

## Alerta aos Operadores de Aeródromos

Nº 002/2024

**Processo SEI:** 00058.076592/2024-51  
**Aprovado por:** Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária  
**Data:** 27/11/2024  
**Assunto:** Segurança operacional em pátios de aeronaves com posições de asas rotativas.

**Contatos:** [gtpi@anac.gov.br](mailto:gtpi@anac.gov.br)

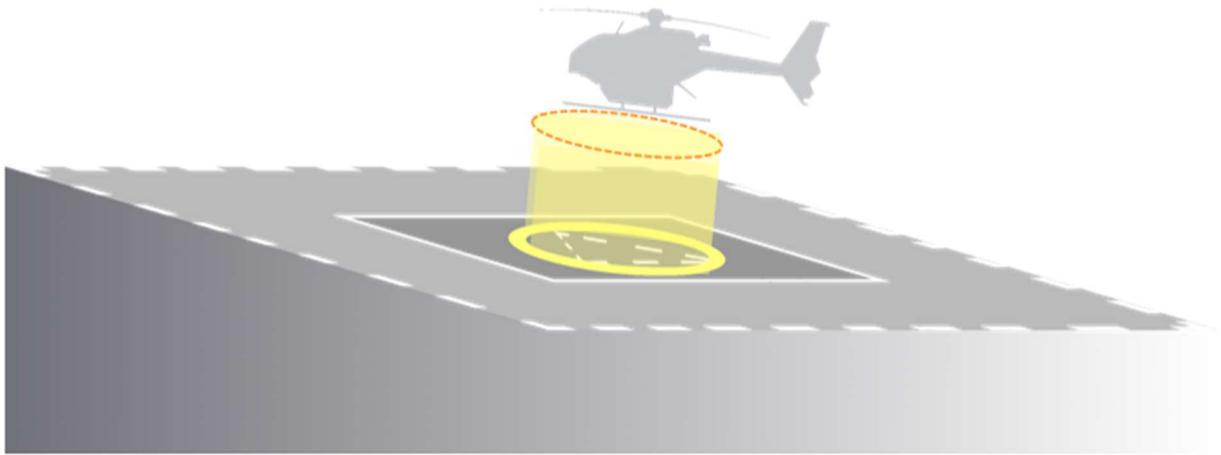
### 1. Objetivo

Alertar os operadores de aeródromos quanto às premissas estabelecidas no RBAC nº 155 Emenda 01 e seus efeitos na aplicabilidade da implantação da sinalização horizontal (SH) de ponto de toque e posicionamento em área de toque e elevação inicial (TLOF), conforme RBAC 155.323.

### 2. Contexto

Conforme dispõe o RBAC 155.323, a sinalização horizontal de ponto de toque e posicionamento deve ser disposta **quando for necessária a realização de toque ou posicionamento específico com precisão pelo piloto**, assegurando que dessa forma se mantenha a devida margem de segurança entre todas as partes do helicóptero e qualquer obstáculo. Para tanto, deve estar localizada de forma que, quando o assento do piloto estiver sobre a sinalização, todo o trem de pouso principal fique dentro da TLOF (área de toque e elevação inicial).

A sinalização horizontal de ponto de toque e posicionamento é composta de uma circunferência na cor amarela, com largura de linha não inferior a 0,5m, e permite orientar o piloto na posição exata do trem de pouso principal, dado seu centro ser coincidente com o da TLOF.



**Figura 1:** SH de ponto de toque e posicionamento permite que o piloto possa se orientar no posicionamento da aeronave dentro da TLOF.

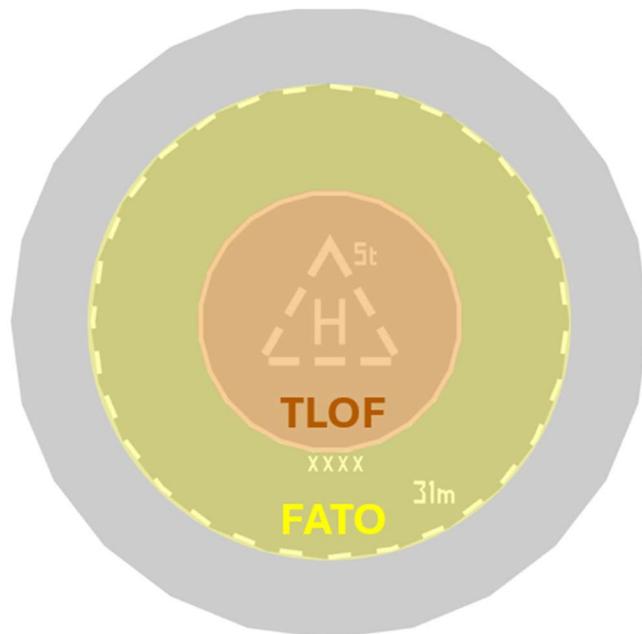
Trata-se, portanto, de sinalização horizontal com o objetivo de prover ganhos na segurança das operações de toque, na medida em que busca conferir maior consciência situacional aos pilotos em comando.

