

**ANAC publica Portarias de exclusão da inscrição do antigo aeroporto e, depois, de medida cautelar de proibição de pouso de avião turbojato para o atual aeródromo público da “Prainha”, em Apuí (AM), em 10.06.20**

Com a Portaria nº 1.383/SIA, de 19/05/2020, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 28/05/2020 (na seção 1, pág. 42), a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC, considerando o constante dos autos do processo nº 00058.015027/2020-93, exclui do cadastro aeroportuário brasileiro o antigo aeródromo público da “Prainha”, em Apuí (SNRA), e código identificador de aeródromo CIAD AM0008, com localização (ARP) nas coordenadas geográficas 07°13'52”S/060°38'56”W.

A nova Portaria entra em vigor na data de sua publicação e revoga a Portaria DAC nº 137, de 08/11/1972, publicada no DOU de 01/12/1972.

Conforme documentação do Processo nº 00058.015027/2020-93, o antigo aeródromo foi homologado pela Portaria DAC nº 137, de 08/11/1972, publicada no DOU em 01/12/1972. A exploração do aeródromo (antigo SNRA) foi delegada ao município de Apuí por meio do Convênio nº 46/2014, firmado em 24/06/2014 com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SACR-Pr). O indicador de aeródromo SNRA não mais consta do ROTAER.

E, em seguida, já da vigência da Portaria de exclusão do cadastro aeroportuário, a ANAC publicou a nº 1.485/SIA, de 04/06/2020, no DOU de 08/06/2020 (seção 1, pág. 28) dá ciência da aplicação de medida cautelar de restrição de pouso de avião com motor à reação (turbojato) no aeródromo, decidida pela gerência de Controle e Fiscalização da ANAC, considerando a Decisão sobre Aplicação de Medida Cautelar nº 37/2020/GFIC/SIA, de 04 de junho de 2020, e o que consta no (outro) Processo ANAC nº 00065.066481/2019-80.

A Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

A medida restrição de pouso ora aplicada tem caráter provisório, sem prazo determinado, e será mantida até que a operadora do aeródromo (município) solicite a sua revogação e demonstre o cumprimento das condições definidas no Parecer que fundamentou esta decisão.

Conforme ROTAER, o atual aeródromo da Prainha, em Apuí (SWYN), com localização nas coordenadas 07°10'20”S/059°50'20”W (a cerca de 49 MN a leste do antigo aeródromo público “Prainha”/SNRA), tem pista (08/26) de 23 x 1.200 m., de asfalto, com resistência de pavimento PCN 12 e resistência de subleito média, à altitude de 197 pés. O aeródromo dista cerca de 247 MN ao sul de Manaus (SBEG), e a 120 MN a SE de Manicoré/SBMY, no AM, e a 135 MN a SW de Jacareacanga/SBEK, no PA, ficando localmente às margens da BR-230 (rod. Transamazônica)

Na documentação do Processo ANAC nº 00065.066481/2019-80, segundo o Ofício nº 34/2020/GFIC/SIA-ANAC, o município de Apuí é o responsável legal pela administração, manutenção, operação e exploração do aeródromo de código SWYN, conforme o Convênio nº 46/2014, firmado em 24/06/2014 com a Secretaria de Aviação Civil (SAC).

Nesse contexto, a ANAC executa ações para verificação do atendimento, por parte do operador aeroportuário, aos requisitos de manutenção, operações aeroportuárias, resposta a emergência em aeródromos e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, contidos nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil - RBAC, principalmente os de número 107, 153, 154 e 164. O trabalho da fiscalização consiste em verificar e acompanhar dos operadores de aeródromos o atendimento dos requisitos aplicáveis, induzindo a melhoria dos padrões operacionais e, por consequência, alcançar um maior nível de segurança. O cumprimento dos requisitos mencionados é obrigação do operador de aeródromo, conforme a classe ou a categoria do mesmo, de acordo com os critérios definidos os regulamentos citados. Assim, com a finalidade de monitorar as condições do aeródromo, o Ofício solicita que seja preenchida e

enviada a Ficha de Declaração sobre Condição do Aeródromo - Classe AP-0 e Classe I - Tipo A, pela prefeitura de Apuí, no prazo de 30 dias.

O Ofício nº 323/2020/GTGR/GFIC/SIA-ANAC, de 25/03/2020, acusa o não recebimento no prazo concedido a Ficha de Declaração sobre Condição do Aeródromo - Classe AP-0 e Classe I - Tipo A, pela prefeitura de Apuí.

