

**COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
CENTRO DE GERENCIAMENTO DA NAVEGAÇÃO AÉREA**



**ANÁLISE SEMANAL DE PÓS-OPERAÇÃO
DE 05.12.2016 A 11.12.2016**

1 – INTRODUÇÃO:

A IAC 1502-0699 é a norma adotada pela ANAC para mensurar o desempenho das empresas de transporte aéreo brasileiras, quando da operação de voos regulares. Tal Instrução de Aviação Civil data de 30.06.1999 e fora utilizada pelo extinto DAC como base para análise comparativa da qualidade dos serviços prestados pelas companhias aéreas brasileiras. Portanto, no que tange à operação das Aéreas em termo de regularidade, de pontualidade e de eficiência operacional, cabe ao órgão fiscalizador mensurá-la através do cálculo do índice global que exprimirá o quanto determinada companhia aérea é regular, pontual e eficiente. Vale ressaltar que, quando falamos em pontualidade para as companhias aéreas tanto no voo doméstico quanto no voo internacional, deve-se levar em consideração o horário da partida ou da parada de motores em comparação com o horário previsto em HOTRAN¹.

A portaria da ANAC n° 464/SRE de 13.03.2012 estabelece o modelo adotado para a divulgação mensal de atrasos e cancelamentos de voos de transporte aéreo público regular doméstico e internacional de passageiros no Brasil. São publicados dois percentuais de atrasos: um considerando as etapas que atrasam trinta minutos ou mais e outro considerando as etapas que atrasam sessenta minutos ou mais. Tais informações representam o comportamento histórico dos voos e não substituem parâmetros de pontualidade e regularidade definidos em regulamentos específicos².

Para o cômputo da média diária de atrasos no âmbito do CGNA o gerente utiliza dados de atrasos superiores a trinta minutos, oriundos do HSTVOOS divulgado pela INFRAERO e da GRU Airport, específico para o Aeroporto de Guarulhos. A média de atrasos é definida em termos percentuais para os principais aeroportos do país. Na prática, a média de atrasos acima de dez por cento em determinado aeroporto no país motiva uma análise pormenorizada quanto às causas determinantes e possíveis impactos provocados.

Esta análise pós-operacional semanal objetiva indicar o número de movimentos da aviação regular e os fatos relevantes que provocaram o incremento significativo da média de atrasos, para, além de apontar as causas determinantes, propor soluções e recomendações possíveis que permitam a efetiva tomada de decisões. Este relatório contemplou os doze aeroportos mais movimentados do país (dentro os dezesseis constantes no relatório diário do GNAC/GNAF) ao longo da semana de 05 de dezembro de 2016 a 11 de dezembro de 2016. Os cálculos para os índices são relativos a cinquenta e cinco aeroportos analisados pela Subseção de Estatística do CGNA. Para essa pesquisa não foi contemplado o aeroporto de SBKP, por ausência de informações sobre essa localidade.

As horas expressas neste relatório são referentes ao Tempo Universal Coordenado (UTC).

¹ Item 4 IAC 1502-0699, de 30 de junho de 1999.

² Resolução ANAC n° 218, de 28 de fevereiro de 2012, Art. 2º, parágrafo único.

2 – ANÁLISE PÓS-OPERACIONAL DE 05.12.2016 A 11.12.2016

2.1 – ÍNDICES MÉDIOS DE ATRASOS E NÚMERO DE MOVIMENTOS NO CENÁRIO NACIONAL

O gráfico abaixo apresenta a variação das médias de atrasos referentes à aviação regular verificada ao longo dos sete dias do período supracitado. Como se verifica, a média relativa ao índice de atrasos a nível nacional esteve abaixo dos dez por cento, conforme ilustra figura 1.

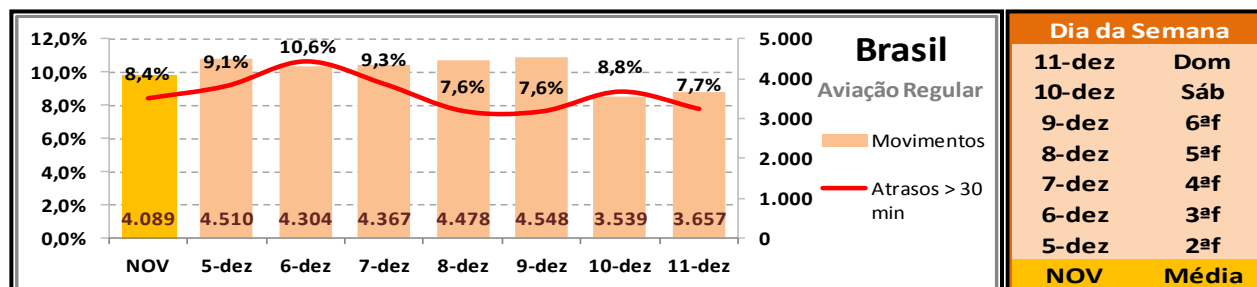


Figura 1 (fonte: HSTVOOS e GRU)

