



Contribuições referentes à Consulta Setorial nº 4/2022

Proposta de Instrução Suplementar nº 121-0XX, Revisão A (121-0XXA), intitulada "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeródromos especiais segundo o RBAC nº 121".

A Consulta Setorial foi realizada no período de 6 de julho de 2022 a 19 de agosto de 2022, durante o qual foram recebidas **17 contribuições**.

Processo nº 00066.001958/2022-77

Agosto/2022

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22851**Identificação**

Autor da Contribuição: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards
Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX ITEM 5.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

5.3.1.1 Para operação de voo regular que tenha como destino ou alternativa aeródromo do Grupo A, ou para quaisquer operações não regulares (em aeródromos dos Grupos A, B ou C), o operador deve fornecer informações atualizadas pertinentes a cada aeródromo e respectiva área terminal na qual o piloto em comando irá operar. Além disso, o operador deve assegurar-se que o piloto em comando tem o conhecimento adequado das informações constantes no Guia de Rotas e em NOTAM e tem capacidade para usá-las.

5.3.2.1 - Para operação de voo regular que tenha como destino ou alternativa aeródromo do Grupo B, o operador deve previamente qualificar os pilotos em comando de forma a assegurar que tenham conhecimento das especificidades e características relevantes à operação no respectivo aeródromo antes de iniciar a operação.

5.3.3.1 Em adição ao requerido para aeródromos do Grupo B, conforme requerido pelo parágrafo 121.445(b) do RBAC nº 121, para operação de voo regular que tenha como destino ou alternativa aeródromo do Grupo C o operador deve garantir que, dentro dos 12 meses precedentes:(...)

Justificativa:

Alterações dos itens 5.3.1.1, 5.3.2.1 e 5.3.3.1 para possibilitar a operação de voos não regulares mediante disponibilização das informações pertinentes para os tripulantes (Guia de Rotas/Airport Briefing/NOTAMs, etc), porém sem exigência de treinamento formalizado.

A exigência de treinamento formal para realização de voos não regulares, conforme exigido para aeródromos Grupos B e C, pode inviabilizar fretamentos (voos charter) para aeródromos desses grupos, uma vez que via de regra não há tempo hábil para aplicar treinamento formal entre a data da contratação do voo e a data da realização do mesmo.

Além disso, mesmo que haja tempo hábil pode ser impossível cumprir os requisitos de treinamento Grupo C. Por exemplo, suponha que a empresa foi contratada pra um fretamento com destino a La Paz (SLLP), aeródromo elevado e portanto enquadrado como Grupo C pela IS. Caso não seja um aeródromo operado regularmente pela empresa, ela certamente não possuirá pilotos com experiência recente (menos de 12 meses) neste local (5.3.3.1.a); além disso, não será possível enviar pilotos para voo na cabine como observador (5.3.3.1.b); restaria a opção de treinamento em simulador, porém os simuladores não necessariamente possuirão essa localidade disponível (5.3.3.1.b), já que não é possível manter banco de dados com todas as localidades possíveis para operação não regular.

Portanto, pode ocorrer que nenhuma das opções de treinamento requeridas pela IS seria possível de se cumprir, de modo que o operador teria de apresentar à ANAC uma proposta alternativa de treinamento para aprovação, gerando tramitação administrativa que certamente não seria finalizada dentro do prazo exigido para um fretamento. ?

Explorando ainda mais o exemplo, como atualmente não há empresas brasileiras 121 que operam voos regulares para La Paz, na prática estariam inviabilizados fretamentos por operadores 121 brasileiros para essa localidade. Porém os operadores estrangeiros poderiam perfeitamente aceitar o fretamento, sem cumprir com referida exigência, causando-se uma distorção artificial no mercado.

Ressalta-se que essa proposta não impacta a segurança, uma vez que as empresas já possuem a prática de disponibilizar todas as informações pertinentes para os tripulantes escalados para voos não regulares, alertando-os quanto às particularidades da localidade, os regulamentos locais e os riscos a serem mitigados. Ou seja, solicita-se apenas a manutenção da regra atual vigente, que não tem se mostrado inadequada, como comprovam os indicadores de segurança positivos dos operadores brasileiros e os recentes voos de fretamento realizados por empresas brasileiras em escala global para atendimento às necessidades do país durante a pandemia de COVID-19.

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22852**Identificação**

Autor da Contribuição: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards
Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE C4
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

C4.9.3 O operador deve estabelecer limites de operação com vento de cauda e com vento de través, tanto para condição de pista seca quanto para molhada. Ao estabelecer esses limites, devem ser desenvolvidas orientações aos pilotos sobre como identificar as condições de vento no aeródromo e seu entorno, além das informações fornecidas pela torre de controle.

Justificativa:

Sugere-se que o limite de vento para pista molhada não seja estabelecido na IS, mas sim pelo operador mediante aprovação da ANAC (da mesma forma que já fez a IS no caso de pista seca). A fixação do valor do vento na IS desconsidera a grande variação de performance e peso entre as diferentes frotas operadas em SBRJ, bem como a evolução da estrutura da pista (ex: Instalação da Camada Porosa de Atrito) Esses fatores podem possibilitar operação segura com um limite superior (ou mesmo inferior) ao arbitrado pela ANAC na IS, sendo portanto mais adequado que o operador identifique o limitante mediante cálculos de performance específicos para suas diferentes frotas, e o apresente à ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22853**Identificação**

Autor da Contribuição: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards
Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE D4
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

D4.7.3 O operador deve estabelecer limites de operação com vento de cauda e com vento de través, tanto para condição de pista seca quanto para molhada. Ao estabelecer esses limites, devem ser desenvolvidas orientações aos pilotos sobre como identificar as condições de vento no aeródromo e seu entorno, além das informações fornecidas pela torre de controle.

Justificativa:

Sugere-se que o limite de vento para pista molhada não seja estabelecido na IS, mas sim pelo operador mediante aprovação da ANAC (da mesma forma que já fez a IS no caso de pista seca). A fixação do valor do vento na IS desconsidera a grande variação de performance e peso entre as diferentes frotas operadas em SBP, bem como a evolução da estrutura da pista (ex: Instalação da Camada Porosa de Atrito, EMAS (que poderá implicar em aumento a Landing Distance Available, devido ao aproveitamento da área de EMAS como RESA). Esses fatores podem possibilitar operação segura com um limite superior (ou mesmo inferior) ao arbitrado pela ANAC na IS, sendo portanto mais adequado que o operador identifique o limitante mediante cálculos de performance específicos para suas diferentes frotas, e o apresente à ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 4 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22854**Identificação**

Autor da Contribuição: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards
Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE C4.11.5.4

Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: C4.11.5.4. O operador deve estabelecer a experiência recente mínima em operações no SBRJ para que o piloto mantenha sua qualificação, bem como qual treinamento deverá ser aplicado aos pilotos caso percam essa qualificação.	
Justificativa: Este item está estabelecendo requisito mais restritivo do que o previsto no RBAC 121.445, que apresenta o seguinte requisito de experiência recente em aeródromos especiais: 121.445 Qualificação de pilotos em comando. Aeródromos e áreas especiais (b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em um aeródromo considerado como exigindo qualificação especial, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes: (Redação dada pela Resolução nº 334, de 01.07.2014) (1) o piloto em comando ou o segundo em comando tenha realizado uma operação nesse aeródromo (incluindo pouso e decolagem) enquanto trabalhando como piloto do avião; ou (2) o piloto em comando tenha se qualificado para o aeródromo usando um dispositivo de treinamento aceitável pela ANAC. Portanto, a sugestão é excluir este item e manter somente o previsto no RBAC 121, uma vez que a IS não pode estabelecer requisito de qualificação diferente do expressamente previsto no regulamento. Alternativamente, se sugere que os próprios operadores estabeleçam a experiência recente em seus manuais de treinamento. Esse item da IS na prática cria um requisito de “experiência recente” para operações no SDU, que não está previsto no RBAC 121, e é claramente matéria exclusiva de regulamento (vide RBAC 121.439, RBAC 61.21, dentre outros) A IAC em vigor também não prevê requisito de “qualificação” (ou experiência recente), portanto a IS está trazendo um requisito novo em relação à regra atual e ao regulamento, o que não é adequado. A alteração não implica necessariamente em cenário menos restritivo; a LATAM Brasil atualmente tem uma política de requalificação com dois pousos e duas decolagens caso o PIC fique mais de 45 dias sem operar em SBRJ, portanto a intenção da contribuição não é permitir operações irrestritas de tripulantes como pouca experiência recente, mas sim evitar que a IS passe a estabelecer requisitos adicionais aos previstos em regulamento.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 5 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22855	
Identificação	
Autor da Contribuição: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards Categoria: Empresa de transporte aéreo regular	Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais" Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE C4.9.7 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: C4.9.7 b) por meio de dados de desempenho em voo estabelecidos de acordo com a AC 25-32 do FAA (usualmente denominados in-flight landing distance, Landing Performance Data for Time-of-Arrival Landing Performance Assessments ou similar), desde que a distância disponível para pouso seja igual ou superior à distância de pouso para o horário estimado de pouso na pista pretendida.	
Justificativa: O item estabelece um requisito adicional ao previsto no RBAC 121.195. Atualmente, antes do voo os DOV realizam o cálculo de performance exigido pelo regulamento no momento do despacho da aeronave (RBAC 121.195), cumprindo o requisito do RBAC.	

Complementarmente os pilotos realizam em softwares EFB, antes do pouso, o cálculo da distância de pouso operacional (OLD - Operational Landing Distance, ou IFLD - In Flight Landing Distance), que é o cálculo a que se refere o item da IS em análise; esse cálculo é feito de acordo o modelo TALPA-ARC estabelecido pela FAA, que tem a intenção de ser o mais fiel possível à operação real dos pilotos e às condições meteorológicas atualizadas do aeródromo. O cálculo usualmente prevê a distância de pouso prevista, bem como a distância de pouso com uma margem de 15% adicional, porém não está prevista em regulamento a obrigatoriedade de se considerar esse fator adicional de 15%. Sugere-se que a IS crie esse requisito adicional, mas sim que o mesmo seja criado em regulamento caso necessário.