Na documentação do processo, a Declaração sobre Condição de Aeródromo (Classe I-A do RBAC 153 e AP-0 do RBAC 107), em 01/06/2020, apresenta os dados de características da pista do aeródromo, sem diversas respostas a questões específicas da Ficha.

No tocante da Declaração ao Sistema de Proteção da Área Operacional/Barreira de Segurança (Cerca/Muros/Obstáculos naturais), constam as informações do representante da administração municipal como o responsável pelo aeródromo:

1 - inexistência de elementos construtivos para dificultar a passagem por cima ou por baixo e para resistência á dobragem ou corte da cerca de proteção da área operacional.

2 - quanto a procedimentos adotados para garantia da eficácia do sistema de proteção da área operacional: verificação quinzenalmente da cerca de proteção operacional, e correção imediata em caso de algum dano.

3 - inexistência de avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias, ao risco à integridade física e à possibilidade de aplicação de sanções legais, no caso de acesso não autorizado de elementos construtivos para dificultar a passagem por cima ou por baixo e para resistência á dobragem ou corte da cerca de proteção da área operacional. Ainda assim, para a capacidade de prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas, e de conter o acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido de veículos e pessoas, o representante classificou como “parcialmente satisfatórios” os procedimentos de segurança implantados e a infraestrutura física existente.

4 - quanto à capacidade de prevenção da entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas, e de contenção do acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido de veículos e pessoas na área operacional: na atual inexistência, as placas com avisos de alerta serão confeccionadas, até 30/06/2020.

No tocante da Declaração à condição operacional da pista (pouso-decolagem), constam as informações prestadas pelo representante que:

1 – o pavimento (de asfalto) está em condições operacionais, sendo submetido [a] a inspeções visuais regulares para monitoramento de defeitos e [b] serviços de remoção manual de pedriscos desagregados a cada cinco operações de aeronaves.

Registros fotográficos do aeródromo inseridos na Declaração sobre Condição de Aeródromo:



Figura 1:  
Fotografia da cerca próxima da pista de pouso e decolagem.



Figura 2:  
Fotografia da cerca próxima do terminal de passageiros.



Fotografia cerca/muro cabeceira predominante.

Figura 5:



Fotografia cerca/muro cabeceira oposta.

Figura 6:



Visão geral da pista de pouso e decolagem (PPD).

Figura 7: Visão



de toque da PPD.

Figura 8: Zona



Intersecção da PPD com pista de taxiamento.

Figura 9:



Visão geral do pátio de estacionamento de aeronaves.

Figura 10:



Figura 13:  
Fotografia com visão geral da PPD com balizamento luminoso ligado.



Figura 14:  
Fotografia com visão geral da pista de taxiamento com balizamento luminoso ligado.



Figura 15:  
Fotografia do balizamento luminoso da cabeceira predominante.



Figura 16:  
Fotografia adicional

O Parecer nº 47/2020/GTGR/GFIC/SIA, de 04/06/2020 tratou da análise da Ficha de Declaração sobre Condição de Aeródromo, cujo conteúdo indicou a existência de não conformidades, principalmente relativas à manutenção aeroportuária, que são consideradas críticas, gerando a necessidade de avaliação de aplicação de medida cautelar de restrição das operações naquele aeródromo. O Parecer, quanto à análise das condições da pista (pouso/decolagem), registra que foi verificada a existência de defeitos críticos na superfície da pista. Em relação à manutenção da infraestrutura, pelas evidências fotográficas e corroborando a declaração do gestor do aeródromo, identificou-se a existência de desagregação (onde se pode observar a geração de detritos) em partes da pista de pouso e decolagem e grande potencial de emissão de objetos estranhos (FO - *Foreign Object*), descritos pelo gestor como “pedriscos desagregados”, demandando remoção manual a cada cinco operações. Para esse tipo de defeito (considerado de alta severidade), a ação esperada pelo operador de aeródromo seria a revitalização do pavimento, haja vista que a remoção manual de pedriscos já não mitiga as condições operacionais da pista para um nível aceitável, devido ao estágio avançado do processo de desagregação. Pelo Parecer, a não conformidade citada indica condições que oferecem risco potencial às operações aéreas e violam preceitos estabelecidos no item 153.21 do RBAC 153, evidenciando a deficiência na manutenção e monitoramento das condições da infraestrutura do aeródromo. Como consequência da presença do material (que pode se desprender da superfície da pista), pode haver ingestão nos motores, o impacto por lançamento na fuselagem e danos aos pneus das aeronaves. Tais consequências são mais acentuadas quando relacionadas à operação de aeronaves de asa fixa com motor à reação.