Em termos de número de movimentos, o aeroporto de Guarulhos figurou como o mais movimentado neste período, com um percentual de 17% do total de movimentos (figura 2).



Figura 2 (fonte: HSTVOOS e GRU)

Comparativamente com a semana anterior, percebe-se que não houve grandes alterações no que se refere ao número de movimentos e ao índice médio de atrasos na semana. Na semana analisada (de 05 de dezembro de 2016 a 11 de dezembro de 2016) houve um total de 28.561 movimentos, com índice médio de atrasos de 7,60%. Isso equivale a 1,00% de movimentos a mais que a semana anterior (de 28 de novembro de 2016 a 04 de dezembro de 2016) que computou um total de 28.403 movimentos, com índice médio de atrasos de 8,68%, conforme ilustram as figuras 3 e 4 abaixo.

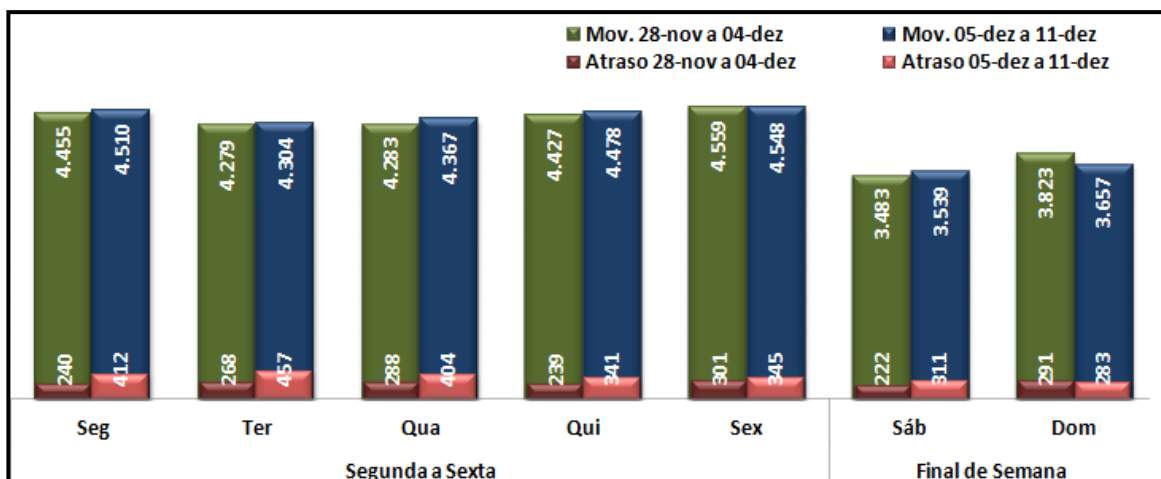


Figura 3 (fonte: HSTVOOS e GRU)