CONTRIBUIÇÃO Nº 6 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22856

Identificação

Autor da Contribuição: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards
Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE D4
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

D4.7.7 b) por meio de dados de desempenho em voo estabelecidos de acordo com a AC 25-32 do FAA (usualmente denominados in-flight landing distance, Landing Performance Data for Time-of-Arrival Landing Performance Assessments ou similar), desde que a distância disponível para pouso seja igual ou superior à distância de pouso para o horário estimado de pouso na pista pretendida.

Justificativa:

O item estabelece um requisito adicional ao previsto no RBAC 121.195.

Atualmente, antes do voo os DOV realizam o cálculo de performance exigido pelo regulamento no momento do despacho da aeronave (RBAC 121.195), cumprindo o requisito do RBAC.

Complementarmente os pilotos realizam em softwares EFB, antes do pouso, o cálculo da distância de pouso operacional (OLD - Operational Landing Distance, ou IFLD - In Flight Landing Distance), que é o cálculo a que se refere o item da IS em análise; esse cálculo é feito de acordo o modelo TALPA-ARC estabelecido pela FAA, que tem a intenção de ser o mais fiel possível à operação real dos pilotos e às condições meteorológicas atualizadas do aeródromo. O cálculo usualmente prevê a distância de pouso prevista, bem como a distância de pouso com uma margem de 15% adicional, porém não está prevista em regulamento a obrigatoriedade de se considerar esse fator adicional de 15%. Sugere-se que a IS crie esse requisito adicional, mas sim que o mesmo seja criado em regulamento caso necessário.

CONTRIBUIÇÃO Nº 7 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22885

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX ITEM 5
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Recomenda-se a inclusão de item que preveja que a falta de SESCINC qualifica o aeródromo como "Grupo B".

Justificativa:

A falta de Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC) demanda que o aeródromo requeira considerações adicionais, devendo ser classificado como "Grupo B".

CONTRIBUIÇÃO Nº 8 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22886

Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Empresa de transporte aéreo regular	Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais" Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX ITEM 5 Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecer se ter o sistema visual indicador de rampa de aproximação (5.2.1, II) em apenas uma cabeceira é o bastante para não o classificar como "Grupo B".	
Justificativa: O item não deixa claro se, no caso de necessitar do sistema visual, o aeródromo será classificado como "Grupo B" no caso de ter o sistema visual indicador de rampa de aproximação em apenas uma cabeceira.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 9 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22887	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Empresa de transporte aéreo regular	Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais" Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX ITEM 5 Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecer se o sistema visual indicador de rampa de aproximação na pista (5.2.1, II) é obrigatório para operação do aeródromo, devendo eventual Portaria a ser promulgada harmonizar-se com o proposto nessa Consulta Pública.	
Justificativa: O item, em conjunto com os demais normativos da Agência, não deixa claro se é obrigatório que o operador de aeródromo ofereça sistema visual indicador de rampa de aproximação na pista de pouso e decolagem quando existentes as condições mencionadas no RBAC nº 154. Isso, pois, apesar da Portaria proposta pela Agência na Consulta Pública nº 21/2021 constar a obrigatoriedade do aeródromo fornecê-lo como elemento mínimo de infraestrutura (art. 1º, I, e), na IS proposta nesta Consulta Pública esse item permite a ausência desse sistema para qualificação como "Grupo B".	

CONTRIBUIÇÃO Nº 10 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22888	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Empresa de transporte aéreo regular	Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais" Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX ITEM 5 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Estabelecer referências de frequência e quantidade para o enquadramento no item 5.2.1, VIII.	
Justificativa: A falta de definição do que seria uma ocorrência "frequente" e da quantidade de dificuldade para o uso de referências visuais ou o controle da aeronave, torna imprecisa a possibilidade de qualificação do aeródromo como "Grupo B".	

CONTRIBUIÇÃO Nº 11 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22889**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX ITEM 5

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Estabelecer referências de gradiente de subida para o enquadramento no item 5.2.1, IX.

Justificativa:

A falta de definição do que seria um gradiente de subida "alto", torna imprecisa a possibilidade de qualificação do aeródromo como "Grupo B".

CONTRIBUIÇÃO Nº 12 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22890**Identificação**

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA

Categoria: Outros

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE A

Tipo de contribuição: Outros

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Comentamos e propomos sugestões à minuta da Instrução Suplementar nº 121-0XX, com foco na melhoria da segurança operacional e na robustez do dispositivo, frente a cenários atuais e que hipoteticamente venham surgir, em especial na condição de novos operadores e/ou entrantes nos aeródromos especiais, em especial SBRJ e SBSP.

Segue arquivo pdf para melhor visualização.

Justificativa:

O SNA apresentou suas considerações buscando contribuir com a proposta de Instrução Suplementar, objetivando que seja desenvolvido um regulamento abrangente, moderno e com nível de segurança igual ou superior ao já estabelecido, observando as contribuições propostas por esta entidade no item 3 do documento anexo.

Contemplamos a proposta de Instrução Suplementar nº 121-0XX como uma modernização regulatória, onde os requisitos aplicáveis aos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont refletirão melhor a realidade operacional da aviação brasileira. Os procedimentos para classificação de aeródromos especiais são um ganho na segurança operacional, e nivelará os operadores aos mesmos requisitos operacionais.

CONTRIBUIÇÃO Nº 13 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22894**Identificação**

Autor da Contribuição: FABRICIO SULZBACHER

Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX ITEM 5

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

5.2.1 b) Alterar texto incluindo ao final “por exemplo”: “Grupo B – aeródromos que, na avaliação do operador, demande considerações adicionais, em razão de especificidades como, por exemplo”.

5.2.1 c) Alterar texto incluindo ao final “por exemplo”: Grupo C – aeródromos que requerem considerações adicionais em relação aos aeródromos do Grupo B, incluindo os que apresentem especificidades como, por exemplo”.

A definição dos critérios deve ser das empresas aéreas com base nas suas respectivas análises de risco. Da forma proposta, algumas localidades possuem algumas características de B e outras de C. Cada empresa aérea, frota diferente e políticas diferentes devem estabelecer os seus critérios e não a IS. Esse conceito corrobora com o item 5.2.3 e 5.2.4.

5.2.6 e 5.2.7 O texto proposto está retirando o fundamento da análise de risco das empresas aéreas, contrariando o SGSO.

5.3.2.3, 5.3.3.2 e 5.3.3.3 Cabe a cada empresa aérea definir os seus processos para a disseminação das informações requeridas. Cada empresa aérea possui procedimentos, políticas e processos diferentes e a determinação pela autoridade pode inviabilizar os processos já existentes, implementados e com efetividade operacional comprovada. O “self-briefing”, por exemplo, pode ser parte de um procedimento operacional a ser realizado a cada etapa de voo através do cumprimento da rotina operacional. Essa definição de como implementar, cabe às empresas aéreas.

5.3.2.4 e 5.3.3.1 A qualificação do piloto em comando pode ocorrer por similaridade operacional ou criticidade, ou seja, caso o piloto em comando possua qualificação recorrente em um aeródromo C, este está apto a operar nos demais aeródromos C, bem como nos B e A. Se a qualificação recorrente em um aeródromo é somente em B, está apto a operar B e A. Dentro do mesmo grupo, face à similaridade das operações, é indiferente operar em um aeródromo ou outro. Exemplo: SBCX, SBJV e SBCA são aeródromos com pistas curtas e estreitas. A qualificação em SBCX habilita o piloto em comando a operar em SBJV e SBCA, sem a necessidade de qualificações adicionais ou específicas por aeroporto.

Justificativa:

As justificativas estão inclusas nos textos das contribuições.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22895

Identificação

Autor da Contribuição: FABRICIO SULZBACHER

Categoria: Empresa de transporte aéreo regular

Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais"

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE C4

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

C4.4 Alterar texto incluindo ao final “se aplicável”: “Procedimentos de decolagem por instrumentos com motor inoperante (EOSID), se aplicável”.

C4.9.3 e D4.7.3 Remover a limitação de vento de través reduzida a 5kt pois não tem embasamento técnico. Cabe às empresas aéreas, através de suas análises de risco, definirem os parâmetros operacionais.

C4.9.1 e D4.7.1: A experiência requerida para cada aeródromo especial deve ser a mesma uma vez que pertencem à categoria C. Sugestão que seja utilizado a experiência de 100hrs. Na IS temos valores diferentes para SBSP e SBRJ, sem embasamento técnico.

Justificativa:

As justificativas estão inclusas nos textos das contribuições.

CONTRIBUIÇÃO Nº 15 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22896

Identificação	
Autor da Contribuição: FABRICIO SULZBACHER Categoria: Empresa de transporte aéreo regular	Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais" Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE C5 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: C5 Alterar texto incluindo ao final “para as empresas aéreas entrantes”: “Processo de autorização para empresas aéreas entrantes”. As empresas aéreas que já operam atendem de uma forma ou de outra os requisitos propostos, porém, as alterações irão demandar grande burocracia. Outra opção é o prazo de 12 meses para que as adequações sejam realizadas.	
Justificativa: As justificativas estão incluídas nos textos das contribuições.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22897	
Identificação	
Autor da Contribuição: FABRICIO SULZBACHER Categoria: Empresa de transporte aéreo regular	Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais" Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE D4 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: D4.7.3 e C4.9.3: Remover a limitação de vento de través reduzida a 5kt pois não tem embasamento técnico. Cabe às empresas aéreas, através de suas análises de risco, definirem os parâmetros operacionais.	
D4.7.1 e C4.9.1: A experiência requerida para cada aeródromo especial deve ser a mesma uma vez que pertencem à categoria C. Sugestão que seja utilizado a experiência de 100hrs. Na IS temos valores diferentes para SBSP e SBRJ, sem embasamento técnico.	
D4.9.5.1 Restrição que não é prevista no SBRJ. Se existe um programa de treinamento a ser definido com base em análise de risco, cabe às empresas aéreas a definição do seu currículo.	
Justificativa: As justificativas estão incluídas nos textos das contribuições.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 17 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 22900	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A Categoria: Empresa de transporte aéreo regular	Documento: Proposta da Instrução Suplementar (IS) nº 121-0XX (121-0XXA), "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeroportos especiais" Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 121-0XX APÊNDICE C Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Em atenção à consulta setorial supracitada, encaminhando, para fins de contribuição às normas estabelecidas por essa Agência, observações operacionais pertinentes à Azul Linhas Aéreas, no que tange os termos	

referenciados na Minuta de IS 121-0XXA.

