo da proposta.	
<b>Fundamento:</b> A contribuição não é objeto da presente consulta pública. Para contribuição em outros normativos, utilize o "Formulário de Sugestão Normativa", disponível no endereço eletrônico <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a> Para demais sugestões e(ou) manifestações, utilize o canal "Fale com a ANAC - 163", disponível no endereço eletrônico <a href="https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac">https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac</a>	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10139</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Não informado <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> inclusão no item 6.2.1.7 de forma de codificação para linhas de roda adjacentes em posições de parada convergentes.	
<b>Justificativa:</b> Recentemente no novo pátio do aeroporto SBFL, foi aplicada sinalização horizontal de duas posições de parada convergentes para o mesmo ponto, que serão utilizadas de forma alternada (para aeronaves C ou D). Ocorre que as linhas de roda destas posições acabam por ser convergentes e suas codificações se tornam confusas, conforme foto em anexo. Na referida foto, a roda da aeronave está posicionada na linha C de uma das posições. É importante destacar que a posição convergente, e que não estava sendo utilizada neste momento, também possui uma linha codificada como "C". Caso o balizador, por baixa consciência situacional, direcione a aeronave para a linha "C" incorreta, a cauda da aeronave ficará fora da linha de segurança, criando uma situação de perigo as operações, com risco de colisão. P.S: Não foi possível adicionar a foto no campo ANEXO. Gentileza informar e-mail para envio.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que esta foi acatada.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Inclusão do parágrafo 6.2.1.7.4. O parágrafo anteriormente enumerado como 6.2.1.7.4 passou a ser o 6.2.1.7.5. E o parágrafo anteriormente enumerado como 6.2.1.7.5 passou a ser o parágrafo 6.2.1.7.6 . Inclusão da Figura 17 e alteração da numeração das figuras subsequentes.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10142</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Barbosa Guimarães Motta <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> redação mais clara no item 6.2.1.10.1 a respeito de aeronaves e frequência de utilização do pátio em caso de sinalização sobreposta.	
<b>Justificativa:</b> sugerimos que a redação do item 6.2.1.10.1 deixe ainda mais claro que é preferível que a sinalização continua seja aplicada nas posições de parada que são compatíveis com as aeronaves mais frequentes a operarem no pátio. A sinalização interrompida, embora seja aceitável, tende a ser mais confusa. Principalmente a noite. Existem aeroportos no Brasil com operação regular de aeronaves código F, porém com operação mais expressiva de aeronaves código C. (ex: SBPL), porém, com sinalização horizontal "principal" para a posição F e interrompida para as posições "C". Visto que se é mais utilizado por aeronaves de menor porte, a exposição ao risco de algum erro de interpretação se torna menor caso as posições para acfts "C" sejam pintadas de forma contínua, e não interrompida.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que esta foi acatada.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Nova redação para o parágrafo 6.2.1.10.1.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10143</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Barbosa Guimarães Motta <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> complemento da recomendação descrita no item 6.2.3 contemplando pavimentos asfálticos com PCNs diferentes no mesmo pátio.	
<b>Justificativa:</b> Sugerimos que a IS preveja de forma mais completa uma solução de sinalização horizontal que alerte ao piloto sobre a diferença de PCN em um mesmo pátio. Temos pelo menos um caso no Brasil (SBCA) de aerodromo cujo mesmo pátio possui dois PCNs com grande diferença entre si, configurando perigo as operações, caso a aeronave ultrapasse, por engano, o trecho com código de classificação compatível com o seu peso.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há qualquer previsão regulamentar, ou mesmo recomendação em referências internacionais, de sinalização horizontal específica para delimitar as fronteiras da capacidade de resistência de um pátio de aeronaves.  Adicionalmente, a metodologia ACN/PCN é uma estimativa da vida útil em fadiga de um pavimento para um determinado mix de aeronaves. Dessa forma, a passagem acidental (por engano) de aeronaves sobre pavimentos com PCN inferior ao ACN da aeronave não representa um problema que requeira o estabelecimento de uma nova sinalização.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10144</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Barbosa Guimarães Motta <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.3 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> complemento ao item 6.3.2, a respeito da delimitação de áreas de posicionamento temporário de pessoas e equipamentos em posições de parada com saída por meios próprios a 45°.	
