

ANAC aplica medida cautelar de restrição parcial de operação no Aeródromo público de Caicó/RN, em 21.01.22

Com a Portaria nº 6.923/SIA, de 07/01/2022, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 12/01/2022 (seção 1, pág. 42), a Gerência de Controle e Fiscalização (GFIC) da ANAC, considerando a Decisão sobre Aplicação de Medida Cautelar nº 1/2022/GFIC/SIA, de 07/01/2022 e os termos constantes no Processo ANAC nº 00058.066073/2021-31, torna pública a aplicação de medida cautelar de restrição (parcialmente) às operações de pouso no aeródromo público de Caicó - códigos SNKK (ICAO) e RN0005 (CIAD/ANAC) -, localizado neste município do Estado do RN, no extremo oeste.

A medida cautelar aplicada refere-se à proibição de operações de pouso exceto no caso de operações aéreas de emergência médica ou de transporte de valores realizadas mediante prévia coordenação com o operador do aeródromo, o Estado do RN/DER-RN. A medida ora aplicada tem caráter provisório, sem prazo determinado, e será mantida até que o operador do aeródromo solicite a sua revogação e demonstre o cumprimento das condições definidas no Parecer que fundamentou esta decisão.

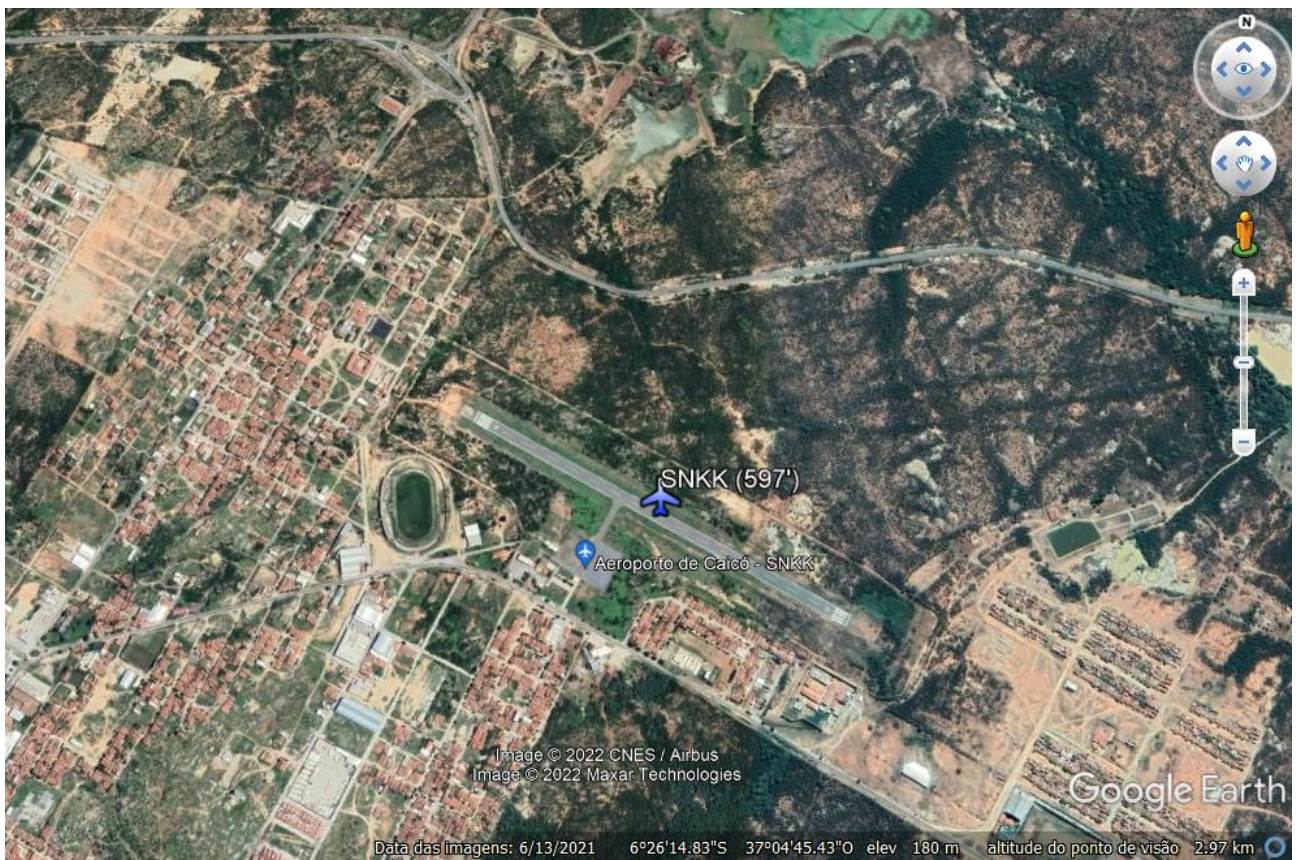
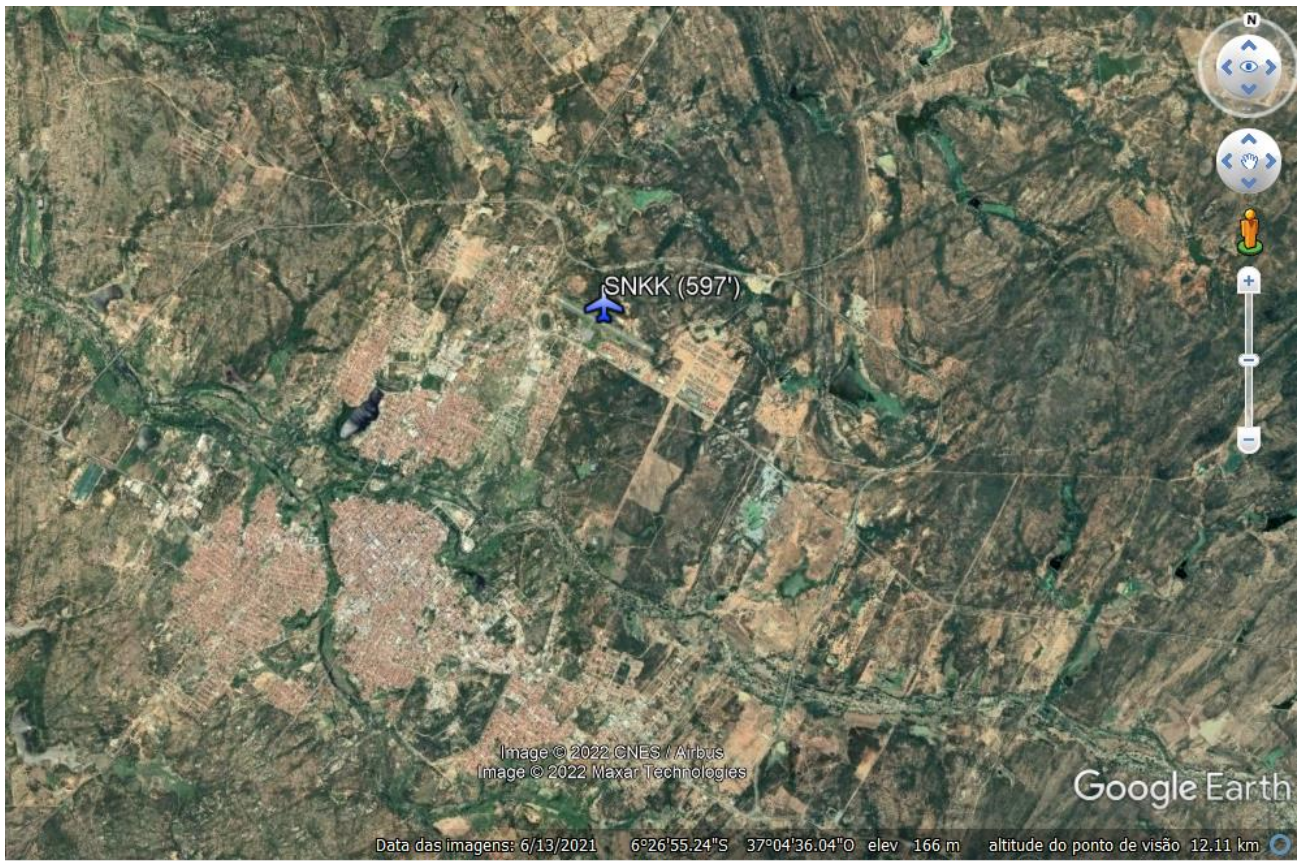
A Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