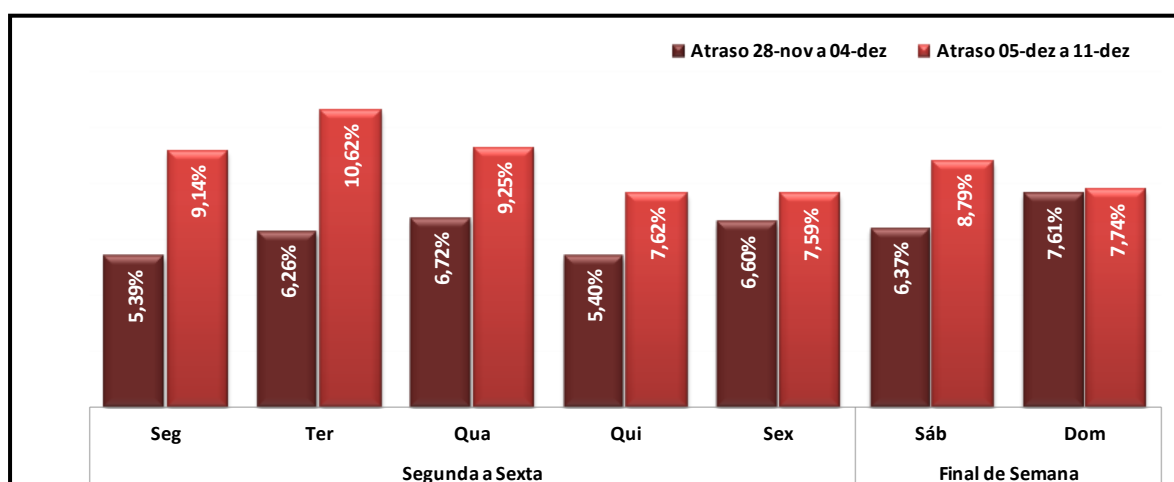


Figura 4 (fonte: HSTVOOS e GRU)

2.2 – LOCALIDADES ANALISADAS POR RANKING DE MOVIMENTAÇÃO

Abaixo estão os gráficos de todos os aeroportos analisados neste relatório, levando-se em consideração o número total de movimentos, sendo que apenas as localidades que apresentaram índices de atrasos com percentuais acima de dez por cento e com, no mínimo, trinta minutos de atrasos foram objeto de comentários (figuras 5, 6, e 7).

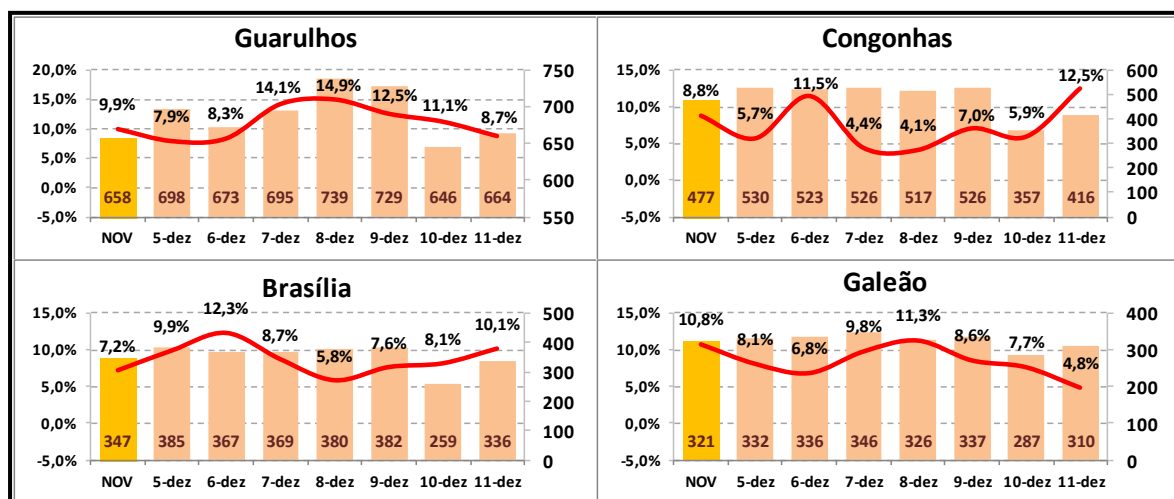


Figura 5 (fonte: HSTVOOS e GRU)