<b>Justificativa:</b> Observado que ao longo do item 6.3.2 é descrita no item 6.3.2.2 a possibilidade de delimitação de áreas de posicionamento temporário de pessoas e equipamentos. Ocorre que a figura 44 demonstra essa delimitação de área apenas em posições de parada a 90° e com saída por meios próprios. Considerando a infraestrutura aeroportuária existente no Brasil hoje, principalmente em localidades desprovidas de trator de pushback (Ex: SBFN, SBCZ, SBCJ), as posições de parada atualmente demarcadas, em sua maioria, estão a 45° e não a 90°. Desta forma, é importante que a IS exemplifique como delimitar as áreas descritas nos itens acima com o objetivo de facilitar a compreensão por parte do operador aeroportuário, mitigando desta forma um perigo atualmente existente que é a ausência de linhas de demarcação de segurança para pessoas e equipamentos nas localidades desprovidas de tratores de pushback.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que esta foi acatada.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Incluída a Figura 46 e renumeradas as figuras subsequentes.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10145</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Barbosa Guimarães Motta <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sinalização vertical de designação de posição de estacionamento em posições dotadas de pontes de embarque.	
<b>Justificativa:</b> Observado que o item 6.2.4.1 e 6.2.5 informam que preferencialmente, o designativo da posição de parada deve ser exposto com sinalização vertical. Sugerimos então a inclusão da obrigatoriedade da sinalização vertical, de frente a posição de parada para melhor visualização por parte dos aviadores, em localidades providas de pontes de embarque. Sabemos que por natureza, aeroportos com pontes de embarque são mais complexos e movimentados. Em paralelo, o acesso a aeronave pelos aviadores por meio das pontes dificulta a correta identificação do número da referida posição no pátio, visto que nem sempre os números dos portões de embarque condizem com os números das posições (Ex: SBGR). Também devemos destacar que a movimentação mais intensa de GSEs nos pátios destes aeroportos pode por dificultar a visualização do número da posição demarcado no solo. Com base nos pontos acima concluímos que a sinalização vertical obrigatória nas localidades dotadas de pontes de embarque (ou equipamentos similares), tende a mitigar a possibilidade de erros informação junto ao ATC, reduzindo desta forma o risco de autorizações errôneas que podem culminar em colisão de solo.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, embora não tenha caráter obrigatório, foi reforçada a recomendação de implantação da sinalização vertical de designação da posição de estacionamento para as posições de estacionamento atendidas por ponte de embarque.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Nova redação para o parágrafo 6.2.5.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10146</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Barbosa Guimarães Motta <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> recomendação sobre a utilização de reboque para operação regular em posições de acfts a jato e códigos C,D,E e F.	
<b>Justificativa:</b> Considerando a infraestrutura atual do Brasil, principalmente quando observamos as pequenas distâncias entre pátios de aeronaves e construções adjacentes, tais como TPS, PAA, GSE, entre outros, acreditamos ser necessário que a IS preveja como Recomendação que a operação regular de aeronaves a jato e códigos C,D,E e F seja realizada com saída com reboque, "pushback". Esta recomendação deriva da possibilidade já registrada em alguns eventos de danos a pessoas e estruturas por jetblast. A operação de saída por meios próprios, por si só, é aceitável, porém o risco associado é elevado exponencialmente quando observamos que os pátios no Brasil não possuem distâncias mínimas de outras estruturas que possam ser danificadas por sopros de motor (Ex: SBSI, SBCA, SBFN).	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A contribuição não é objeto da presente consulta pública, tendo em vista que a IS trata apenas de auxílios visuais em pátios de aeronaves. Aspectos operacionais da operação de pátio devem ser abordados em regulação específica.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10147</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A Concessionária sugere que sejam alteradas as cores para inscrição amarela sobre fundo preto, conforme é estabelecido no RBAC nº 154, item 154.303(q)(3)(I)(A).	