Desta feita, em atenção ao disposto nos itens C4.9.7 do “APÊNDICE C – AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO COM AERONAVES A REAÇÃO NO AERÓDROMO SBRJ” e D4.7.7 do “APÊNDICE D – AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO COM AERONAVES A REAÇÃO NO AERÓDROMO SBSP” desta minuta, o operador, que ao longo dos anos tem operado dentro das normas de segurança e, seguindo todas as regras estabelecidas no RBAC 121 vem expor sua contribuição a esta Consulta Setorial.

Conforme descrito nos itens supracitados, o texto base de referência utilizado para descrever os requerimentos desta minuta é o AC 25-32 do FAA - Landing Performance Data for Time-of-Arrival Landing Performance Assessments. Conforme publicado neste, no que tange o item 2 – Applicability e subitem 2.2, a AC não é mandatória, tampouco regulamentar, não constituindo um requerimento ao operador aéreo, e sim uma recomendação atendendo ao exposto pelo Aviation Rulemaking Committee (ARC).

Neste ponto, os textos apresentados nos itens C4.9.7 e D4.7.7 da minuta divergem do que é exposto no documento publicado pela FAA, tornando-se uma obrigação regulamentar ao operador aéreo, conforme redação:

“C4.9.7 – O operador deve estabelecer procedimentos...” (Minuta de IS 121-0XXA)

Outrossim, a referida AC não estabelece o conservadorismo de 115% no cálculo de in-flight landing distance como descrito nos itens C4.9.7 e D4.7.7 da minuta e, portanto, fica à critério do operador, sem penalização de suas operações, considerar a fatoração da pista nos cálculos, evitando assim um incremento na incidência de voos alternados ou restrição de desempenho.

Cabe ressaltar que, o Procedimento Operacional Padrão (SOP) da Azul Linhas Aéreas, prevê a obrigatoriedade do cálculo de in-flight landing distance em todas suas operações através da utilização do software de desempenho do fabricante da aeronave, contemplando a última informação disponível sobre a condição da pista de pouso e, portanto, garante que todas suas operações sejam efetuadas com segurança, dentro do que é estabelecido nos regulamentos desta Agência.

Em vista disso, e considerando os contrapontos apresentados, a Engenharia de Operações da Azul Linhas Aéreas propõe que a redação do texto apresentada na Minuta seja revisada considerando a não obrigatoriedade da aplicação dos 115% da distância de pouso no cálculo da in-flight landing distance, sendo então redigida com a seguinte apresentação:

) por meio de dados de desempenho em voo estabelecidos de acordo com a AC 25-32 do FAA (usualmente denominados in-flight landing distance, Landing Performance Data for Time-of-Arrival Landing Performance Assessments ou similar).

Justificativa:

Consideramos, portanto, que tal revisão seja pertinente, e não apresente prejuízo ao proposto na minuta em questão e tampouco à segurança operacional, estando em concordância com o que é realizado pelas empresas aéreas no presente momento.

Permanecemos à disposição dessa Gerência para dirimir qualquer dúvida, bem como prestar os esclarecimentos adicionais que porventura venham a ser necessários para a continuidade do processo em questão.



**ILUSTRÍSSIMO SENHOR DIRETOR PRESIDENTE – JULIANO ALCÂNTARA
NOMAN – E SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS – SPO –
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC**

Assunto: Consulta Setorial nº 04/2022

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Penteadó de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 9º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por suas procuradoras, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar suas **CONTRIBUIÇÕES** ao presente processo de consulta setorial.

Trata-se de processo de consulta setorial instaurado por esta I. Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”) com a proposta de edição de Instrução Suplementar (“IS”) intitulada “Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeródromos especiais segundo RBAC nº 121.

Essa proposta se enquadra no contexto de revogação das Instruções de Aviação Civil (“IAC”) 3130-121-1296 e 121-1013, que estabelecem procedimentos específicos para os aeroportos de Santos Dumont e Congonhas, respectivamente.

A nova IS pretende harmonizar os procedimentos e requisitos de operação para os aeroportos especiais, além de também estabelecer procedimentos dos detentores de certificado que operam sob o RBAC nº 121 para a qualificação de aeródromos e procedimentos de qualificação de pilotos relacionados a cada aeródromo.

Para tanto, dentre outras, foram apresentados critérios para a classificação de aeródromos pelo operador aéreo, conforme descrito no item 5.2.1., do referido normativo.

Nota-se que o item 5.2.1, b), prevê que o aeródromo será classificado como Grupo B, se apresentar algumas especificidades. Entretanto, alguns desses critérios não são claramente definidos, permitindo insegurança quanto a sua interpretação, motivo pelo qual sugere-se que sejam alterados ou esclarecidos, conforme abaixo:

Item	Justificativa	Sugestão
5.2.1, "b) Grupo B – aeródromos que, na avaliação do operador, demande considerações adicionais, em razão de especificidades como:"	A falta de Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC) demanda que o aeródromo requeira considerações adicionais, devendo ser classificado como "Grupo B".	Recomenda-se a inclusão de item que preveja que a falta de SESCINC qualifica o aeródromo como "Grupo B".
5.2.1, "II- ausência de sistema visual indicador de rampa de aproximação na pista de pouso e decolagem quando da existência de uma ou mais condições especificadas na seção 154.305(j)(1)(i) do RBAC nº 154;"	O item não deixa claro se, no caso de necessitar do sistema visual, o aeródromo será classificado como "Grupo B" no caso de ter o sistema visual indicador de rampa de aproximação em apenas uma cabeceira.	Esclarecer se ter o sistema visual indicador de rampa de aproximação em apenas uma cabeceira é o bastante para não o classificar como "Grupo B"
5.2.1, "II- ausência de sistema visual indicador de rampa de aproximação na pista de pouso e decolagem quando da existência de uma ou mais condições especificadas na seção 154.305(j)(1)(i) do RBAC nº 154;"	O item, em conjunto com os demais normativos da Agência, não deixa claro se é obrigatório que o operador de aeródromo ofereça sistema visual indicador de rampa de aproximação na pista de pouso e decolagem quando existentes as condições mencionadas no RBAC nº 154. Isso, pois, apesar da Portaria proposta pela Agência na Consulta Pública nº 21/2021 constar a obrigatoriedade do aeródromo fornecê-lo como elemento mínimo de infraestrutura (art. 1º, I, e), na IS proposta nesta Consulta Pública esse item permite a ausência desse sistema para qualificação como "Grupo B".	Esclarecer se o sistema é obrigatório para operação do aeródromo, devendo eventual Portaria a ser promulgada harmonizar-se com o proposto nessa Consulta Pública.

5.2.1, "VIII-ocorrência frequente de condições climáticas que possam dificultar o uso de referências visuais ou o controle da aeronave, como chuva, neve, neblina, fumaça, ventos de través, turbulência e <i>windshear/microburst</i> ;"	A falta de definição do que seria uma ocorrência "frequente" e da quantidade de dificuldade para o uso de referências visuais ou o controle da aeronave, torna imprecisa a possibilidade de qualificação do aeródromo como "Grupo B".	Estabelecer referências de frequência e quantidade para o enquadramento.
5.2.1, "IX- requisitos de gradiente de subida alto;"	A falta de definição do que seria um gradiente de subida "alto", torna imprecisa a possibilidade de qualificação do aeródromo como "Grupo B".	Estabelecer referências de gradiente de subida para o enquadramento.

A AZUL espera que a ANAC considere os pontos apresentados em sua sugestão, bem como permanece à disposição desta I. Agência para mais esclarecimentos.

De Barueri/SP para Brasília/DF, 4 de Agosto de 2022.



RACHEL FISCHER MENNA BARRETO
Gerente Jurídica Cível e Regulatório – OAB/SP 248.779



VERÔNICA BOCKMANN GALVÃO SILVA
Advogada Regulatório – OAB/SP 441.000



AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534



**ATA DA ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA
REALIZADA EM 28 DE MARÇO DE 2022**

1. Data, Hora e Local: 28 de março de 2022, às 15:00 horas, na sede social da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Companhia"), localizada na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo.

2. Convocação e Presença: Convocação dispensada, nos termos do artigo 124, §4º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, devido à presença dos acionistas representando a totalidade do capital social da Companhia, a saber: **(i)** Azul S.A., neste ato representada na forma do seu Estatuto Social; e **(ii)** David Gary Neeleman, por seu procurador, o Sr. John Peter Rodgerson.

3. Mesa: Assumiu a Presidência da Mesa o Sr. John Peter Rodgerson, que convidou a mim, Aline de Oliveira Guedes, para secretariar os trabalhos.

4. Ordem do Dia: Apreciar e deliberar sobre as seguintes matérias:

A. Em Assembleia Geral Ordinária:

- I. tomada das contas dos administradores e os resultados relativos ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021; e
- II. destinação dos resultados do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021.

B. Em Assembleia Geral Extraordinária:

- I. ratificação da outorga de autorização para publicação e divulgação das Demonstrações Financeiras da Companhia, relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021;
- II. reeleição da Diretoria, com unificação do mandato de ambos os seus membros;
- III. ampliação do objeto social da Companhia, com a consequente alteração do artigo 4º do Estatuto Social;
- IV. inclusão do "Parágrafo Único" ao Artigo 16 do Estatuto Social da Companhia;

- V. exclusão do Artigo 23 do Estatuto Social da Companhia, com a consequente renumeração do artigo subsequente;
- VI. consolidação do Estatuto Social da Companhia;
- VII. atualização do endereço de uma das filiais da Companhia, localizada na Capital do Estado de Porto Alegre;
- VIII. atualização do endereço da filial da Companhia localizada no município de Barreiras/BA; e
- IX. abertura de quatro novas filiais da Companhia.