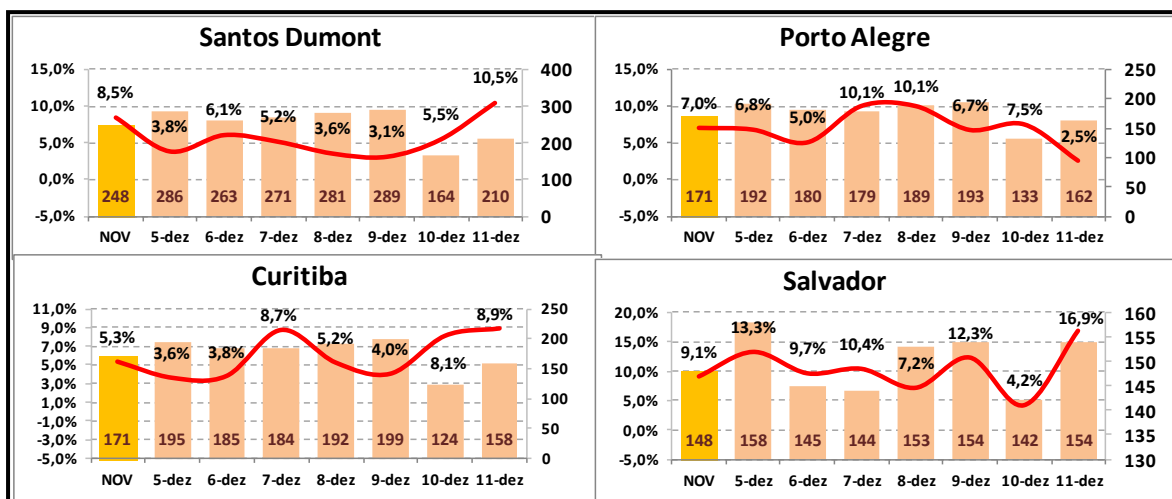


Figura 6 (fonte: HSTVOOS e GRU)

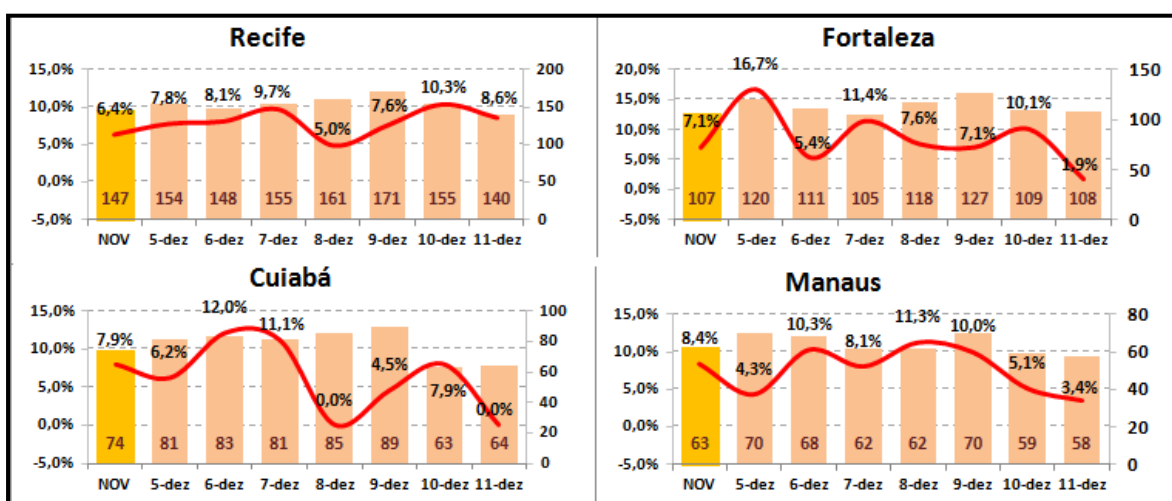


Figura 7 (fonte: HSTVOOS e GRU)

2.3 – LOCALIDADES COM ATRASOS SUPERIORES A DEZ POR CENTO

Deve-se ressaltar que esta análise pós-operacional objetiva relatar os fatos relevantes que provocaram o incremento significativo da média diária de atrasos nas localidades abaixo mencionadas. Logo, deve-se ter em mente que tais fatos, apesar de determinantes, poderão não ser as únicas causas da diminuição dos índices de atrasos. Fatores extrínsecos à operacionalidade poderão ter contribuído nesse processo.

DIA 05

A meteorologia foi o principal fator que ocasionou o aumento no índice de atraso no aeroporto de Confins durante todo o dia 5 que chegou a ficar com suas operações suspensas das 20 h 21 min às 21 h 05 min. Não houve chuva no aeródromo, somente teto baixo e reporte de windshear, de sorte que, apesar de operacionalidade da pista, poucas aeronaves tentaram aproximação enquanto perduravam os reportes e assim efetuaram esperas elevando, pois, os índices de atraso no aeroporto. Assim, o aeroporto em tela

registrou índice de atrasos de até 78,6% no período das 10 h às 11 h. Esse índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 30%.