<b>Justificativa:</b> A formatação de cores sugerida é oposta ao definido no RBAC Nº 154, item 154.303(q)(3)(I)(A).	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece a IS propõe que as sinalizações horizontais de identificação de posição de estacionamento sejam constituídas por inscrição em preto sobre fundo amarelo. O item 154.303(q)(3)(i)(A) mencionado trata sobre sinalização horizontal de informação de localização, para a qual propõe inscrição amarela sobre fundo preto. Assim, considerando que tratam de sinalizações diferentes, não há de se falar em oposição. Além disso, as cores sugeridas para as sinalizações de identificação de posição de estacionamento seguem o padrão atualmente recomendado pelas referências internacionais adotadas.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10148</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 6.2.1.2.7- “A opção (c) da Figura 6, por sua vez, pode ser utilizada em qualquer ocasião, desde que respeitadas as dimensões ilustradas na Figura 9.” Entende-se que o texto citado acima, isenta a mudança do formato da designação existente.	
<b>Justificativa:</b> Garantir o entendimento correto da IS 154-001A.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que qualquer um dos tipos de identificação de posição de estacionamento apresentados na Figura 6 pode ser empregado, desde que sejam respeitadas as outras recomendações estabelecidas na IS.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10149</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 6.2.1.2.2 - A Concessionária sugere que sejam alteradas as cores para inscrição amarela sobre fundo preto, conforme é estabelecido no RBAC nº 154, item 154.303(q)(3)(I)(A).	
<b>Justificativa:</b> A formatação de cores sugerida é oposta ao definido no RBAC Nº 154, item 154.303(q)(3)(I)(A).	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a IS propõe que as sinalizações horizontais de identificação de posição de estacionamento sejam constituídas por inscrição em preto sobre fundo amarelo. O parágrafo 154.303(q)(3)(i)(A) mencionado trata sobre sinalização horizontal de informação de localização, para a qual propõe inscrição amarela sobre fundo preto. Assim, considerando que tratam de sinalizações diferentes, não há de se falar em oposição. Além disso, as cores sugeridas para as sinalizações de identificação de posição de estacionamento seguem o padrão atualmente recomendado pela ACI.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10150</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 6.2.1.3.1 - A Concessionária solicita esclarecimento sobre a obrigatoriedade da utilização de linhas de entrada em curva.	
<b>Justificativa:</b> Não está claro se é exemplo, recomendação ou obrigatoriedade.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 6.2.1.1.2 da IS determina que "o traçado da linha de entrada a partir da linha de eixo da pista de táxi pode ser reto ou curvo". Ainda, a Figura 5, que trata sobre as linhas de entrada, mostra exemplos de linhas de entrada retas e de linhas de entrada curvas. Portanto, a linha de entrada curva é apenas um exemplo e pode ou não ser adotada, a critério do operador do aeródromo.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10151</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 6.2.1.7.3 - Quanto ao item em questão, a Concessionária sugere a inclusão de figura que demonstre o exemplo apresentado por escrito.	
<b>Justificativa:</b> A ausência de figura ocasiona dúvidas sobre como deverá ser feita a identificação.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que esta foi acatada.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Alteração da Figura 16.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10152</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.3 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 6.3.3.2 - Texto sugerido pela Concessionária: A posição de origem da passarela móvel de uma ponte de embarque e desembarque, que indica o posicionamento das suas rodas quando a ponte estiver recolhida, pode ser definida por um círculo, conforme Figura 48.	
<b>Justificativa:</b> Desta forma, o operador aeroportuário poderá decidir o melhor formato de aplicação de tal sinalização horizontal, de acordo com as dimensões específicas da ponte de embarque/desembarque existente em seu aeroporto.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto do parágrafo 6.3.3.2 foi alterado.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Nova redação para o parágrafo 6.3.3.2 e Figura 50 alterada.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10153</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 6.2.4.4 - Inclusão de identificação da Taxiway junto à sinalização horizontal de frequência.	