Na conclusão, o Parecer considera que o aeródromo não reúne condições de receber vôos de aeronaves à reação, especialmente pelo comprometimento das condições do pavimento da pista (pouso/decolagem). E que os problemas apontados oferecem risco potencial às operações aéreas desse tipo de aeronave, sendo a recomendação do analista a imposição de medidas acautelatórias de restrições às operações no aeródromo, através de decisão pela proibição das operações de pouso de aeronaves de asa fixa com motor à reação (turbojato).

Pelo cadastro aeroportuário, em Apuí ainda há o aeródromo privado “Pousada Pirá-Açu” (SNLM), com pista (09/27) de terra de 18 x 1.100 m., à altitude de 315 pés, de terra, com resistência de

piso para aeronaves com peso máximo de 5.700 kg. Junto ao rio Ariapuanã, a pista situa-se a 50 MN a SW de Apuí (SWYN).

Atualização: em 24/08/2020, o processo recebeu juntada pela Coordenadoria de Gerenciamento de Segurança Operacional (CGSO) de Formulário de Encaminhamento de Evento de Segurança Operacional, datado de 16/08/2020, com o registro de denúncia de operador aéreo de um monomotor turboélice Piper PA-46-500TP *Meridian* (P46T), do transporte privado, com relação às condições do pavimento da pista (principal) do aeródromo de Apuí. Conforme Formulário, a Gerência Técnica de Gerenciamento de Risco (GTGR) informa o recebimento de denúncia, via canal “Fale com a ANAC”, em 17/08/2020, do piloto do operador aéreo informando que, ao pousar no aeródromo, no dia 16/08/2020, verificou condições da pista “totalmente fora de operação para qualquer aeronave, devido à grande quantidade de buracos na pista”, podendo resultar “estouro de pneu” e até um “acidente”. A denúncia em questão foi inicialmente tratada pela CGSO, no âmbito do processo já aberto. A CGSO recomenda, até a devida verificação das condições de pavimento da pista do aeródromo, a publicação de informação aeronáutica de alerta aos aeronavegantes indicando presença de desagregação do pavimento asfáltico.

Ofício nº 1.135/2020/GTGR/GFIC/SIA-ANAC, de 31/08/2020, para o ICA - Instituto de Cartografia Aeronáutica, unidade do DECEA, solicita providências para publicação da seguinte informação: “*RWY 08/26 observar desagregação asfáltica*”, com vigência imediata, em caráter permanente.

O Parecer nº 65/2020/GTGR/GFIC/SIA, de 11/09/2020, como objeto, trata da análise das informações constantes na FCDA (enviada pela operadora de aeródromo em 01/06/2020 e anexada ao processo 00065.066481/2019-80) e o relato da denúncia por operador aéreo sobre as condições operacionais do pavimento (objeto do Formulário de Encaminhamento de Evento de Segurança Operacional, datado de 16/08/2020, anexado ao processo 00065.066481/2019-80). O conteúdo do objeto indicava a existência de não-conformidades, principalmente relativas à manutenção aeroportuária, que são consideradas ainda mais críticas, gerando a necessidade de reavaliação de aplicação de medida cautelar de restrição das operações no aeródromo então vigente.

Na análise das condições da pista (pouso/decolagem), o parecer registra que foi identificada a existência de defeito com alta severidade no pavimento da pista, pela presença de desagregação de intensidade alta e de buracos ao longo de toda a sua extensão, que podem ser verificadas nas fotografias apresentadas tanto no processo de fiscalização (Figuras 1 e 2) quanto no de apuração de denúncia (Figura 3).



Figura 1 – Desagregação de pavimento em grau avançado, com buracos na pista, típico de pavimentos envelhecidos. (Fonte: FDCA)



Figura 2 – Desagregação de pavimento em grau avançado, com buracos na pista, típico de pavimentos envelhecidos. (Fonte: FDCA)



Figura 3 – Desagregação de pavimento em grau avançado, com buracos na pista, típico de pavimentos envelhecidos. (Fonte: Denúncia canal Fale com ANAC)

Nesses registros fotográficos pode ser observada que a desagregação é generalizada, com a existência de buracos típicos de pavimento envelhecido, que têm grande potencial de emissão de objetos estranhos – detritos (FO - *Foreign Object*).