5. **Deliberações:** Instalada a reunião e após a discussão das matérias da Ordem do Dia, foram aprovadas, por unanimidade:

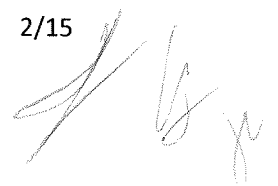
A. Em Assembleia Geral Ordinária:

- I. as contas dos administradores da Companhia, bem como as Demonstrações Financeiras da Companhia, acompanhadas do parecer emitido pela Ernst & Young Auditores Independentes S.S., sem ressalvas, relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021, as quais integram os resultados da Azul S.A., na qualidade de entidade controladora da Companhia; e
- II. a destinação do resultado positivo do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2021, no montante de R\$ 4.676.317.121,71 (quatro bilhões, seiscentos e setenta e seis milhões, trezentos e dezessete mil, cento e vinte e um reais e setenta e um centavos) à conta de prejuízos acumulados da Companhia, na forma do artigo 189, *caput*, da Lei nº 6.404/76.

B. Em Assembleia Geral Extraordinária:

- I. a ratificação da outorga de autorização para publicação e divulgação, na forma da Lei, das Demonstrações Financeiras da Companhia, acompanhadas do parecer emitido pela Ernst & Young Auditores Independentes S.S., sem ressalvas, relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021, as quais integram os resultados da Azul S.A., na qualidade de entidade controladora da Companhia;
- II. a reeleição e unificação dos mandatos de ambos os membros da Diretoria da Companhia, nos termos do Artigo 11 do Estatuto Social da Companhia, a saber:

(a) Sr. **John Peter Rodgerson**, norte-americano, casado, administrador, portador da cédula de identidade RNE nº V558442-M CGPI/DIREX/DPF,



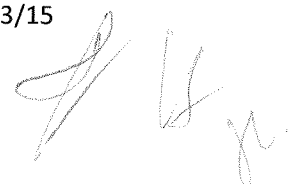
com passaporte americano sob o nº 561531885, inscrito no CPF/ME sob o nº 233.337.188-98, para o cargo de **Diretor-Presidente**; e

(b) Sr. Antonio Flávio Torres Martins Costa, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº 2686177, com passaporte brasileiro FS252421, inscrito no CPF/ME sob o nº 311.134.197-68, para o cargo de **Diretor de Operações e Manutenção**;

ambos com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, para um mandato unificado de 3 (três) anos, sendo devidamente empossados em seus respectivos cargos mediante a assinatura do Termo de Posse, conforme **Anexos I e II** à presente ata, a serem lavrados também em livro próprio, devendo permanecer em seu cargo até eventual reeleição ou nomeação de membro substituto;

- III. a ampliação do objeto social da Companhia, para inclusão da atividade referente à “intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários, incluindo plataforma de marketplace”, vinculado ao CNAE 7490-1/04, com a consequente alteração do Artigo 4º do Estatuto Social da Companhia, que passa a vigor com a seguinte redação:

“Artigo 4º - A Companhia tem por objeto social: **(a)** a exploração dos serviços de transporte aéreo regular de âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, incluindo o transporte de medicamentos, produtos e insumos farmacêuticos e farmoquímicos, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; **(b)** a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; **(c)** a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves, motores, partes e peças, próprias ou de terceiros; **(d)** a prestação de serviços de hangaragem de aviões; **(e)** a prestação de serviços de atendimento de pátio e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves; **(f)** o desenvolvimento de outras atividades conexas, incidentais, complementares ou relacionadas às atividades anteriores; **(g)** a exploração de atividades de franquias e licenciamento; **(h)** o desenvolvimento de atividade de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de cargas e malas postais; **(i)** a importação de óleo lubrificante acabado para utilização em aeronaves; **(j)** ministrar cursos de segurança da aviação civil e matérias correlatas, nos



termos da regulamentação aplicáveis; **(k)** a exploração dos serviços de correspondente bancário; **(l)** a exploração de serviços combinados de escritório e apoio administrativo; **(m)** a participação direta em outras sociedades; e **(n)** a intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários, incluindo plataforma de *marketplace*.”

- IV. a inclusão do “Parágrafo Único” ao Artigo 16 do Estatuto Social da Companhia, que passa a vigor com a seguinte redação:

“**Artigo 16** - As procurações serão sempre outorgadas em nome da Companhia: **(a)** pelo Diretor-Presidente; ou **(b)** por quaisquer 02 (dois) Diretores em conjunto; assim como especificarão os poderes conferidos e, com exceção daquelas para fins judiciais, terão um período de validade limitado a 01 (um) ano, observados os limites estipulados pela Assembleia Geral, pelo presente Estatuto e pela lei.

Parágrafo Único: Na ausência de determinação de período de validade nas procurações outorgadas pela Companhia, presumir-se-á que tais procurações vigorarão pelo prazo de 01 (um) ano.”

- V. em razão da revogação dos artigos 184, 185 e 186 do Código Brasileiro de Aeronáutica, com o advento da Lei nº 13.842, de 17 de junho de 2019, os acionistas decidem excluir a íntegra do Artigo 23 do Estatuto Social da Companhia, a saber:

“**Artigo 23** - A Companhia deverá submeter modificações ao presente Estatuto Social à prévia aprovação da autoridade de aviação civil, para serem apresentadas ao Registro do Comércio, observadas eventuais exceções previstas na legislação aplicável.”

para que o Artigo 23 passe a vigor com a seguinte redação:

“**Artigo 23** - A Companhia será liquidada nos casos previstos em lei, sendo a Assembleia Geral o órgão competente para determinar a forma de liquidação e nomear o liquidante e o Conselho Fiscal que deverá funcionar no período de liquidação.”

- VI. a consolidação do Estatuto Social da Companhia, incluindo ajustes meramente formais, de modo que passe a vigor nos termos do **Anexo III** à presente ata, sendo arquivado na sede social da Companhia e na Junta

Comercial do Estado de São Paulo, ficando, porém, dispensada a sua publicação;

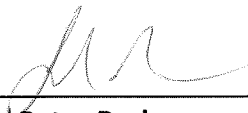
- VII. a atualização do endereço da filial da Companhia inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.296.295/0005-93, registrada na JUCERGS sob o NIRE 43901354371, e na JUCESP sob o NIRE 43901373066, então localizada na Avenida Severo Dullius, nº 900100, Bairro Anchieta, CEP 90200-971, na Capital Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, para que passe a constar como sua atual localização: **“Avenida Severo Dullius, nº 90010, Bairro Anchieta, CEP 90200-310, na Capital Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul (Aeroporto Internacional Salgado Filho - Porto Alegre Airport)”**;
- VIII. a atualização do endereço da filial da Companhia inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.296.295/0089-00, registrada na JUCEBA sob o NIRE 29901091477, então localizada na Rua Serra da Bandeira, s/nº, Zona Rural, Vila da Boa Esperança, CEP 47800-001, no município de Barreiras, Estado da Bahia, para que passe a constar como sua atual localização: **“Rodovia BA 826, KM 9, Aeroporto Regional de Barreiras, Área Rural de Barreiras, CEP 47819-899, no município de Barreiras, Estado da Bahia (Aeroporto Regional de Barreiras)”**; e
- IX. a abertura das seguintes novas filiais da Companhia:
- **CNF - Confins/MG (Hangar):** com endereço na Rodovia LMG-800, s/nº, Distrito Industrial Genesco Aparecido de Oliveira, CEP 33240-100, no município de Lagoa Santa, Estado de Minas Gerais (Aeroporto Internacional de Belo Horizonte/Confins -Tancredo Neves);
 - **ERN - Eirunepé/AM:** com endereço na Estrada Laurentino Bonfim, s/nº, Bairro Nossa Senhora de Fátima, CEP 69880-000, no município de Eirunepé, Estado do Amazonas (Aeroporto Regional de Eirunepé - Amaury Feitosa Tomaz);
 - **ITB - Itaituba/PA:** com endereço na Rodovia Transamazônica, s/nº, Jardim Aeroporto, CEP 68184-222, no município de Itaituba, Estado do Pará (Aeroporto Regional de Itaituba - Wirland Freire); e
 - **UNA - Comandatuba/BA:** com endereço na Avenida Frei Silvério, s/nº, Fazenda Aeroporto, CEP 45690-000, no município de Una, Estado da Bahia (Aeroporto de Una-Comandatuba).

Por fim, os acionistas resolvem autorizar a Diretoria da Companhia a tomar todas as providências necessárias para a implementação das deliberações supra, ratificando todos os atos praticados nesse sentido.

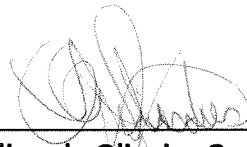
6. Encerramento: Nada mais havendo a ser tratado e inexistindo qualquer outra manifestação, foram os trabalhos suspensos pelo tempo necessário à lavratura da presente ata que, lida e achada conforme, foi aprovada e assinada pela Mesa e pelos acionistas presentes.

A presente ata é cópia fiel da original lavrada em livro próprio.

Mesa:



John Peter Rodgerson
Presidente



Aline de Oliveira Guedes
Secretária



ACIONISTAS PRESENTES
À ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA DA COMPANHIA
REALIZADA EM 28 DE MARÇO DE 2022

ACIONISTAS	AÇÕES ORDINÁRIAS	%
AZUL S.A. , sociedade por ações de capital aberto, com sede na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Bairro Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.305.994/0001-29.	4.646.562.333	100%
DAVID GARY NEELEMAN , brasileiro, portador da cédula de identidade RG nº 53.031.273-6 SSP/SP, inscrito no CPF/ME sob o nº 744.573.731-68.	01	0,00%
TOTAL	R\$ 4.646.562.334,00	

Barueri/SP, 28 de março de 2022.



AZUL S.A.

Por: John Peter Rodgerson



DAVID GARY NEELEMAN

Por: John Peter Rodgerson



ANEXO I

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534

TERMO DE POSSE E DESIMPEDIMENTO

Por este instrumento, **John Peter Rodgerson**, norte-americano, casado, administrador, portador da cédula de identidade RNE nº V558442-M CGPI/DIREX/DPF, com passaporte americano sob o nº 561531885, inscrito no CPF/ME sob o nº 233.337.188-98, com endereço comercial na Avenida Marcos Penteados de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, neste ato toma posse do cargo de **Diretor-Presidente da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Companhia")**, sociedade por ações, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.296.295/0001-60, com seus atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo sob o NIRE 35.300.359.534, pelo que assina o presente Termo de Posse e Desimpedimento, declarando atender a todas as condições de elegibilidade previstas nos artigos 146 e 147 da Lei nº 6.404/76, atestando não estar impedido de exercer a administração da Companhia por lei especial, ou em virtude de condenação cuja pena vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos; ou por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato; ou contra a economia popular, contra o sistema financeiro nacional, contra normas de defesa da concorrência, contra as relações de consumo, a fé pública, ou a propriedade.