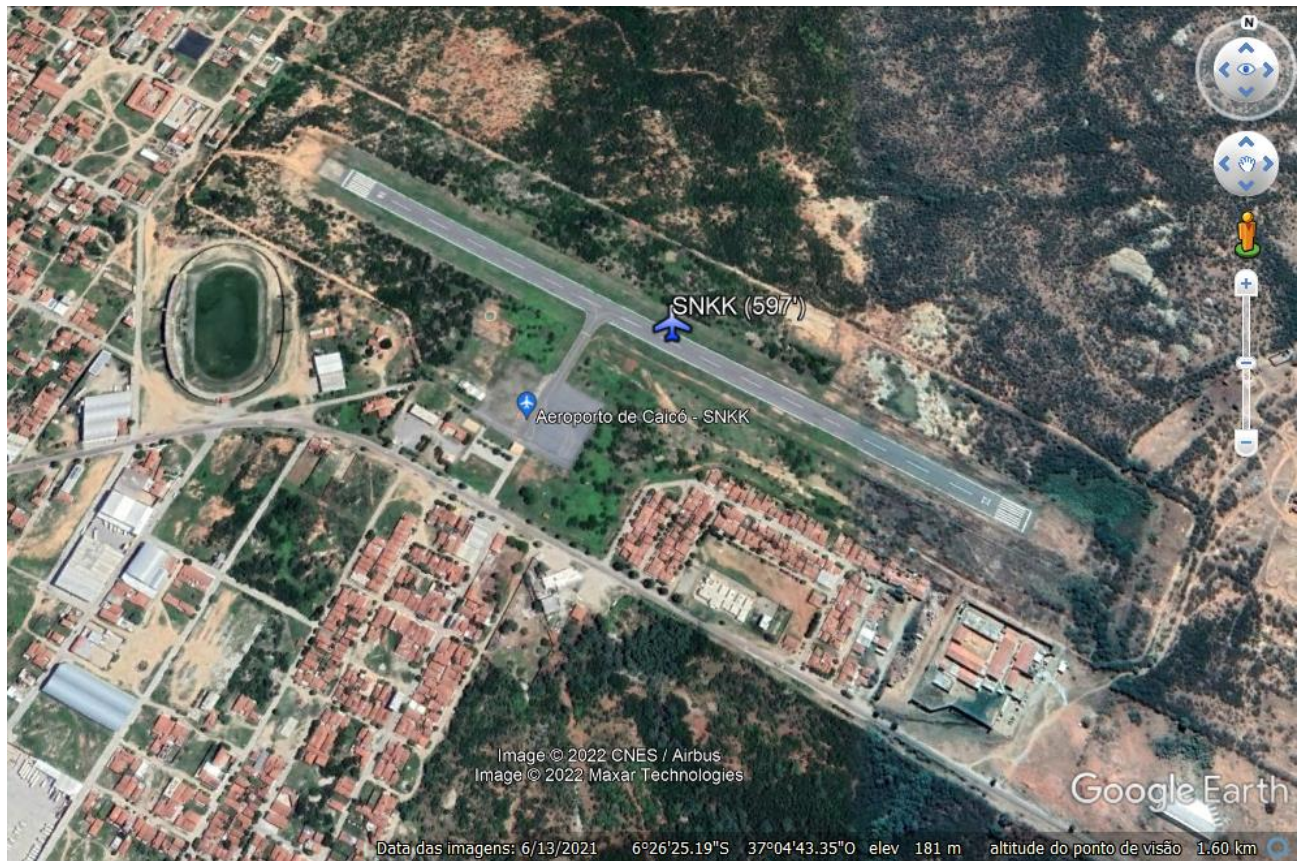
Portaria nº 6.923/SIA, de 07/01/2022:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2022/portaria-6923>