No entanto, os operadores de aeródromo devem observar o contexto específico em que a sinalização é aplicável e recomendada para aprimoramento da consciência situacional dos pilotos nos referidos procedimentos.

O RBAC 155.207(c) **delimita que uma TLOF apenas pode existir dentro de uma FATO** (área definida sobre a qual a fase final da manobra de aproximação para pairar ou pousar é concluída, e a partir da qual a manobra de decolagem se inicia), **não havendo qualquer outra possibilidade.**

Assim versa o referido item:

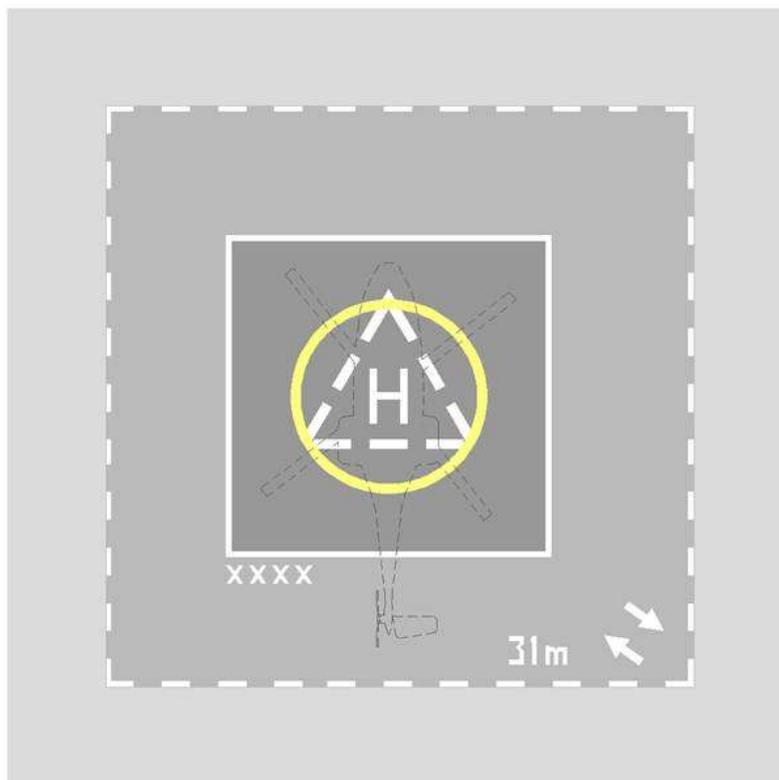
*155.207(a) A área de toque e elevação inicial (TLOF) deve estar localizada dentro da FATO.*



**Figura 2:** Área de aproximação final e decolagem (FATO) circular que circunda uma área de toque e elevação inicial (TLOF).

Portanto, apesar de o parágrafo 155.323 mencionar a possibilidade de o centro da sinalização horizontal de ponto de toque e posicionamento ser coincidente com o centro da zona central da posição de estacionamento de helicóptero na qual é permitido o giro do helicóptero, **atualmente a única situação prevista pelo regulamento em que existe esta aplicabilidade é em helipontos onde haja a permanência da aeronave na TLOF.**

Em geral, as infraestruturas que reúnem tais condições são os helipontos elevados, em que a FATO também se comporta como posição de estacionamento.



**Figura 3:** SH de ponto de toque e posicionamento contida na TLOF, circundada por uma FATO quadrada.

Contudo, alerta-se que esse elemento se constitui como uma medida adicional de segurança, e não como alternativa que suplante eventuais impedimentos de infraestrutura (ex.: afastamentos ou distâncias divergentes dos previstos no regulamento) ou mesmo demais sinalizações horizontais regulamentares.

Desta forma, a constatação da sinalização horizontal de ponto de toque e posicionamento em pátios de aeronaves, onde não haja a situação de uma TLOF dentro de uma FATO, representa desvio do requisito previsto no RBAC 155, constituindo não conformidade da infraestrutura.

#### **4. Ações recomendadas**

A sinalização horizontal de ponto de toque e posicionamento somente poderá ser aplicada em áreas de toque e elevação inicial (**TLOF**), as quais, pelo regulamento vigente, somente são admissíveis em uma **FATO** (área definida sobre a qual a fase final da manobra de aproximação para pairar ou pousar é concluída, e a partir da qual a manobra de decolagem se inicia). Assim, não cabe considerar a sua implantação em áreas que funcionem exclusivamente como posições de estacionamento.

O operador de aeródromo deve se abster de sua implantação em qualquer outra condição, situações nas quais será considerada não conformidade ao RBAC 155, sendo passível de solicitação de medida corretiva pela Agência.

## 5. Contato

Dúvidas sobre situações específicas podem ser endereçadas ao e-mail [gtpi@anac.gov.br](mailto:gtpi@anac.gov.br).

Atenciosamente,



**Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária**

E-mail: [sia@anac.gov.br](mailto:sia@anac.gov.br)

[www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br)

Este canal de comunicação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária tem como objetivo divulgar informações e materiais de orientação ao regulado e não substitui o acompanhamento de publicações pelos meios oficiais.

**MISSÃO DA ANAC** » Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil.