Para os fins do artigo 149, §2º, da Lei 6.404/76, declara o signatário que receberá eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos à sua gestão no endereço comercial supramencionado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Por ser expressão da verdade, firma-se o presente instrumento.

Barueri/SP, 28 de março de 2022.



John Peter Rodgerson
Diretor-Presidente

ANEXO II

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534

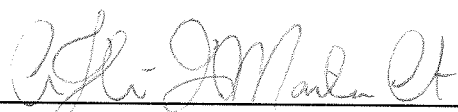
TERMO DE POSSE E DESIMPEDIMENTO

Por este instrumento, **Antonio Flávio Torres Martins Costa**, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº 2686177, com passaporte brasileiro FS252421, inscrito no CPF/ME sob o nº 311.134.197-68, com endereço comercial na Avenida Marcos Penteados de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, neste ato toma posse do cargo de **Diretor de Operações e Manutenção** da **Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.** ("Companhia"), sociedade por ações, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.296.295/0001-60, com seus atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo sob o NIRE 35.300.359.534, pelo que assina o presente Termo de Posse e Desimpedimento, declarando atender a todas as condições de elegibilidade previstas nos artigos 146 e 147 da Lei nº 6.404/76, atestando não estar impedido de exercer a administração da Companhia por lei especial, ou em virtude de condenação cuja pena vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos; ou por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato; ou contra a economia popular, contra o sistema financeiro nacional, contra normas de defesa da concorrência, contra as relações de consumo, a fé pública, ou a propriedade.

Para os fins do artigo 149, §2º, da Lei 6.404/76, declara o signatário que receberá eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos à sua gestão no endereço comercial supramencionado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Por ser expressão da verdade, firma-se o presente instrumento.

Barueri/SP, 28 de março de 2022.



Antonio Flávio Torres Martins Costa
Diretor de Operações e Manutenção

ANEXO III

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534

ESTATUTO SOCIAL

Capítulo I

Denominação, Duração, Sede e Objeto

Artigo 1º - Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. é uma sociedade por ações, regida pelo disposto no presente Estatuto Social e pelas demais disposições legais aplicáveis.

Artigo 2º - A Companhia possui prazo de duração indeterminado.

Artigo 3º - A Companhia tem sua sede social no município de Barueri, Estado de São Paulo, na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040.

Parágrafo Único: Mediante deliberação da Assembleia Geral, a Companhia poderá abrir ou fechar filiais, agências, escritórios e representações e quaisquer outros estabelecimentos para a realização das atividades da Companhia em qualquer parte do território nacional ou no exterior.

Artigo 4º - A Companhia tem por objeto social: **(a)** a exploração dos serviços de transporte aéreo regular de âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, incluindo o transporte de medicamentos, produtos e insumos farmacêuticos e farmoquímicos, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; **(b)** a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; **(c)** a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves, motores, partes e peças, próprias ou de terceiros; **(d)** a prestação de serviços de hangaragem de aviões; **(e)** a prestação de serviços de atendimento de pátio e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves; **(f)** o desenvolvimento de outras atividades conexas, incidentais, complementares ou relacionadas às atividades anteriores; **(g)** a exploração de atividades de franquias e licenciamento; **(h)** o desenvolvimento de atividade de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de cargas e malas postais; **(i)** a importação de óleo lubrificante acabado para utilização em aeronaves; **(j)** ministrar cursos de segurança da aviação civil e matérias correlatas, nos termos da regulamentação aplicável; **(k)** a exploração dos serviços de correspondente bancário; **(l)** a exploração de serviços combinados de escritório e apoio administrativo; **(m)** a participação direta em outras sociedades; e **(n)** a intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários, incluindo plataforma de *marketplace*.

Capítulo II **Capital Social e Ações**

Artigo 5º - O capital social da Companhia é de R\$ 4.646.562.334,00 (quatro bilhões, seiscentos e quarenta e seis milhões, quinhentos e sessenta e dois mil, trezentos e trinta e quatro reais) dividido em 4.646.562.334 (quatro bilhões, seiscentos e quarenta e seis milhões, quinhentas e sessenta e duas mil, trezentas e trinta e quatro) ações ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal.

Parágrafo Primeiro - Cada ação ordinária dará direito a 01 (um) voto nas deliberações nas Assembleias Gerais.

Parágrafo Segundo - É vedada a conversão de ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

Capítulo III **Assembleias Gerais**

Artigo 6º - As Assembleias Gerais serão convocadas por qualquer Diretor da Companhia ou pelo Conselho Fiscal, nos casos previstos em lei e, ainda, a pedido de qualquer acionista, sendo que o pedido deverá ser acompanhado da descrição dos assuntos a serem tratados na referida Assembleia Geral.

Parágrafo Primeiro - Sem prejuízo das formalidades previstas na legislação aplicável, os acionistas da Companhia deverão ser convocados para as Assembleias Gerais de Acionistas mediante comunicação escrita enviada com, no mínimo, 08 (oito) dias de antecedência da data marcada para sua realização.

Parágrafo Segundo - Será regular a Assembleia Geral a que comparecerem todos os acionistas, independentemente das formalidades legais referentes à convocação.

Parágrafo Terceiro - As atas serão lavradas na forma de sumário dos fatos, salvo decisão em contrário do Presidente da Assembleia, e serão publicadas com omissão das assinaturas dos acionistas.

Artigo 7º As Assembleias Gerais da Companhia serão ordinárias ou extraordinárias, devendo realizar-se conforme segue:

I - ordinariamente, nos quatro primeiros meses seguintes ao encerramento do exercício social, de acordo com o Artigo 132 da Lei nº 6.404/76; e

II - extraordinariamente, sempre que necessário, quando o interesse social assim o exigir, ou quando as disposições do presente Estatuto Social ou da legislação aplicável exigirem deliberações dos acionistas.

Artigo 8º - Ressalvadas as hipóteses previstas em lei, as deliberações da Assembleia Geral serão tomadas por maioria de votos dos presentes, não se computando os votos em branco.

Capítulo IV Administração

Artigo 9º - A Companhia será administrada por uma Diretoria constituída de 02 (dois) Diretores, sendo 01 (um) Diretor-Presidente e 01 (um) Diretor de Operações e Manutenção, todos residentes no País, acionistas ou não, eleitos pela Assembleia Geral.

Artigo 10 - Os Diretores da Companhia terão as seguintes atribuições específicas:

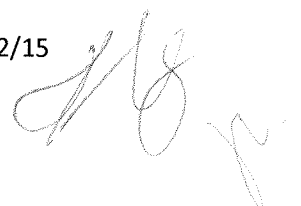
I - Ao Diretor-Presidente competirá: **(i)** conduzir os negócios gerais da Companhia, estabelecendo a política comercial, administrativa, financeira e de desenvolvimento; **(ii)** elaborar o orçamento geral da Companhia e planos de expansão; **(iii)** encarregar-se da contratação e demissão de recursos humanos; **(iv)** sugerir os investimentos a serem realizados pela Companhia; **(v)** definir a política de *marketing* e de vendas a ser cumprida pela área comercial; e **(vi)** encarregar-se da gestão do material aeronáutico para as áreas de engenharia e manutenção da Companhia, inclusive dos Relatórios de Confiabilidade, Pontualidade e Regularidade e Comportamento Operacional de Componentes; e

II - Ao Diretor de Operações e Manutenção competirá: **(i)** elaborar e aprovar as Normas e Procedimentos de Operacionais, incluindo o Manual de Operações, de acordo com a legislação em vigor; **(ii)** elaborar o Programa de Treinamento das tripulantes técnicas; **(iii)** dimensionar o efetivo das tripulações, de acordo com a regulamentação em vigor; **(iv)** propor as promoções a comandante; **(v)** planejar e coordenar todos os procedimentos necessários para a implantação de novas rotas; **(vi)** restringir ou mesmo suspender as operações da Companhia, conforme requerido e de acordo com o especificado no RBHA 121; **(vii)** elaborar e aprovar o Plano de Manutenção, o Manual de Manutenção e as Normas e Procedimentos de Manutenção; **(viii)** providenciar a manutenção de aeronaves, motores, hélices, partes, equipamentos e componentes utilizados pela Companhia; e **(ix)** executar os trabalhos de Controle Técnico de Manutenção.

Artigo 11 - Os Diretores serão eleitos para um mandato de 03 (três) anos, e poderão ser reeleitos.

Artigo 12 - Ocorrendo vacância, por qualquer motivo, de qualquer cargo na Diretoria, o respectivo substituto será escolhido pela Assembleia Geral em reunião a ser realizada no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a ocorrência da vacância.

Parágrafo Único: O Diretor designado nos termos deste Artigo exercerá suas funções pelo prazo restante do mandato do Diretor que for substituído.



Artigo 13 - Os Diretores tomarão posse mediante assinatura do respectivo termo no livro das Atas da Diretoria, estando sujeitos aos requisitos, impedimentos, deveres, obrigações e responsabilidades previstos nos Artigos 145 a 158 da Lei nº 6.404/76.

Artigo 14 - Compete à Diretoria a representação da Companhia, a administração dos negócios sociais em geral e a prática, para tanto, de todos os atos necessários ou convenientes, ressalvados aqueles para os quais seja por lei ou pelo presente Estatuto atribuída a competência da Assembleia Geral.

Artigo 15 - A representação da Companhia perante terceiros, em juízo ou fora dele, ativa ou passivamente, compete: **(a)** ao Diretor-Presidente, isoladamente; ou **(b)** a quaisquer 02 (dois) Diretores em conjunto; ou **(c)** a qualquer procurador com poderes especiais, nomeado na forma do Artigo 16.