Em ROTAER, por instrução do Processo (nº 00058.066073/2021-31), já consta informação adicional da “proibição de pousos no aeródromo exceto para operações aéreas de emergência médica ou transporte de valores mediante prévia coordenação com operador aeroportuário (DER-RN)”.

Em elevação de 597 pés, o aeródromo de Caicó (SNKK) tem pista (14/32) de 30 x 980 m., de asfalto, com resistência de pavimento PCN 12 e resistência de subleito média. O aeródromo tem homologação para operação VFR diurna. Localiza-se no setor NE do centro urbano, contornado (a norte) pela rodovia BR-427 e (a oeste) pela rodovia RN-118, a SE do trevo/rotatória destas rodovias.





Em área de jurisdição do CINDACTA-III (FIR Recife - SBRE), o aeródromo de Caicó (SNKK) dista 110 MN a SW do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (SBSG), na região metropolitana de Natal – e 115 MN da Base Aérea de Natal (SBNT). Ao norte, estão os aeródromos (público – operado pelo DER-RN) de Currais Novos/RN (SNKN), a 34 MN a NE, e (privado) de Pau dos Ferros/RN (SSKJ), a 69 MN a NW, com o aeródromo (público) de Catolé do Rocha/PB (SIBU) a 30 MN (a NW); ao sul, estão os aeródromos (público) de Souza/PB (SNQD), a 72 MN a SW, e (privado) de Parelhas/RN (SDVZ), a 28 MN a SE, com o aeródromo (público) de Patos/PB a (SNTS) a 38 MN a S-SW.

Processo ANAC nº 00058.066073/2021-31

O processo ANAC nº 00058.066073/2021-31 se inicia com correspondência eletrônica de 09/12/2021, internamente na ANAC, da Gerência Técnica de Fiscalização da ANAC, com objeto-assunto Processo de Vigilância Continuada e Modelo RIA do aeródromo público de Caicó/RN (SNKK), informando que a minuta do Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA) relativa ao aeródromo (SNKK) tinha sido incluída no processo de vigilância continuada de segurança operacional.

Esta correspondência registra que “em alinhamento ao Plano Estratégico da ANAC, particularmente ao objetivo estratégico - fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança -, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária [SIA] estabeleceu a seguinte meta setorial para as atividades de fiscalização:

- cumprimento em 100% das missões dos seguintes prazos para elaboração dos relatórios de inspeção e lavratura de autos de infração / emissão das providências administrativas decorrentes na Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (dias úteis):

- (a) inspeção de fiscalização de aeródromos não certificados: abrangendo aeródromos de classe IB, II, III ou IV, ou a partir de 3 aeródromos IA:7
- (b) inspeção de fiscalização de aeródromos não certificados: até 2 aeródromos de Classe IA:5

Conforme a correspondência, para esta missão, a data limite de elaboração desses produtos é 18/01/2022.