O aeroporto de Salvador registrou variações nos números de atrasos ao longo do dia 05, atingindo seu maior índice nos períodos de 13 h a 14 h e de 17 h a 18h ambos períodos com 44% em nove voos previstos, porém, não foi submetido a qualquer evento significativo no aeródromo que justificasse os elevados índices de atrasos registrados ao longo do dia, e assim registrou média diária de atrasos de 13,3%. (figura9)

O aeroporto de SBFZ não foi submetido a qualquer evento significativo que justificasse os elevados índices de atrasos registrados ao longo do dia, mas apresentou a média diária de atrasos de 16,7%. Como exemplos podem ser citados os horários das 3 h às 4 h UTC, quando foi verificado o índice de atrasos de 86,7% com apenas três movimentos previstos, e das 20 h às 21 h UTC, quando foi verificado o índice de atrasos de exatos quarenta por cento com apenas cinco movimentos previstos para o período. A média diária de atrasos acima dos dez por cento é justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação dessa média (figura10)

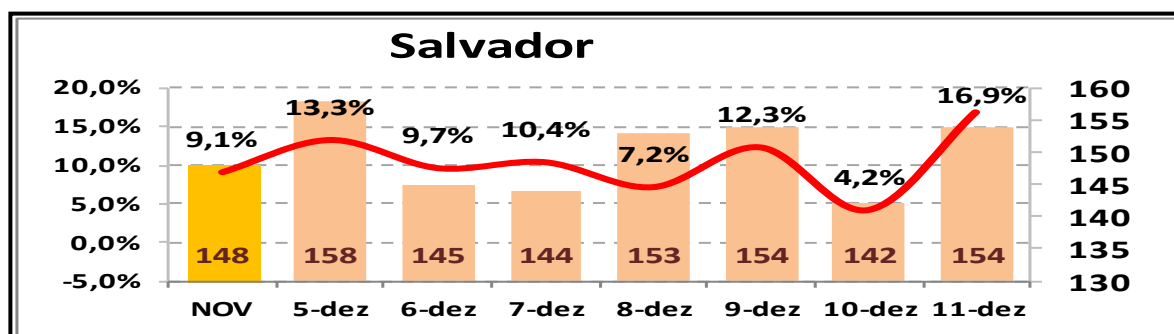


Figura 8 (fonte: HSTVOOS e GRU)

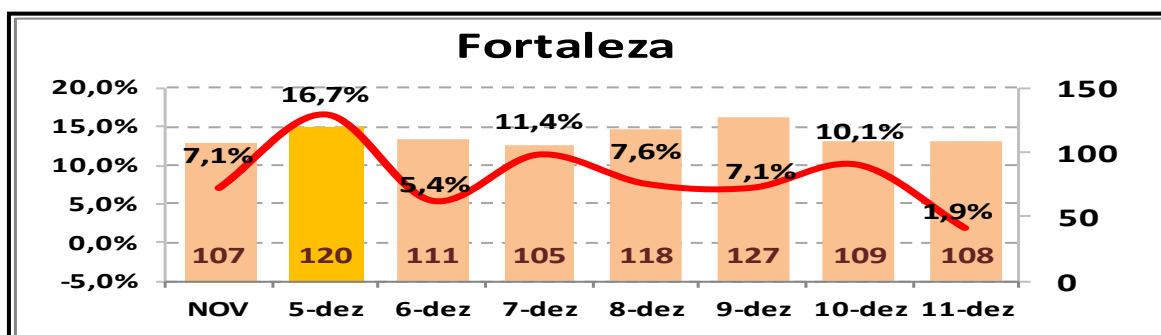


Figura 10 (fonte: HSTVOOS e GRU)

DIA 06

O aeroporto de SBSP esteve submetido a rajadas de vento de até 41 kt na final da pista 17R e com isso várias aeronaves arremeteram, corroborando com esse quadro meteorológico, houve mudança de

pista aumentando ainda mais as esperas. Além desse fato, houve grande ocorrência de desvios de formações meteorológicas na TMA SP ao longo do dia. Como consequência, foram adotadas medidas ATFM necessárias para a preservação da segurança nas operações aéreas e o para o balanceamento do fluxo de tráfego aéreo.

A meteorologia foi o principal fator que ocasionou o aumento no índice de atraso no aeroporto de Brasília que chegou a ficar com suas operações suspensas das 19 h 45 min às 20 h 22 min. A chuva forte no aeródromo que permaneceu de 19 h 55 min até as 20 h 20 min provocou várias esperas e alternados de destino. Para a manutenção do balanceamento do fluxo de tráfego aéreo e, principalmente, para a segurança nas operações aéreas, foi necessária a implementação de medidas ATFM. O aeroporto em tela registrou índice de atrasos de 100% no período das 03 h às 05 h e durante o período da chuva, vale dizer de 20 h as 21 h o atraso chegou a 35,7%. Esse índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 12,3% (figura 11).