Parágrafo Único: A Companhia pode, nas assembleias gerais ou reuniões de sócios de sociedade por ela controlada, bem como em atos decorrentes do exercício de poderes constantes de procuração "ad judícia" e perante órgãos de qualquer esfera de governo, ser representada por um único Diretor ou procurador.

Artigo 16 - As procurações serão sempre outorgadas em nome da Companhia: **(a)** pelo Diretor-Presidente; ou **(b)** por quaisquer 02 (dois) Diretores em conjunto; assim como especificarão os poderes conferidos e, com exceção daquelas para fins judiciais, terão um período de validade limitado a 01 (um) ano, observados os limites estipulados pela Assembleia Geral, pelo presente Estatuto e pela lei.

Parágrafo Único: Na ausência de determinação de período de validade nas procurações outorgadas pela Companhia, presumir-se-á que tais procurações vigorarão pelo prazo de 01 (um) ano.

Artigo 17 - A Diretoria reunir-se-á quando convocada por qualquer de seus membros, sempre que assim exigirem os negócios sociais, com antecedência mínima de 05 (cinco) dias, e a reunião somente será instalada com a presença da totalidade de seus membros. As deliberações nas reuniões da Diretoria serão tomadas por unanimidade de votos. Cópias das atas das reuniões da Diretoria serão obrigatoriamente encaminhadas a todos os Acionistas da Companhia.

Artigo 18 - Exceto nas hipóteses previstas no Parágrafo Único abaixo ou mediante autorização expressa da Assembleia Geral, são expressamente vedados, sendo nulos e inoperantes com relação à Companhia, os atos de qualquer Diretor, procurador ou funcionário que envolvam a Companhia em obrigações relativas a negócios ou operações estranhas ao objeto da Companhia, tais como fianças, avais, endossos ou quaisquer outras garantias em favor de terceiros.

Parágrafo Único: A Companhia poderá, devidamente representada por qualquer Diretor ou procurador com poderes especiais nomeado na forma do Artigo 16,



contratar operações financeiras de derivativos, hedge, swap, abertura de linhas de crédito e outras operações financeiras similares relacionadas a negócios ou operações da Companhia, suas controladas e/ou controladoras, ou outorgar fianças, avais, endossos ou constituir quaisquer garantias em relação a referidas operações em favor da Companhia, suas controladas e/ou controladoras, desde que: **(a)** tenham valor individual inferior ao equivalente em Reais à 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal; ou **(b)** tenham sido expressamente autorizados pela Assembleia Geral.

Capítulo V Conselho Fiscal

Artigo 19 - A Companhia terá um Conselho Fiscal, não permanente, composto por 03 (três) membros, acionistas ou não, eleitos pela Assembleia Geral que deliberar sua instalação e que fixará sua remuneração, respeitados os limites legais, sendo certo que qualquer acionista poderá, a qualquer tempo, recorrer a instalação do Conselho Fiscal da Companhia. Quando de seu funcionamento, o Conselho Fiscal terá as atribuições e os poderes conferidos por lei.

Capítulo VI Exercício Social, Balanço e Lucros

Artigo 20 - O exercício social tem início em 1º de janeiro e termina em 31 de dezembro de cada ano. Ao final de cada exercício social deverá ser preparado um balanço geral, bem como as demais demonstrações financeiras, observadas as disposições legais vigentes e as disposições deste Artigo.

Parágrafo Primeiro - A Companhia distribuirá, como dividendo obrigatório, o mínimo de 0,1% (zero vírgula um por cento) do lucro líquido do exercício, apurado na forma da lei.

Parágrafo Segundo - É facultado à Diretoria determinar o levantamento de balanços em períodos menores, inclusive mensais, para fins de distribuição de dividendos intermediários ou intercalares que, quando distribuídos, poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.

Artigo 21 - A Companhia poderá pagar, aos seus acionistas, mediante aprovação da Assembleia Geral, juros sobre capital próprio, os quais poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.

Capítulo VII Disposições Gerais

Artigo 22 - A Companhia deverá observar os acordos de acionistas arquivados em sua sede, devendo a Diretoria abster-se de arquivar transferências de ações, e o

presidente da Assembleia Geral e o presidente da reunião da Diretoria absterem-se de computar votos contrários aos seus termos.

Capítulo VIII
Liquidação e Dissolução

Artigo 23 - A Companhia será liquidada nos casos previstos em lei, sendo a Assembleia Geral o órgão competente para determinar a forma de liquidação e nomear o liquidante e o Conselho Fiscal que deverá funcionar no período de liquidação.

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

DIRETORIA DE SEGURANÇA DE VOO

1. OBJETIVO

O presente documento visa apresentar as considerações da Diretoria de Segurança de Voo do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) acerca da proposta de edição de Instrução Suplementar intitulada "Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeródromos especiais segundo o RBAC nº 121" proposta pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) por meio da Consulta Setorial nº 04/2022.

2. INTRODUÇÃO

Conforme Justificativa apresentada pela Agência e constante na Consulta Setorial, a presente proposta encontra-se no contexto de revogação das Instruções de Aviação Civil (IAC) 3130-121-1296, intitulada "Procedimentos e requisitos complementares para operação de grandes aviões categoria transporte no Aeroporto Santos Dumont"; e 121-1013, intitulada "Procedimentos e requisitos técnico-operacionais complementares para operação no Aeroporto de Congonhas", que viriam a ser substituídas pela Instrução Suplementar nº 121-0XX, que também contemplará os procedimentos para classificação de aeródromos pelos detentores de certificado que operam sob o RBAC nº 121.

Entendemos a proposta de revogação das IACs supracitadas, seguida da respectiva substituição por uma IS, como uma modernização regulatória, onde os requisitos aplicáveis aos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont refletirão melhor a realidade operacional da aviação brasileira, em oposição aos antigos dispositivos que tinham mais de uma década desde a entrada em vigor, e que nunca foram revisadas, sem que tivessem incluídas as atualizações em infraestrutura, performance, navegação e tecnologia ocorrida nos últimos tempos.

Os procedimentos para classificação de aeródromos especiais são um ganho na segurança operacional, uma vez que ao estabelecer critérios, listar exemplos de especificidades e ainda discorrer sobre o treinamento dos pilotos, interpretamos que os operadores estarão em 'um mesmo patamar' quanto à segurança operacional, provendo informações precisas de riscos e mitigações aos seus tripulantes e setores operacionais.

3. CONTRIBUIÇÕES À MINUTA

Ao longo deste item iremos comentar e propor sugestões à minuta da Instrução Suplementar nº 121-0XX, com foco na melhoria da segurança operacional e na robustez do dispositivo, frente a cenários atuais e que hipoteticamente venham surgir, em especial

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representações:

Brasília/DF 61 3964-3838
Campinas/SP 19 3725-6579
Rio de Janeiro/RJ 21 3916-3800
Porto Alegre/RS 51 3094-6619

Portal e Redes Sociais:

www.aeronautas.org.br
f t i @ sindicatonacionaldosaeronautas

na condição de novos operadores e/ou entrantes nos aeródromos especiais, em especial SBRJ e SBSP.

ITEM 5.3.3.1 "b": *b) o piloto em comando tenha se qualificado para o aeródromo usando um meio aceitável pela ANAC. Podem ser utilizados dispositivos de treinamento ou o acompanhamento de voos na cabine como observador. (grifo nosso)*

COMENTÁRIO: Julgamos que essa não seria o cenário mais conservador quando considerada a segurança operacional. Nesse ponto de vista, o acompanhamento de voos na cabine, na condição de observador, não assegura a qualificação necessária do piloto em comando. Sugerida remoção do trecho grifado.

ITEM 5.3.3 NOTA 2: *no caso de operações não regulares ou no caso de início das operações regulares para um novo aeródromo, pode não ser possível o cumprimento dessas condições. Assim, é aceitável que o operador utilize tripulações com ao menos um piloto instrutor de voo ou examinador credenciado entre os membros da tripulação requerida, até que haja pilotos qualificados em quantidade suficiente para a condução das operações normais no aeródromo. (grifo nosso)*

COMENTÁRIO: Sugerimos acrescentar à redação que tal processo seja comunicado formalmente quando no momento da requisição de autorização para operação no referido AD, informando ainda cronograma de instrução, previsão da quantidade de tripulantes a serem treinados para a operação, além de quantidade de operações a serem realizadas com instrutor de voo ou examinador compondo tripulação requerida.

ITEM 7.3: *Para as operações no aeródromo de SBRJ, a partir de 12 meses após a data de vigência desta IS, serão considerados qualificados os pilotos que tiverem operado em SBRJ, em avião ou simulador de voo, nos últimos 60 dias. A data de obtenção da qualificação será considerada como a data dessa última operação. Dessa forma, esses pilotos ficam dispensados dos procedimentos de obtenção de qualificação previstos em C4.11.5 devendo atender somente os requisitos para renovação ou recuperação da qualificação, nos prazos aplicáveis.*

COMENTÁRIO: Sugerido alterar redação de forma a constar expressamente que serão considerados qualificados os pilotos que tiverem operado em SBRJ, em avião ou simulador de voo, correspondente ao TIPO que será considerado qualificado.

ITEM 7.4: *Para as operações no aeródromo de SBSP, a partir de 12 meses após a data de vigência desta IS, serão considerados qualificados para os pilotos que tiverem operado em SBSP, em avião ou simulador de voo, no último ano. A data de obtenção da qualificação será considerada como a data da última operação. Dessa forma, esses pilotos ficam dispensados dos procedimentos de obtenção de qualificação previstos em D4.9.5, devendo atender somente os requisitos para renovação ou recuperação da qualificação, nos prazos aplicáveis.*

COMENTÁRIO: Sugerido alterar redação de forma a constar expressamente que serão considerados qualificados os pilotos que tiverem operado em SBSP, em avião ou simulador de voo, correspondente ao TIPO que será considerado qualificado.