No rol de documentos do processo, na sequência da correspondência interna determinando a inspeção de vigilância continuada de segurança operacional do aeródromo de Caicó (SNKK), apresenta-se o Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA) datado de 06/01/2022. Basicamente, o RIA consta com um formulário de Relato de Condição Crítica de Infraestrutura Aeroportuária, informando como “Condições Críticas observadas”:

[1] sistemas de proteção:

- 1.1 - ausência de trechos de cerca/barreira operacional (sem vigilância permanente do local).
- 1.2 - indício de presença constante de animais ou pessoas não autorizadas na área operacional.

O relatório não indica, no quesito da pista de pouso/decolagem, a constatação de defeitos críticos na superfície da pista de pouso e decolagem.

O inspetor responsável pela vistoria indicou:

- a falta de vigilância permanente do aeródromo, havendo apenas uma visita diariamente ao aeródromo, durante um período da manhã, de servidor aposentado do DER-RN para realizar a limpeza do estacionamento e da instalação utilizada como um terminal.
- a constatação de indícios da presença de animais de grande porte por todo o aeródromo, inclusive na pista e no pátio.
- a constatação da presença de animais de menor porte (caprinos – cabra/bode) dentro da área operacional.
- a constatação da presença de crianças atravessando a pista (flagrada durante a inspeção).

O inspetor ainda registra observação que a “gestora” informou que está sendo solicitada a mudança de status do aeródromo de público para privado, “justificando que somente há movimentação de aeronaves do Governo do Estado” para o aeródromo, mas a tendo sido possível durante a inspeção acompanhar o pouso de uma aeronave.

O relatório apresenta registros fotográficos da vistoria, entre os quais:



Figura 1: Fezes de gado no centro da pista.



Figura 2: Fezes de gado na pista.



Figura 3: Crianças na pista.



Figura 4: Pegadas de animais de grande porte ao lado da pista.



Figura 5: Caprinos pastando na área operacional.



Figura 6: Criação de gado em terreno vizinho ao aeródromo.



Figura 7: Criação de gado em terreno vizinho ao aeródromo.



Figura 8: Cerca sem fios de arame farpado.



Figura 9: Um dos pontos da cerca que permite a passagem dos caprinos.



Figura 10: Ponto de passagem de caprinos.



Figura 11: Criação de cavalos ao lado da cerca do aeródromo.

O Parecer nº 12/2022/GTFS/GFIC/SIA, datado de 07/01/2022, trata da análise do Relato de Condição Crítica de Infraestrutura Aeroportuária do aeródromo (SNKK) referente à Inspeção Aeroportuária nº 068P/GFIC-SIA/2021.

Conforme Parecer, o Convênio nº 050/2012, firmado em 28/12/2012 com a Secretaria de Aviação Civil (SAC) da Presidência da República - SAC-PR, vigente, estabelece como delegatário da exploração e responsável pela administração aeroportuária o Estado do Rio Grande do Norte, que figura neste processo como Operador de Aeródromo, por meio do Departamento de Estradas de Rodagem – DER-RN. E considerando os regulamentos brasileiros de aviação civil para fins de aeroportos, o aeródromo público de Caicó (SNKK) é classificado como I-A pelo RBAC 153 (de “Aeródromos – Operação, manutenção e resposta à Emergência”) e como AP-0 pela RBAC 107 (de “Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo”).

Na análise, o responsável pelo Parecer aponta que o conteúdo do Relato de de Condição Crítica de Infraestrutura Aeroportuária do aeródromo (SNKK) “indica 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” no aeródromo.

Mais especificamente, na “Análise de vulnerabilidade do Sistema de Proteção da Área Operacional”, o parecer registra que a “ausência de eficácia de proteção em alguns trechos de cerca/barreira operacional (sem vigilância permanente do local) caracterizam não conformidade quanto ao RBAC-153, itens 153.107 (a),(b)”, que são reproduzidos:

- (a) O operador de aeródromo deve implantar e manter um sistema de proteção da área operacional do aeródromo e suas respectivas operações aéreas, composto de infraestrutura e procedimentos adequados ao entorno urbano no qual o sítio aeroportuário encontra-se, para:*
- (1) prevenção de entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas;*
 - (2) contenção de acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas.*
- (b) A infraestrutura do sistema de proteção à operação aeroportuária compõe-se por barreiras de segurança, artificiais ou naturais, edificações e postos de controle de acesso capazes de atender às finalidades listadas no parágrafo 153.107(a).*

O parecer também faz referência (do RBAC 153) ao item 153.221(a), com a seguinte redação:

- (a) O operador de aeródromo deve manter o sistema de proteção da área operacional em condições físicas e de funcionamento, de forma a atender aos requisitos estabelecidos na seção 153.107 deste Regulamento.*