A meteorologia foi o principal fator que ocasionou o aumento no índice de atraso no aeroporto de Confins que esteve sob a influência de trovoadas com chuva por toda manhã desse dia que chegou a ficar com suas operações suspensas das 07 h 50 min às 09 h 29 min.e quando retornou a operação que, em função do vento predominante, foi utilizada a RWY 34 cabeceira esta que restringi bastante a circulação aérea, sendo certo que esta configuração contribuiu muito com o aumento dos índices de atrasos. Para a manutenção do balanceamento do fluxo de tráfego aéreo e, principalmente, para a segurança nas operações aéreas, foi necessária a implementação de medidas ATFM. Pode-se citar a adoção de separação longitudinal de 30 NM para SBCF para os tráfegos procedentes das FIR BS entre 10 h e 11 h 10 min reduzindo o implemento da medida para 20 NM de 11 h 10 min as 12:20 quando não houve mais a necessidade de permanecer com essas medidas. Esse índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 36,9% (figura 12).

O aeroporto de SBEG não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 10,3% de atraso. Como exemplo pode ser citado o horário da 03:00 às 04:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 33,3% com apenas 06(seis) movimento previsto. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 13).

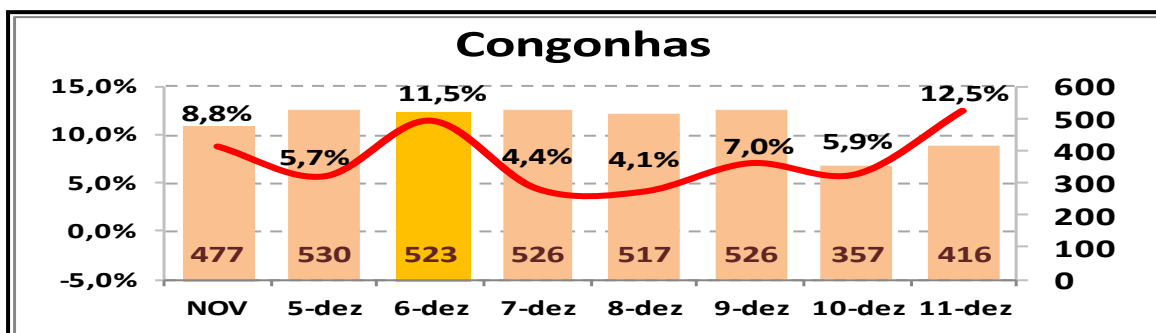


Figura 11 (fonte: HSTVOOS e GRU)

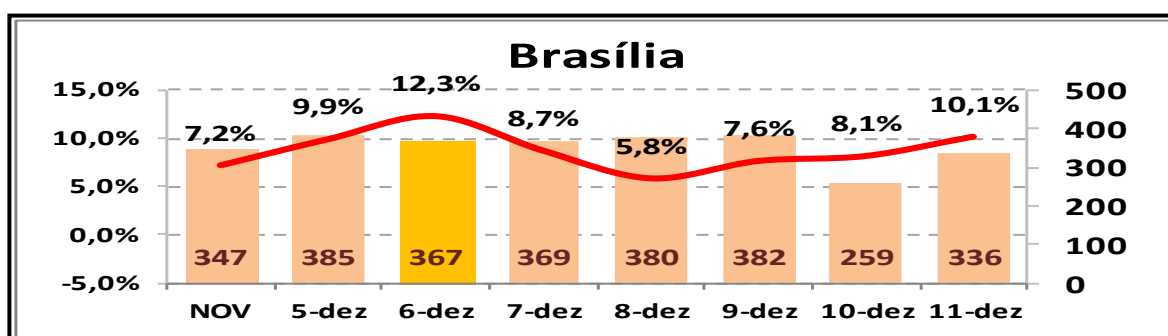


Figura 12 (fonte: HSTVOOS e GRU)