ITEM C4.1.1: *O operador deve realizar, como parte do SGSO, o gerenciamento do risco da operação no aeródromo SBRJ com o acúmulo de perigos e ameaças, aplicar as eventuais mitigações e limitações consideradas necessárias, e monitorar a sua eficácia. São exemplos de perigos e ameaças a inoperância ou pane de equipamentos, sistemas ou partes da aeronave que aumentem a complexidade da operação, condições meteorológicas adversas, fadiga dos tripulantes, baixa experiência dos pilotos e quaisquer outros julgados pertinentes pelo operador.*

COMENTÁRIO: A IS não descreve como tais pontos, especialmente "fadiga dos tripulantes", serão tratados dentro do gerenciamento do risco específico para SBRJ, não são apresentadas condições claras para que seja avaliado o atendimento ao item. Sugerida alteração da redação, trazendo mais especificidades ao item.

ITEM D4.1.1: *O operador deve realizar, como parte do SGSO, o gerenciamento do risco da operação no aeródromo SBSP com o acúmulo de perigos e ameaças, aplicar as eventuais mitigações e limitações consideradas necessárias, e monitorar a sua eficácia. São exemplos de perigos e ameaças a inoperância ou pane de equipamentos, sistemas ou partes da aeronave que aumentem a complexidade da operação, condições meteorológicas adversas, fadiga dos tripulantes, baixa experiência dos pilotos e quaisquer outros julgados pertinentes pelo operador.*

COMENTÁRIO: A IS não descreve como tais pontos, especialmente "fadiga dos tripulantes", serão tratados dentro do gerenciamento do risco específico para SBSP, não são apresentadas condições claras para que seja avaliado o atendimento ao item. Sugerida alteração da redação, trazendo mais especificidades ao item..

ITEM C4.1.2: *O operador deve estabelecer orientações para o gerenciamento do risco pelos pilotos durante as operações. As orientações devem permitir que os pilotos, antes de cada operação de pouso ou decolagem no aeródromo SBRJ, avaliem de forma prática a presença de perigos e ameaças à operação e, em especial, o acúmulo de perigos e ameaças presentes. As orientações devem incluir exemplos que auxiliem o PIC na tomada de decisão. (grifo nosso)*

COMENTÁRIO: O PIC terá acesso a informações e exemplos para subsidiar a tomada de decisão, em especial no que diz respeito a performance, desde que respeitada a declaração de conformidade prevista em C5.2 "C", a qual lista os equipamentos que não podem estar inoperantes para operações no aeródromo SBRJ, portanto, é necessário deixar tal fato expressamente claro no item, para que não seja sugerido ao PIC tomar uma decisão contrária, deixando o item supracitado, que viria a ser uma defesa, sem efeito para segurança operacional.

ITEM D4.1.2: *O operador deve estabelecer orientações para o gerenciamento do risco pelos pilotos durante as operações. As orientações devem permitir que os pilotos, antes de cada operação de pouso ou decolagem no aeródromo SBSP, avaliem de forma prática a presença de perigos e ameaças à operação e, em especial, o acúmulo de perigos e ameaças presentes. As orientações devem incluir exemplos que auxiliem o PIC na tomada de decisão. (grifo nosso)*

COMENTÁRIO: O PIC terá acesso a informações e exemplos para subsidiar a tomada de decisão, em especial no que diz respeito a performance, desde que respeitada a

declaração de conformidade prevista em D5.2 “C”, a qual lista os equipamentos que não podem estar inoperantes para operações no aeródromo SBSP, portanto, é necessário deixar tal fato expressamente claro no item, para que não seja sugerido ao PIC tomar uma decisão contrária, deixando o item supracitado, que viria a ser uma defesa, sem efeito para segurança operacional.

ITEM C4.5.1 *O operador deve implementar nas aeronaves utilizadas nas operações e nos simuladores utilizados para treinamento dos pilotos, as atualizações da base de dados e/ou software do EGPWS que impactem aproximações ou saídas do aeródromo SBRJ em até 60 dias de sua emissão.*

COMENTÁRIO: Entendemos que um prazo menor para atualização do EGPWS é perfeitamente factível. Sugerimos atualização no prazo de até 28 dias, que compreende um ciclo de atualização AIRAC. Ademais, a própria IS traz, em seu item C4.10.2.1, que SBRJ é afetado pelo relevo montanhoso e pela quantidade de obstáculos próximos às trajetórias de aproximação, arremetida e decolagem. Assim, corrobora para se estabelecer um prazo menor para atualização da base de dados e/ou software do EGPWS.

ITEM D4.5.1 *O operador deve implementar nas aeronaves utilizadas nas operações e nos simuladores utilizados para treinamento dos pilotos, as atualizações da base de dados e/ou software do EGPWS que impactem aproximações ou saídas do aeródromo SBRJ em até 60 dias de sua emissão.*

COMENTÁRIO: Entendemos que um prazo menor para atualização do EGPWS é perfeitamente factível. Sugerimos atualização no prazo de até 28 dias, que compreende um ciclo de atualização AIRAC.

ITEM C4.9.3 *O operador deve estabelecer limites de operação com vento de cauda e com vento de través (grifo nosso). Ao estabelecer esses limites, devem ser desenvolvidas orientações aos pilotos sobre como identificar as condições de vento no aeródromo e seu entorno, além das informações fornecidas pela torre de controle. Para pista molhada, é proibida a operação com vento de cauda reportado superior a 6KT e/ou vento de través reportado maior que o valor do limite previsto no AOM reduzido de 5 KT.*

COMENTÁRIO: Como a IS deve descrever o meio para atendimento ao requisito, sugerimos que a redação deixe claro que os limites de operação com vento de cauda e vento de través deverão observar o constante no manual de operações de cada modelo de aeronave operada no aeródromo, ou seja, o operador deverá estabelecer limite igual ou inferior que o informado nas publicações técnicas do fabricante.

ITEM D4.7.3 *O operador deve estabelecer limites de operação com vento de cauda e com vento de través (grifo nosso). Ao estabelecer esses limites, devem ser desenvolvidas orientações aos pilotos sobre como identificar as condições de vento no aeródromo e seu entorno, além das informações fornecidas pela torre de controle. Para pista molhada, é proibida a operação com vento de cauda reportado superior a 6KT e/ou vento de través reportado maior que o valor do limite previsto no AOM reduzido de 5 KT.*

COMENTÁRIO: Como a Instrução Suplementar deve descrever o meio para atendimento ao requisito, sugerimos que a redação deixe claro que os limites de operação

com vento de cauda e vento de través deverão observar o constante no manual de operações de cada modelo de aeronave operada no aeródromo, ou seja, o operador deverá estabelecer limite igual ou inferior que o informado nas publicações técnicas do fabricante.

ITEM C4.9.7 *O operador deve estabelecer procedimentos para garantir que o piloto em comando não continue, ou permita a continuação de uma aproximação para pouso abaixo de 1000 ft AFE, a menos que se assegure de que, de acordo com a última informação disponível sobre a condição da pista de pouso e decolagem, os dados de desempenho do avião indiquem que um pouso seguro pode ser feito (grifo nosso).*

COMENTÁRIO: Sugerida melhoraria na redação, pois dessa forma não ficou claro a quem caberá assegurar que, de acordo com os dados de desempenho do avião, o pouso poderá ser realizado em segurança, ou se essa responsabilidade ficará a cargo exclusivamente do PIC.

Nesse raciocínio, caso essa tomada de decisão aconteça com base somente pelos critérios do PIC, quando inadequado, não mais atuará como uma defesa. Destacamos ainda a possibilidade de coação Operador X Empregado, que poderia comprometer o processo decisório.

ITEM D4.7.7 *O operador deve estabelecer procedimentos para garantir que o piloto em comando não continue, ou permita a continuação de uma aproximação para pouso abaixo de 1000 ft AFE, a menos que se assegure de que, de acordo com a última informação disponível sobre a condição da pista de pouso e decolagem, os dados de desempenho do avião indiquem que um pouso seguro pode ser feito (grifo nosso).*

COMENTÁRIO: Sugerida melhoraria na redação, pois dessa forma não ficou claro a quem caberá assegurar que, de acordo com os dados de desempenho do avião, o pouso poderá ser realizado em segurança, ou se essa responsabilidade ficará a cargo exclusivamente do PIC.

Nesse raciocínio, caso essa tomada de decisão aconteça com base somente pelos critérios do PIC, quando inadequado, não mais atuará como uma defesa. Destacamos ainda a possibilidade de coação Operador X Empregado, que poderia comprometer o processo decisório.

ITEM C4.10.4 *Panes ocorridas em voo*

C4.10.4.1 *O operador deve estabelecer orientações para o caso de ocorrência de panes em equipamentos ou sistemas da aeronave durante o voo com destino ao aeródromo SBRJ.*

C4.10.4.2 *As orientações devem ter como objetivo auxiliar o processo de decisão de continuação do voo para o aeródromo SBRJ, ou de prosseguimento para aeródromo de alternativa.*

C4.10.4.3 *É aceitável que a decisão de continuação para o aeródromo SBRJ seja tomada em casos onde a pane pode ser inequivocamente identificada, e para a qual o manual de operações da aeronave (AOM) estabeleça que não há prejuízo de controlabilidade, e que não há prejuízo de desempenho de desaceleração na aproximação e pouso, ou esse prejuízo pode ser avaliado antes do início da aproximação por meio de dados de desempenho estabelecidos de acordo com a AC 25-32 do FAA.*

C4.10.4.4 O processo de decisão no caso de panes ocorridas em voos com destino ao aeródromo SBRJ deve ser abordado no treinamento de pilotos.

COMENTÁRIO: Nesse item são previstas orientações que auxiliem no processo decisório, contudo, não está claro quem ficará responsável pela tomada de decisão. Salientamos ainda que as orientações devem respeitar e estar de acordo com a declaração de conformidade enviada pela empresa, que listará as panes que permitem a continuação do voo para o referido aeródromo e as panes que requerem que o voo seja desviado para o aeródromo de alternativa, conforme previsto em C5.2 “C”

Sugerimos que a redação seja alterada para que passe a contemplar a argumentação acima.

ITEM D4.8.3 Panes ocorridas em voo

C4.10.4.1 O operador deve estabelecer orientações para o caso de ocorrência de panes em equipamentos ou sistemas da aeronave durante o voo com destino ao aeródromo SBRJ.

C4.10.4.2 As orientações devem ter como objetivo auxiliar o processo de decisão de continuação do voo para o aeródromo SBRJ, ou de prosseguimento para aeródromo de alternativa.