No âmbito do RBAC 107, o parecer registra que esta legislação estabelece a necessidade de existência de barreiras de segurança que sejam capazes de dissuadir e dificultar o acesso não autorizado de pessoas às áreas delimitadas pelo perímetro operacional e áreas controladas e que atendam às seguintes características:

- (a) possuam elementos construtivos para dificultar a passagem por cima, resistir à pressão para dobrá-las ou cortá-las e impedir que se passe por baixo;
- (b) possuam 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;
- (c) sejam mantidas em condições operacionais adequadas, assegurando a sua integridade e eficácia; e,
- (d) sejam instaladas e mantidas dentro de uma área livre de obstáculos, que possibilite a realização de vistoria para verificação da sua integridade e que dificulte a escalada de intrusos.

Quanto a procedimentos, o parecer destaca a necessidade de vigilância permanente do perímetro e da área operacional, de forma a garantir sua proteção adequada.

Então dispendo das observações e constatações de “campo”, da vistoria do aeródromo, contidas no relatório de condições críticas, o parecer registra que “foram identificadas diversos pontos

vulneráveis no cercamento da área operacional do aeroporto, permitindo a entrada de animais (bovinos e caprinos, dentre outros) e pessoas não autorizadas. Durante a inspeção foram vistos caprinos, além de crianças, dentro da área operacional, conforme pode ser observado no relato de condição crítica”. O parecer segue: “com base na descrição da situação observada, tanto os meios (barreiras), quanto os procedimentos (vigilância) do aeródromo apresentam-se inadequados, visto que os requisitos supracitados foram violados e representam risco às operações aéreas no aeródromo e às pessoas em solo”.

Por último, na análise, o Parecer aborda que para todos os aeródromos consta como obrigatório o atendimento ao item 153.13, que trata da constituição do Operador de Aeródromo. Conforme o parecer, “quanto a isto, entende-se que não se trata apenas da nomeação de um delegatário pela administração, manutenção e exploração do aeródromo, mas também do efetivo exercício dessas responsabilidades”. Segundo o parecer, pelas informações analisadas, o atual Operador de Aeródromo constituído legalmente “não exerce adequadamente as atribuições e responsabilidades contidas no RBAC 153. Considerando-se os problemas apontados, nota-se a deficiência na administração, operação e manutenção, configurada pelas más condições de conservação do aeródromo e ausência de procedimentos de monitoramento e vigilância”.

Na conclusão, o responsável pelo Parecer (da Gerência de Controle e Fiscalização, da ANAC) considera que “o aeródromo não reúne condições de receber vôos, haja vista o comprometimento da segurança devido à deficiência no Sistema de Proteção da Área Operacional, incapaz de prevenir a entrada de animais”. E assim sendo, “tendo em vista que os problemas apontados oferecem risco potencial às operações aéreas”, a recomendação do analista é a imposição de medidas acautelatórias de restrições às operações no aeródromo, através de decisão pela proibição das operações de pouso na pista (pouso/decolagem) e, ainda, que esta medida somente seja revogada quando o operador informar e comprovar que corrigiu os problemas apontados, 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.

Do processamento do Parecer, em 07/01/2022, o Gerente de Controle e Fiscalização deferiu Decisão sobre Medida cautelar nº 1/2022/GFIC/SIA da aplicação de medida administrativa cautelar de proibição de operações de pouso no aeródromo em referência, exceto no caso de operações de emergência médica ou de transporte de valores realizadas mediante prévia coordenação com o Operador do Aeródromo.

Documento integrante do processo, o RIA - Relatório de Inspeção Aeroportuária, com data de 01/01/2022, juntado ao processo em 11/01/2022, apresenta o preenchimento de informações essenciais colhidas na vistoria e notificações cabíveis nos itens [1] ACI - Aviso de Condição(ões) irregular(es), [2] SRCI - Solicitação(ões) de Reparação de Condição(ões) irregular(es), [3] AI – Auto de Infração(ões), sendo aplicável a indicação de providências, e [4] Recomendações, sendo anexado um relatório fotográfico. O relatório lista:

[1] ACI - Aviso de Condição(ões) irregular(es) – 01 aviso, relativamente à falta de documentação requerida conforme RBAC 153, sendo indicado “envio de medidas corretivas”.

[2] SRCI - Solicitação(ões) de Reparação de Condição(ões) irregular(es) – 07 objetos de solicitação de reparação, sendo indicado, como providências requeridas, o envio de PAC – Plano de Ação Corretiva – aos sete pontos listados dentro do prazo de 30 dias. Seis dos pontos listados referem-se à condição de conservação material de recursos da infraestrutura, em desconformidade com requisitos estabelecidos no RBAC 153, e mais um ponto quanto à desatualização (inferior a três anos), sem envio à ANAC, do PLEM (Plano de Emergência em Aeródromo).