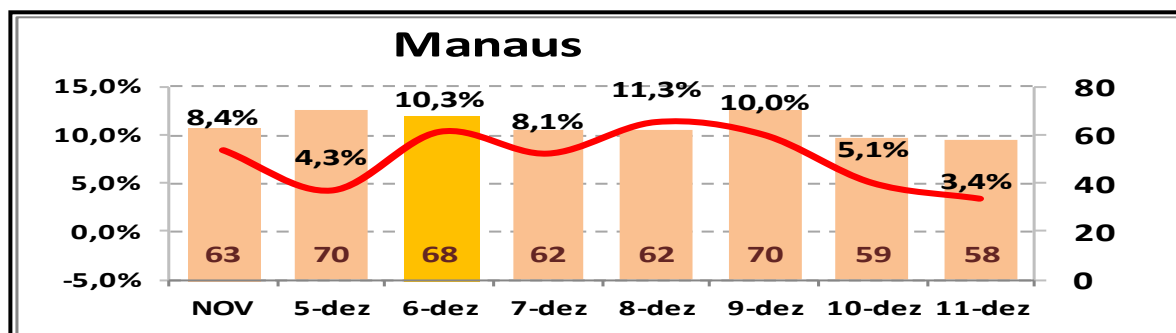


Figura 13 (fonte: HSTVOOS e GRU)

DIA 07

O aeroporto de SBGR não esteve submetido a qualquer fenômeno meteorológico que restringisse a operação nesse aeródromo. Porém, houve grande ocorrência de desvios de formações meteorológicas na TMA SP ao longo do dia, e como consequência, foram adotadas medidas ATFM necessárias para a preservação da segurança nas operações aéreas e o para o balanceamento do fluxo de tráfego aéreo. Como exemplo, pode-se citar a adoção de separação longitudinal de 30NM para os tráfegos com destino ao aeroporto de Guarulhos procedentes da FIR CW, FIR RE e FIR AZ no período das 06 h 00 min às 23 h 59, e 20 NM da FIR BS no período das 08 h 15 min às 23 h 59 min.

O aeroporto de Guarulhos registrou índice de atrasos de 31,6% no período das 18 h às 19 h. Este índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 14,1% (figura 14).

O aeroporto de SBPA não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 10,1% de atraso. Como exemplos podem

ser citados os horários da 22:00 às 23:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 50% com apenas 01(um) movimento previsto. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 15).

O aeroporto de SBSV não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 10,4% de atraso. Como exemplos podem ser citados os horários da 21:00 às 23:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 37,5% com apenas 08(oito) movimentos previstos. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 16).

O aeroporto de SBFZ não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 10,4% de atraso. Como exemplos podem ser citados os horários da 19:00 às 20:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 50% com apenas 02(dois) movimentos previstos. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 17).

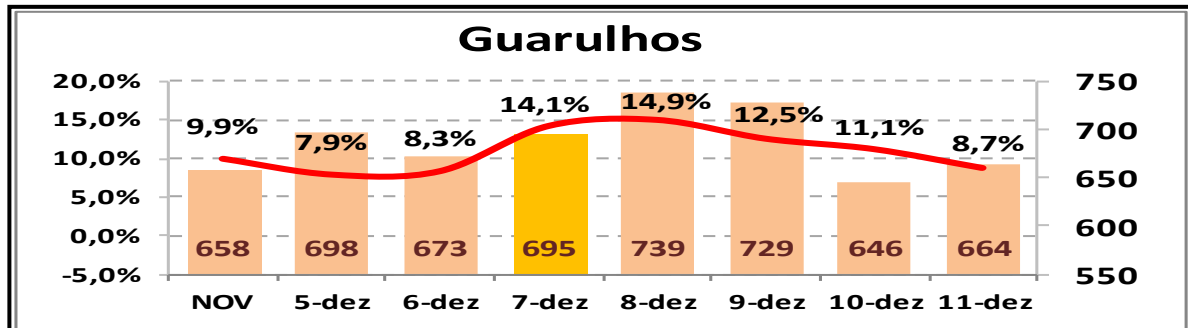


Figura 14 (fonte: HSTVOOS e GRU)