<b>Justificativa:</b> A identificação auxilia a localização do piloto ao ingressar no pátio.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o emprego de sinalização horizontal de localização para identificação de pista de táxi é mais necessário caso essa sinalização se localize em uma interseção entre pistas de táxi. Nesses casos, já há previsão regulamentar do emprego de sinalização vertical de localização.  Não obstante a observação acima, não há impedimento para o emprego da sinalização horizontal de localização para identificação da pista de táxi.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10140</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Conforme documento anexo	
<b>Justificativa:</b> Conforme documento anexo	
<b>Resultado da análise:</b> -	
<b>Fundamento:</b> Contribuição se repete devido a existência de documento anexado. Ver contribuição 10141.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Conforme documento anexo	
<b>Justificativa:</b> Conforme documento anexo	
<b>Resultado da análise:</b> -	
<b>Fundamento:</b> Contribuição se repete devido a existência de documento anexado.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-1</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar a numeração da normativa.	
<b>Justificativa:</b> Alterar a numeração da normativa, uma vez que já existe a Instrução Suplementar de número 154.5-001A, o que pode gerar confusões.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a numeração foi definida como IS nº 154-001A em atendimento à Resolução nº 30/2008 e Instrução Normativa nº 15/2008 desta Agência.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-2</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.1.2.2 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Os caracteres devem ser pretos sobre fundo amarelo com borda preta.	
<b>Justificativa:</b> A obrigatoriedade da sinalização é importante, entretanto, sugerimos que seja possível a utilização de uma sinalização alternativa, com apenas a numeração aplicada no solo em amarela e quando for necessário aumentar o contraste entre a sinalização horizontal e a superfície do pavimento ou quando for necessário aumentar a visibilidade em operações noturnas ou de baixa visibilidade, deve-se acrescentar um fundo preto, nas dimensões estabelecidas. Essa solução já é aplicada em alguns aeroportos e atende o nível de segurança operacional exigidos. Além disso, essa solução torna-se mais viável economicamente. Essa solução é aplicada em outros aeroportos, como exemplos abaixo citados.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que há inúmeras possibilidades para a designação da posição de estacionamento, e vários formatos são atualmente aplicados nos aeroportos. O propósito desta Instrução Suplementar, no entanto, é justamente padronizar os auxílios visuais empregados em pátios de aeronaves. Para tal, foram selecionadas as recomendadas em referências internacionais.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-3</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.1.2.7 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A opção (c) da Figura 6, por sua vez, pode ser utilizada em qualquer ocasião, desde que respeitadas as dimensões ilustradas na Figura 9.	
<b>Justificativa:</b> Complementando a figura 9, para posições de estacionamento que podem ser acessadas por dois sentidos, também ser possível adoção da sinalização abaixo, quando utilizado a linha de entrada com seta de indicação de continuidade (figura 4). Essa solução é aplica em outros aeroportos, como exemplos abaixo citados.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, apesar de não estar explícito nas Figuras, esse arranjo já possível de acordo com a IS proposta. Destaca-se que não seria praticável prever todas as combinações possíveis de sinalização no normativo. A figura 64 apresenta um exemplo dessa aplicação.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-4</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.1.3 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A barra de virada indica ao piloto o ponto em que a aeronave deve começar a virar durante a manobra de entrada na posição de estacionamento ou saída dela, conforme Figura 10.	
<b>Justificativa:</b> Em relação a barra de virada, é obrigatória a utilização caso o giro seja realizado com auxílio de um marshaling (balizador)?	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do parágrafo foi alterada para elucidar a aplicação da barra de virada. O parágrafo 154.303 (m)(3)(v) diz que "Quando utilizada, uma barra de virada deve(...)". Dessa forma, o próprio RBAC nº 154 estabelece que o uso da barra de virada não é obrigatório. A Instrução Suplementar busca apenas detalhar as características dessa sinalização.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Nova redação para o parágrafo 6.2.1.3.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-5</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.1.3.5 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Quando houver mais de uma barra de virada na mesma posição de estacionamento, elas devem ser codificadas com uma sinalização horizontal de identificação, conforme exemplificado na Figura 11. No entanto, se a distância entre eixos de duas barras de virada for menor que 3 metros, somente a barra de virada referente à aeronave crítica que utiliza a posição deve permanecer.	