SOLICITAÇÃO(ÕES) DE REPARAÇÃO DE CONDIÇÃO(ÕES) IRREGULAR(ES) - SRCI			
ITEM	CÓD. EF ENQUADRAMENTO	DESCRIÇÃO DA TIPIFICAÇÃO DE NÃO CONFORMIDADE DO EF	SITUAÇÃO VERIFICADA
SRCI 01	EF: 153133.01 RBAC 153: 153.203 (a) (b)(1)	Não mantém a superfície de pista de táxi ou de pátio destinados à aviação geral livre de defeitos, ou no caso de superfície de pista de táxi ou de pátio de aeronaves destinados à aviação comercial, mantém defeitos de baixo impacto na segurança operacional (trincas, fissuras ou pequenas depressões).	Verificou-se forte desgaste superficial do pavimento, que gera alto grau de desagregação. Também verificou-se a existência de trincas/fissuras e afloramento de vegetação. Tais patologias foram encontradas tanto no pátio quanto na pista de táxi. Figuras: 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30.
SRCI 02	EF: 153154.08 RBAC 153: 153.213 (a)(b)	Não mantém a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros).	Foi possível identificar em vários pontos da faixa de pista vegetação com altura superior a 15 cm (quinze centímetros). Figura 31.
SRCI 03	EF: 153154.05 RBAC 153: 153.213 (a) 153.213 (b)	Não mantém as áreas verdes inseridas na área operacional de forma a não propiciar condições para atração de fauna.	Após a faixa de pista, todo o aeródromo possui vegetação nativa alta, propiciando atração à fauna. Existem vários pontos com acúmulo de lixo, que também atrai animais terrestres e pássaros. Figuras: 35, 36, 37, 38, 43, 44, 45 e 46.
SRCI 04	EF: 153155.03 RBAC 153: 153.215 (b)	Não mantém as tubulações e valas livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenabilidade.	Foram identificados vários pontos onde as valas para drenagem estavam obstruídas. Figuras: 40, 41, 42, 43, 44 e 49.
SRCI 05	EF: 153156.01 RBAC 153: 153.217 (a)(b)(c)	Não mantém os auxílios visuais em condições operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.	O indicador de direção do vento (biruta) encontra-se com o seu tecido rasgado e sua sinalização necessitando de reforço. Figuras: 47 e 48.
SRCI 06	EF: 153154.03 RBAC 153: 153.213 (a) 153.213 (b)	Não mantém as áreas verdes inseridas na área operacional de forma a não se configurar em obstáculo à navegação aérea.	Aeródromo não possui autorização para operação visual noturna, mas estão presentes por toda a borda da pista de pouso e decolagem, as bases de luminárias e luminárias do antigo balizamento noturno, o que constitui, neste caso, obstáculo à navegação aérea. Figuras 31 e 50.
SRCI 07	EF 153185.01 RBAC 153: 153.217 (d)	Não encaminha formalmente à ANAC em um período não superior a 3 (três) anos contados a partir da data do último envio, as atualizações do PLEM.	Não havia nenhum documento presente no aeródromo. Ao ser questionada sobre a aceitação do PLEM pela ANAC, a gestora do aeródromo confirmou que não houve envio do documento para ser analisado pela Agência.

[3] AI – Auto de Infração(ões) – 01 item não-conforme e de infração (ao RBAC 153) autuado, consistindo da não manutenção da infraestrutura do sistema de proteção da área operacional a fim da prevenção da entrada de animais e objetos que constituam perigo às operações aéreas e conter acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido de veículos ou pessoas.

Pela falta da devida manutenção do sistema de proteção da área operacional, resultando ineficiência do cercamento como barreira impeditiva da passagem de pessoa e animais, e a facilitação da inexistência de permanente de vigilância no local, foi possível identificar diversos indícios da entrada de animais de grande porte (bovinos e equinos) e flagrar pessoas não autorizadas caminhando pela pista e a presença de caprinos dentro da área operacional. Esta situação agrava-se com a inexistência de procedimentos de inspeção de pista ou do perímetro da cerca, situação esta que aumenta a sensação de “abandono” do aeródromo. Como providência é requerido do operador aeroportuário o envio de medidas corretivas no prazo de 30 dias.

[4] Recomendações – o relatório lista seis recomendações, sendo três tratando de infraestrutura, conforme o quadro:

RECOMENDAÇÕES			
ITEM	ÁREA	REFERÊNCIA NORMATIVA	DESCRIÇÃO
REC 01	Infraestrutura	RBAC 153: 153.211 (c)(1)	A superfície das áreas não pavimentadas da faixa de pista não estão devidamente compactadas. Ao caminharmos sobre a área descrita ocorre afundamento. Desta forma, recomenda-se aterramento para deixar o terreno plano e a devida compactação do solo, de forma a suportar o peso das aeronaves, que venham a necessitar dessa área por conta de alguma emergência causada por excursão de pista. Figuras: 16 e 56.
REC 02	Infraestrutura	RBAC 107: 107.67(a)	Implementar os avisos de alerta nas barreiras de segurança com informações 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. Os avisos de alerta podem conter os seguintes dizeres: "Proibido acesso não autorizado à área aeroportuária", "Área de risco à integridade física" e "O acesso não autorizado está sujeito a aplicação de sanções legais" e instalados a cada 300m. Esse item não consta do escopo desta inspeção mas é um requisito obrigatório do RBAC 107. Figura: 57.
REC 03	Monitoramento da Fauna	RBAC 153: 153.21(a)(8)	Identificar as Espécies de Fauna na Área de Segurança Aeroportuária – ASA e no caso da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, o operador de aeródromo deve tomar as providências junto à administração municipal responsável, além dos demais órgãos considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna. Observar as disposições da LEI Nº 12.725, de 16 de outubro de 2012, que dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos. Área de Segurança Aeroportuária - ASA: área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar, com 20 km (vinte quilômetros) de raio, cujos uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna. Figuras: 32 e 33.
REC 04	Infraestrutura	RBAC 153: 153.107	Instalação de tela, ou de mais fios de arame, na parte inferior da cerca com vistas à reduzir a probabilidade de acesso de animais terrestres de pequeno e médio porte à área operacional.
REC 05	Procedimentos - Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS	RBAC 153: 153.229	Coordenação com as pessoas que acessam a área operacional para a realização de obras e serviços de manutenção. Avaliar publicação de NOTAM/INFOTEMP de interdição parcial do aeródromo para a realização dos serviços.
REC 06	Procedimentos	RBAC 153	Formalizar planos, programas e procedimentos para a adequada gestão e coordenação com os usuários do aeródromo.



No relatório, no “campo” de observações, os técnicos responsáveis pela vistoria registram:




- a sua ação, logo após a realização da inspeção, da comprovação da ineficiência do sistema de proteção da área operacional e na falta de meios de mitigação de risco, na ausência de vigilância permanente no local.

- diante da quantidade de material desagregado no pátio e em parte da pista, a sua ação de recomendação à GTFS (Gerência Técnica de Fiscalização) a discussão junto da GFIC (Gerência de Controle e Fiscalização) a aplicação da medida cautelar de proibição de pousos e decolagens de aeronaves de motor à reação no aeródromo até a total remoção de material desagregado e a recomposição de asfalto do pátio das regiões afetadas.



- o hangar existente no aeródromo possui evidências de abrigar a execução de serviços de manutenção em aeronaves, porém, sem haver oficina certificada no local. Recomenda-se que seja realizada comunicação à SFI (Superintendência de Ação Fiscal) sobre a situação encontrada no local, após definição sobre os usuários do hangar.



O RIA apresenta um conjunto de 57 registros fotográficos na inspeção do aeródromo. A seguir são reproduzidos alguns destes registros:

FIGURAS		
#	FIGURA	DESCRIÇÃO
1		Caprinos pastando na área operacional do aeródromo, com livre acesso à pista de pouso e decolagem.
2		Caprinos pastando na área operacional do aeródromo, com livre acesso à pista de pouso e decolagem.

3		<p>Crianças caminhando na pista de pouso e decolagem do aeródromo, o que demonstra falha do sistema de proteção, bem como de vigilância.</p> <p>Ocorreu pouso de aeronave no aeródromo logo após este momento.</p> <p>Pode ser observada a presença de fauna (urubu) na zona de aproximação de uma das cabeceiras da pista.</p>
7		<p>Existem várias estacas/mourões em péssimo estado de conservação, o que desestrutura o sistema de proteção e permite a passagem de animais.</p>
8		<p>Estaca do sistema de proteção que já perdeu sua função e precisa ser substituída. Tal qual esta, existem várias pelo perímetro da cerca operacional.</p>

18		<p>Encontradas trincas de hábito variado no pátio. Área de empoçamento, onde pode ser observado bombeamento de finos, que pode causar recalque, afundamento ou descolamento de placas.</p>
19		<p>Alto desgaste do pavimento, perdendo grande parte do material ligante, que causou alta desagregação do pavimento asfáltico, chegando a encobrir a sinalização da posição de estacionamento do pátio. Esta quantidade de FOD pode ser ingerida por motores a reação ou prejudicar o funcionamento das pás das hélices de motores convencionais. Também é um risco para pessoas que estejam fora da aeronave e acompanhando estacionamento ou partida de alguma aeronave.</p>
21		<p>Toda esta área do pátio é dominada por pedras e pedriscos totalmente soltas do pavimento asfáltico. Desagregação em altíssimo grau. Não foi possível identificar as patologias abaixo das pedras e pedriscos soltas existentes nesta área do pátio.</p>

22		<p>Na pista de táxi podem ser observadas trincas longitudinais longas, nas quais podem ser observado o afloramento de vegetação, com consequente desagregação do pavimento.</p>
23		<p>Afundamento leve por consolidação em trilha de roda. Trincas de hábito variado na pista de táxi.</p>
24		<p>Trincas de hábito variado na pista de táxi.</p>