Para a patologia do pavimento, a ação esperada pela operadora do aeródromo seria a realização de maior monitoramento (aumento das inspeções de pista) e intervenções de revitalização do pavimento. Não foi identificada ação efetiva por parte do operador para revitalização do pavimento, mesmo que pontual e emergencial.

A não conformidade citada indica condições que oferecem risco potencial às operações aéreas e violam preceitos estabelecidos nos itens 153.19 e 153.21 do RBAC 153, evidenciando a deficiência na manutenção e monitoramento das condições da infraestrutura do aeródromo. Como consequência da presença do material que pode se desprender da superfície da pista, poderá haver ingestão nos motores das aeronaves, o impacto a aeronaves por lançamento e danos aos pneus a partir da movimentação em pista e danos aos pneus. Tais consequências são mais acentuadas quando relacionadas à operação de aeronaves de asa fixa com motor à reação, motivo pelo qual, em 04/06/2020, foi estabelecida a Decisão sobre Medida Cautelar nº 37/2020/GFIC/SIA de proibição de operações de pouso de aeronaves de asa fixa com motor à reação (turbojato) no aeródromo.

O parecer destaca, como fator complicador dessa situação, que a existência de detritos e de buracos pode provocar o desvio direcional da trajetória da aeronave, em função da perda de aderência entre o pneu e o pavimento, levando-a a uma possível saída da área pavimentada (excursão de pista) para a faixa de pista, onde também se verifica que a altura da vegetação existente está acima dos limites aceitáveis. Tal hipótese foi a levantada pela denúncia de operador aéreo junto à ANAC em 17/08/2020.

Na análise das condições da Faixa de pista (que, em um aeródromo classe I-A, define-se pela pista e, para cada lado, a partir do eixo, e após a extremidade das cabeceiras, uma distância de 30 m. de largura, devendo estar livre de objetos, como edificações, elevações do terreno, caixas ou tampas de concreto com mais de 10 cm de altura, árvores ou arbustos, que possam se constituir em risco às aeronaves), conforme declarado pelo gestor do aeródromo na FCDA, a gramínea existente na faixa de pista encontrava-se com altura média de 60 cm, altura suficiente para 'camuflar' objetos (troncos, pedregulhos, matacões, colônias de cupins ou formigas, etc) que podem danificar sobremaneira uma aeronave e tem potencial de causar lesões graves ou fatais nos passageiros a bordo no caso de uma excursão de pista.



Figura 4 – Vegetação da faixa de pista. (Fonte: FDCA)



Figura 5 – Vegetação da faixa de pista. (Fonte: FDCA)

Ainda quanto à infraestrutura para operação aérea, também foi declarado a falta de indicador de direção de vento (biruta) instalado no aeródromo. Também foi verificada a total inexistência de sinalização horizontal (cuja finalidade é orientar ou prestar informações aos pilotos – e no caso de aeródromos classe I-A, a sinalização horizontal obrigatória sendo designação de pista, eixo de pista, área de giro quando disponível nas cabeceiras (no caso do aeródromo de Apuí, havendo área de giro junto à cabeceira 14), posição de espera na saída da taxi e posição de estacionamento de aeronaves no pátio.

Na análise do perigo de ocorrência de uma excursão de pista no aeródromo, considerando que o aeródromo recebe vôos regulares de passageiros, o parecer registra que há que se ponderar o atual estado de preparo da infraestrutura para enfrentamento do risco da ocorrência de excursão de pista. Apesar das análises de risco de excursão de pista indicarem a possibilidade de que uma infraestrutura aeroportuária pode oferecer diversas barreiras preventivas e de recuperação para um evento desse tipo, o aeródromo de Apuí dispõe apenas das dimensões corretas da pista de pouso e decolagem como barreira ativa ao risco mencionado, enquanto, por outro lado, demais itens abordados neste parecer como mesmo o parecer nº 47/2020/GTGR/GFIC/SIA, de 04/06/2020, representam barreiras inexistentes ou não efetivas, tornando o aeródromo vulnerável a eventos de excursão de pista de aviões que tenham dificuldades para gerenciar sua energia durante o pouso. Além disso, fatos como a desagregação de pavimento demonstrada, como a falta de sistema de proteção efetivo contra o ingresso inadvertido de animais na pista, impõem que a própria infraestrutura se configura como fonte de perigo, ao ser a própria um potencial de origem de danos a uma aeronave (como estouro de pneu) ou de degradação das condições de frenagem devido à redução de atrito do pavimento, seja devido aos detritos ou devido a pontos de acúmulo de água (em dias chuvosos) pela presença de buracos.