<b>Justificativa:</b> A figura 11 está incorreta, pois a aeronave crítica da posição seria o B747, entretanto na figura é demonstrado o giro da aeronave não crítica (E195).	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a figura é meramente ilustrativa. A linha de virada será comum a todas as aeronaves, variando a posição da barra da virada, de acordo com a distância entre o piloto e o trem de pouso de nariz da aeronave. Destaca-se, novamente, que as figuras têm intuito apenas de elucidar a utilização das sinalizações.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-6</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.1.4 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A linha de virada guia o piloto quando da entrada na posição de estacionamento e/ou saída dela, de forma a manter distâncias seguras em relação aos obstáculos. O raio de curvatura deve estar de acordo com a envergadura da aeronave crítica à qual a posição de estacionamento é destinada.	
<b>Justificativa:</b> Em relação a linha de virada, é obrigatória a utilização caso o giro seja realizado com auxílio de um marshaling (balizador)?	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do parágrafo foi alterada para elucidar a aplicação da linha de virada.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Nova redação para o parágrafo 6.2.1.4.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-7</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.1.5 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A barra de alinhamento auxilia o piloto a alinhar a aeronave ao final da manobra de estacionamento e, também, quando movida por meios próprios, antes de deixar a posição de estacionamento.	
<b>Justificativa:</b> Em relação a linha de virada, é obrigatória a utilização caso o giro seja realizado com auxílio de um marshaling (balizador)?	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não contém proposta de alteração.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC esclarece que a IS recomenda o uso da barra de alinhamento em todas as posições destinadas às aeronaves código E e F ou nas posições em que a aeronave entra ou das quais a aeronave sai por meios próprios.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-8</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.1.8 da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A linha de saída indica a trajetória a ser percorrida pela aeronave, por meios próprios ou com auxílio externo, ao sair da posição de estacionamento em direção ao eixo da pista de táxi, de forma a manter distâncias seguras em relação a obstáculos.	
<b>Justificativa:</b> Como seria a sinalização quando a aeronave realiza o giro dentro da posição e o seu posicionamento é perpendicular (essa manobra é realizada com auxílio de balizador). Entretanto a saída é realizada sem auxílio, mas por meios próprios. Como seria a consolidação da sinalização de acordo com a IS.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação do parágrafo foi alterada para elucidar a aplicação da linha de saída.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Nova redação para o parágrafo 6.2.1.8.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10141-9</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 154 - REVISÃO A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.2 [FC 154.303(a)(2)(iv)] da IS nº 154 - REVISÃO A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Para aumentar o tráfego de aeronaves nos pátios, pistas de táxi de acesso ao estacionamento de aeronaves (taxilanes) alternativas podem ser implementadas. Nesses casos, para evitar confusão situacional do piloto, admite-se o uso das cores laranja e azul para indicar as linhas de eixo das taxilanes alternativas, conforme exemplos da Figura 26. Quando houver apenas uma pista de táxi de acesso ao estacionamento de aeronaves, esta deve ser amarela.	
<b>Justificativa:</b> Baseando-se no histórico sem incidentes em SBGR, sugerimos, que também possa ser adotada a sinalização alternativa de taxilane no padrão conforme figura abaixo, ou seja, a linha principal de taxi se mantém contínua, entretanto as alternativas são sinalizadas com sinalizações interrompidas (tracejadas). Além da sinalização de “max span”, obrigatório, essa sinalização tracejada pode se apresentar eficaz, uma vez que a coloração do eixo principal (amarelo) com a alternativa (laranja) podem ser confundidas em dias de chuva e por do sol, por exemplo.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o uso de sinalizações interrompidas para determinação do eixo das pistas de táxi de acesso ao estacionamento de aeronaves não é permitido pelo parágrafo 154.303(h)(3)(i).	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	