27		<p>Bombeamento de finos, ocasionado pela infiltração ocorrida através das trincas e fissuras de hábito variado existentes na pista de pouso e decolagem, onde já pode ser observado o afloramento de vegetação.</p>
28		<p>Um dos locais, entre alguns na PPD, onde pode ser visto o bombeamento de finos, ocasionado pelo empocamento e consequente infiltração, ocorrida nesse caso através de trincas/fissuras em bloco, onde já pode ser observado o afloramento da vegetação e alto desgaste do pavimento asfáltico, que traz a evidente desagregação do pavimento, e de forma menos evidente o recalque, afundamento ou descolamento de placas.</p>
29		<p>Um dos locais, entre alguns na PPD, onde pode ser visto o bombeamento de finos, ocasionado pelo empocamento e consequente infiltração, ocorrida nesse caso através de trincas/fissuras longitudinais longas. Observa-se alto desgaste do pavimento asfáltico, que traz a evidente desagregação do pavimento, e de forma menos evidente o recalque, afundamento ou descolamento de placas.</p>

30		<p>Um dos locais, entre alguns na PPD, onde pode ser visto o alto desgaste do pavimento, ocasionado pelo empocamento e consequente infiltração, ocorrida nesse caso através de trincas/fissuras em bloco, onde já pode ser observado o afloramento da vegetação e alto desgaste do pavimento asfáltico, que traz a evidente desagregação do pavimento, e de forma menos evidente o recalque, afundamento ou descalçamento de placas.</p>
31		<p>Vegetação com altura superior a 15cm e base da luminária do balizamento noturno, que está se constituindo em obstáculo à navegação aérea, uma vez que o aeródromo não opera na situação noturna.</p>
35		<p>Vegetação após faixa de pista que propicia atração de fauna.</p>
36		<p>Área atrativa de fauna, dentro da área operacional do aeródromo, devido ao tipo de vegetação e de área propícia a alagamento.</p>

42		Vala obstruída.
43		Vala obstruída e vegetação alta na área operacional, a qual funciona como foco atrativo de fauna.
45		Garças presentes na área operacional do aeródromo, próxima aos hangares.
46		Garças sobrevoando área operacional do aeródromo.

47		<p>Indicador de direção do vento (biruta) com a sinalização apagada e tecido rasgado.</p>
48		<p>Detalhe do tecido da biruta, que encontra-se rasgado.</p>
57		<p>Placas informativas sobre a proibição de entrada na área operacional são pequenas e estão deterioradas.</p>

Relatório (RIA):

https://sei.anac.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5SmJfJFoXcY59NYuGQ25hiNEUnVyBLE8ZBQb3JtAB-SqnKI2Qt89ehZ84V6aWbyBrRa8_liCijW3Q3097WK9auc

Ofício nº 53/2022/GTFS/GFIC/SIA-ANAC, de 14/01/2021, da Gerência Técnica de Fiscalização (GTFS/GFIC) para Secretaria de Infraestrutura do Estado do RN, com o objeto a Inspeção Periódica do Aeródromo de Caicó - Encaminhamento de Relatório, informa a seguinte situação:

[1] conforme comunicação feita pelo setor de Planejamento da Gerência, a realização da Inspeção Periódica, em 06/01/2021, no aeródromo gerando relatório de inspeção (RIA 068P/GFIC-SIA/2021), no processo de inspeção nº 00058.066073/2021-31;

[2] o RIA constatou e apontou itens nos quais foi considerado que o operador do aeródromo não está atuando conforme o previsto nos normativos, configurando-se não conformidades;

[3] em decorrência de informações da equipe de inspeção, foi elaborado um Parecer para avaliação das condições de segurança do aeródromo que resultou na decisão de aplicação de medida cautelar. Na avaliação do Parecer, foi considerado que o Aeródromo de Caicó (SNKK) não reúne condições de receber vôos, em função do comprometimento da segurança, devido à

deficiência no Sistema de Proteção da Área Operacional (na incapacidade de prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas e o acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido de veículos e pessoas). A situação apontada contraria o especificado na regulamentação em vigor;

[4] tendo em vista que os problemas apontados oferecem risco potencial às operações aéreas, foi tomada a decisão de imposição de Medida Acautelatória de proibição de operações de pouso de aeronaves de asa fixa no aeródromo, sendo, entretanto, previstas operações excepcionais de serviços aéreos de emergência médica ou de transporte de valores, mediante coordenação com esse Operador - nessas hipóteses, devendo ser avaliado o risco da operação e implementadas medidas mitigadoras para o seu controle;

[5] a Medida Cautelar aplicada somente será revogada quando o Operador comprovar e informar que saneou as não conformidades críticas identificadas e restabeleceu as condições de segurança do aeródromo; e,

[6] quando do encaminhamento das informações sobre do reparo das condições críticas identificadas que resultaram na Medida Cautelar, o operador aeroportuário também deverá enviar um Plano de Ações Corretivas (PAC) para todas irregularidades apontadas no Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA), conforme informações contidas nas Orientações Finais do RIA.