Com relação a falhas de componentes de uma aeronave, o parecer destaca que a integridade do pavimento pode:

- (1) evitar a ocorrência de danos que atrapalhem os sistemas de frenagem e controle em solo;
- (2) auxiliar a identificação de objetos estranhos (FO) e prover ao operador do aeródromo meios mais eficazes de sua remoção,
- (3) evitar o acúmulo de água em caso de chuva, dentre outras.

Além da condição do pavimento, há possibilidade de que uma colisão com animal na pista também provoque uma falha de componente (especialmente trem de pouso), situação que requer eficiência do sistema de proteção do aeródromo para ser evitada.

Conforme o parecer, nenhum desses aspectos pode ser considerado adequado, pelas condições em que o aeródromo de Apuí se apresenta.

Com relação a aproximações não estabilizadas, o parecer destaca que a infraestrutura pode prover uma proteção à escalada do risco com a instalação de um indicador de direção e intensidade do vento (biruta), o que auxilia um piloto a não iniciar uma aproximação sujeita à influência de ventos de través. Ao auxiliar um piloto a controlar a velocidade de aproximação da aeronave, a infraestrutura pode agir como uma barreira de prevenção aos riscos. Caso uma excursão se configure, a infraestrutura ainda pode prover outros meios de controle de agravamento da ocorrência, com (1) faixa de pista e faixa preparada, (2) um plano de resposta a emergência eficaz, (3) presença de RESA, dentre outros itens.

O parecer avalia que, caso ocorrendo no aeródromo uma ocorrência desse tipo, a sua infraestrutura atual encontra-se inadequada para prover os meios de controle preventivo ou de recuperação à ocorrência, minando o próprio objetivo de garantia da segurança operacional objetivada nos regulamentos aplicáveis. Assim, o potencial de dano (tanto a uma aeronave, como a seus ocupantes) não será controlado adequadamente pela infraestrutura e, mais além, pode-se considerar que ela própria se configura como fonte de perigos, dado que uma aeronave pode sofrer (1) danos provocados pela própria desagregação do pavimento, (2) perda de desempenho de frenagem em pontos com acúmulo de água, (3) necessidade de mudança brusca de direção devido à presença de animais ou FO, dentre outras condições. Ao analista responsável pelo parecer, portanto, resta demonstrado que uma ocorrência desse porte não estava devidamente gerenciada no aeródromo de Apuí, pois, do ponto de vista da infraestrutura aeroportuária oferecida, não existia um número suficiente de barreiras ativas para mitigar o risco de excursão de pista.

A fim de abordar tal exposição ao risco de excursão de pista, analista estabelece a necessidade da operadora aeroportuária tomar ações efetivas ao provimento dos itens apontados nos pareceres especialmente a integridade do pavimento da pista (principal) e da área de movimento em solo, da adequação da faixa de pista, do sistema de proteção e da instalação de biruta.

Na conclusão, o analista responsável pelo parecer considera que o aeródromo público (municipal) de Apuí não reúne condições de receber vôos de avião, haja vista o comprometimento da segurança resultante do fato da infraestrutura local não se configurar como meio de prevenção aos riscos operacionais, em especial de excursão de pista.

Assim, considerando que os problemas apontados oferecem risco potencial às operações aéreas, a recomendação do analista foi a de imposição de medidas acautelatórias de restrições às operações no aeródromo, através de decisão da proibição das operações de pouso de aviões, cabendo para a revogação desta nova medida (ampliada à medida cautelar já aplicada e vigente) que a operadora aeroportuária informe e comprove que corrigiu os problemas apontados neste documento, mediante o envio de declaração e evidências objetivas, tais como registros fotográficos e/ou documentais suficientes para demonstrar as ações efetivadas, ou que tenha implementado medidas mitigadoras que reduzam o risco a níveis aceitáveis.

Este parecer, acatado pela Gerência de Controle e Fiscalização na Decisão nº 43/2020/GFIC/SAI, de 11/09/2020, resultou na publicação da Portaria nº 2.362/SIA, de 11/09/2020, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 16/09/2020 (na seção 1. pág. 267), tornando pública que a GFIC aplicou medida administrativa cautelar ao aeródromo público de Apuí (SWYN), código identificador de aeródromo CIAD AM0023, localizado neste município do Estado do AM, consistindo da proibição de operações de pouso de avião, exceto no caso de operações de emergência médica ou de transporte de valores realizadas mediante prévia coordenação com a Operadora do Aeródromo, a prefeitura desta localidade.