C4.10.4.3 É aceitável que a decisão de continuação para o aeródromo SBRJ seja tomada em casos onde a pane pode ser inequivocamente identificada, e para a qual o manual de operações da aeronave (AOM) estabeleça que não há prejuízo de controlabilidade, e que não há prejuízo de desempenho de desaceleração na aproximação e pouso, ou esse prejuízo pode ser avaliado antes do início da aproximação por meio de dados de desempenho estabelecidos de acordo com a AC 25-32 do FAA.

C4.10.4.4 O processo de decisão no caso de panes ocorridas em voos com destino ao aeródromo SBRJ deve ser abordado no treinamento de pilotos.

COMENTÁRIO: Nesse item são previstas orientações que auxiliem no processo decisório, contudo, não está claro quem ficará responsável pela tomada de decisão. Salientamos ainda que as orientações devem respeitar e estar de acordo com a declaração de conformidade enviada pela empresa, que listará as panes que permitem a continuação do voo para o referido aeródromo e as panes que requerem que o voo seja desviado para o aeródromo de alternativa, conforme previsto em D5.2 “C”

Sugerimos que a redação seja alterada para que passe a contemplar a argumentação acima.

ITEM C4.11.5.1 *Os pilotos devem realizar ao menos 10 pousos e 10 decolagens no aeródromo SBRJ sob supervisão de um instrutor ou examinador credenciado. Ao menos 2 pousos e 2 decolagens devem ser realizados em período noturno.*

COMENTÁRIO: Como a presente IS apresenta SBRJ com um grau maior de complexidade quando comparado a SBSP, contemplando inclusive número maior de pousos e decolagens, sugerimos aumento no número de pousos e decolagens noturnas para qualificação no referido aeródromo.

ITEM D4.9.5.1 *Os pilotos devem realizar, em avião ou em simulador de voo, ao menos 6 pousos e 6 decolagens no aeródromo SBSP sob supervisão de um instrutor ou*

examinador credenciado. Ao menos 2 pousos e 2 decolagens devem ser realizados em período noturno.

COMENTÁRIO: Observamos uma redução no quantitativo de operações para qualificação em SBSP quando comparado com a IAC 121-1013, que prevê mínimo 5 decolagens diurnas, 5 noturnas e 5 pousos diurnos e 5 pousos noturnos no aeroporto de Congonhas. Sugerimos a manutenção da quantidade prevista na IAC.

ITEM C5.4 *Caso o operador não possua PAADV, deve seguir as instruções constantes na IS nº 91- 015.*

COMENTÁRIO: A referida IS trata de Procedimentos para reconstituição de Diários de Bordo, Cadernetas e restauração da condição aeronavegável. A IS aplicável ao PAADV é a IS119-008A.

ITEM D4.9.2 NOTA 3: *O treinamento em simulador de voo para pilotos deve abordar:*

Nota 3: no treinamento periódico de simulador de voo, a cada 12 meses, os pilotos devem realizar essas mesmas manobras, mas não necessariamente em SBSP.

COMENTÁRIO: Como o item trata de treinamento em simulador de voo, entendemos como perfeitamente factível a simulação em SBSP, com fins de treinamento periódico. Contudo, sugerimos que, quando realizado em outro aeródromo, que não SBSP, deverá ser observado características similares de tamanhos de pista (TORA, TODA, ASDA e LDA), elevação de aeródromo e demais características físicas que afetem a performance da aeronave.

4. CONSIDERAÇÕES ADICIONAIS

O Relatório Final do acidente envolvendo a aeronave da TAM Linhas Aéreas, de matrícula PR-MBK, em 17 de julho de 2007, no aeroporto de Congonhas, divulgado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), identificou em investigação a percepção de tripulantes no sentido de que havia uma pressão, por parte da administração da empresa, de se evitar a arremetida, por conta dos transtornos gerados aos passageiros e à própria empresa operadora da aeronave. Para o acidente, este fator foi considerado indeterminado devido à impossibilidade de se comprovar factualmente sua contribuição.

É indispensável que a redação da Instrução Suplementar nº 121-0XX esclareça atribuições e seus responsáveis, não deixando que decisões de segurança operacional sejam tomadas tão somente pelos tripulantes, que podem vir a sofrer algum tipo de coação por parte da empresa, prejudicando o processo decisório e acarretando em consequente diminuição dos níveis de segurança operacional.

O treinamento eficiente e condizente com a realidade operacional dos aeródromos é uma das principais defesas a serem adotadas. Os operadores que já atuam em aeródromos especiais, em particular SBSP e SBRJ, sofrerão menores impactos advindos da entrada em vigor do novo dispositivo, tendo em vista que grande parte dos requisitos já são aplicados, ou encontram-se agora mais flexíveis nessa proposta, contudo, deve-se levar em consideração ainda as possíveis novas entrantes nesses aeródromos, que possam não possuir tamanha expertise e que devem ter o atendimento aos requisitos propostos

constantemente monitorados. Nessa ótica, enfatizamos a devida formação de instrutores, examinadores e pilotos.

Na oportunidade, destacamos o acidente envolvendo a aeronave da Noar Linhas Aéreas, de matrícula PR-NOB, em 13 de julho de 2011, onde evidenciou-se que a supervisão gerencial não identificou que a instrução ministrada deixou de abordar conteúdos previstos no Programa de Treinamento, considerando a supervisão gerencial como fator contribuinte para o acidente, conforme Relatório Final divulgado pelo CENIPA.

5. CONCLUSÃO

O SNA apresentou suas considerações buscando contribuir com a proposta de Instrução Suplementar, objetivando que seja desenvolvido um regulamento abrangente, moderno e com nível de segurança igual ou superior ao já estabelecido, observando as contribuições propostas por esta entidade no item 3.

Contemplamos a proposta de Instrução Suplementar nº 121-0XX como uma modernização regulatória, onde os requisitos aplicáveis aos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont refletirão melhor a realidade operacional da aviação brasileira. Os procedimentos para classificação de aeródromos especiais são um ganho na segurança operacional, e nivelará os operadores aos mesmos requisitos operacionais.



**ILUSTRÍSSIMO SENHOR DIRETOR PRESIDENTE – JULIANO ALCÂNTARA
NOMAN – SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS – SPO –
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC**

Assunto: Consulta Setorial nº 04/2022

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Penteadó de Ulhã Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 9º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por suas procuradoras, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar **COMPLEMENTO ÀS CONTRIBUIÇÕES** apresentadas ao presente processo de consulta setorial.

Trata-se de processo de consulta setorial instaurado por esta I. Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”) com a proposta de edição de Instrução Suplementar (“IS”) intitulada “Classificação de aeródromos e procedimentos para operação em aeródromos especiais segundo RBAC nº 121.

Essa proposta se enquadra no contexto de revogação das Instruções de Aviação Civil (“IAC”) 3130-121-1296 e 121-1013, que estabelecem procedimentos específicos para os aeroportos de Santos Dumont e Congonhas, respectivamente.

A nova IS pretende harmonizar os procedimentos e requisitos de operação para os aeroportos especiais, além de também estabelecer procedimentos dos detentores de certificado que operam sob o RBAC nº 121 para a qualificação de aeródromos e procedimentos de qualificação de pilotos relacionados a cada aeródromo.

Considerando o disposto nos itens C4.9.7 do "APÊNDICE C – AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO COM AERONAVES A REAÇÃO NO AERÓDROMO SBRJ" e D4.7.7 do "APÊNDICE D – AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO COM AERONAVES A REAÇÃO NO AERÓDROMO SBSP" desta minuta, a AZUL informa que o texto base de referência utilizado para descrever os requerimentos é o AC 25-32 do FAA - *Landing Performance Data for Time-of-Arrival Landing Performance Assessments*. Conforme publicado neste, no que tange o item 2 – *Applicability* e subitem 2.2, a AC não é mandatória, tampouco regulamentar, não constituindo um requerimento ao operador aéreo, e sim uma recomendação atendendo ao exposto pelo *Aviation Rulemaking Committee* (ARC).

Neste ponto, os textos apresentados nos itens C4.9.7 e D4.7.7 da minuta divergem do que é exposto no documento publicado pela FAA, tornando-se uma obrigação regulamentar ao operador aéreo, conforme redação:

"C4.9.7 – O operador deve estabelecer procedimentos..." (Minuta de IS 121-0XXA)

Outrossim, a referida AC não estabelece o conservadorismo de 115% no cálculo de *in-flight landing distance* como descrito nos itens C4.9.7 e D4.7.7 da minuta e, portanto, fica à critério do operador, sem penalização de suas operações, considerar a fatoração da pista nos cálculos, evitando assim um incremento na incidência de voos alternados ou restrição de desempenho.

Cabe ressaltar que, o Procedimento Operacional Padrão (SOP) da AZUL prevê a obrigatoriedade do cálculo de *in-flight landing distance* em todas suas operações através da utilização do software de desempenho do fabricante da aeronave, contemplando a última informação disponível sobre a condição da pista de pouso e, portanto, garante que todas suas operações sejam efetuadas com segurança, dentro do que é estabelecido nos regulamentos desta I. Agência.

Em vista disso, e considerando os contrapontos apresentados, a Engenharia de Operações da AZUL propõe que a redação do texto apresentada na Minuta seja revisada considerando a não obrigatoriedade da aplicação dos 115% da distância de pouso no cálculo da *in-flight landing distance*, sendo então redigida com a seguinte apresentação:

b) por meio de dados de desempenho em voo estabelecidos de acordo com a AC 25-32 do FAA (usualmente denominados in-flight landing distance, Landing Performance Data for Time-of-Arrival Landing Performance Assessments ou similar). , desde que a distância disponível para pouso seja de, no mínimo, 115% da distância de pouso para o horário estimado de pouso na pista pretendida.

A AZUL espera que a ANAC considere os pontos apresentados em sua sugestão, bem como permanece à disposição desta I. Agência para mais esclarecimentos.

De Barueri/SP para Brasília/DF, 19 de Agosto de 2022.



RACHEL FISCHER MENNA BARRETO
Gerente Jurídica Cível e Regulatório – OAB/SP 248.779



VERÔNICA BOCKMANN GALVÃO SILVA
Advogada Regulatório – OAB/SP 441.000