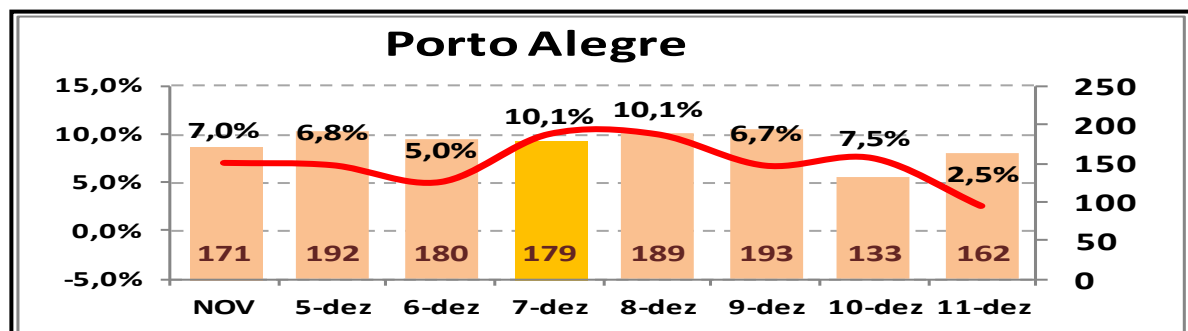


Figura 15 (fonte: HSTVOOS e GRU)

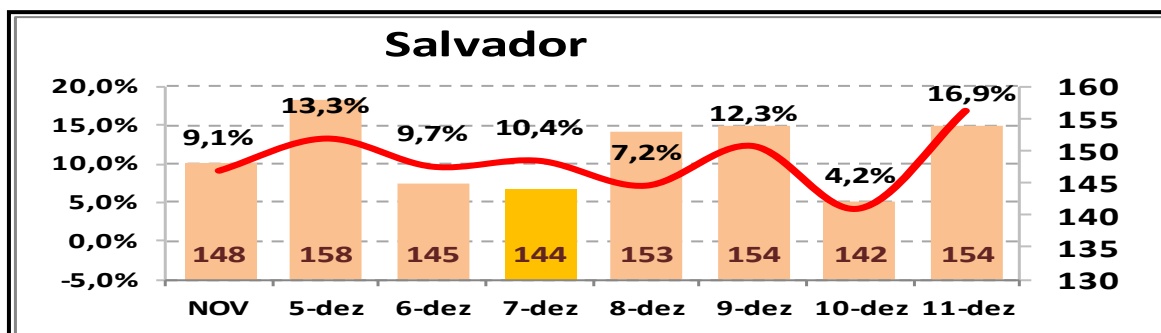


Figura 16 (fonte: HSTVOOS e GRU)

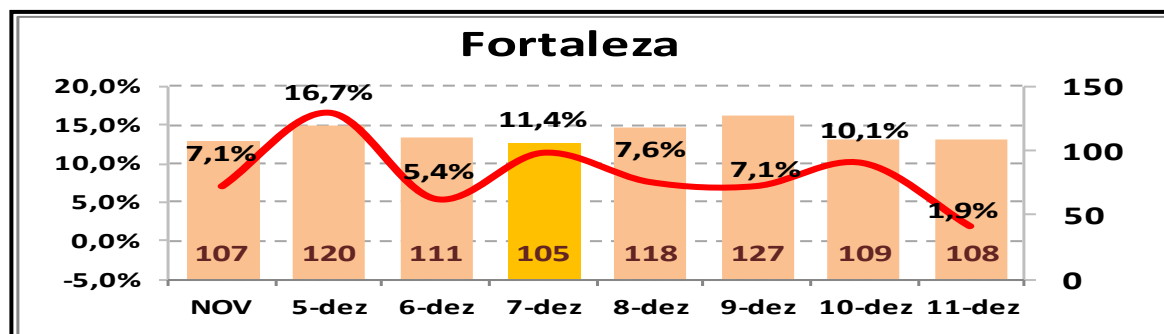


Figura 17 (fonte: HSTVOOS e GRU)

DIA 08

O aeroporto de SBGR não esteve submetido a qualquer fenômeno meteorológico que restringisse a operação nesse aeródromo. Porém, houve grande ocorrência de desvios de formações meteorológicas na TMA SP ao longo do dia, e como consequência, foram adotadas medidas ATFM necessárias para a preservação da segurança nas operações aéreas e o para o balanceamento do fluxo de tráfego aéreo. Como exemplo, pode-se citar a adoção de separação longitudinal de 30NM para os tráfegos com destino ao aeroporto de Guarulhos procedentes da FIR CW e FIR RE no período das 16 h 35 min às 23 h 30, e 20 NM da TMA RJ no período das 16 h 35 min às 23 h 25 min. O aeroporto de Guarulhos registrou índice de atrasos de 38,3% no período das 21 h às 22 h. Este índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 14,9% (figura 18)

O aeroporto de SBGL voltou a operar com suas duas pistas desde o dia 24 de novembro porém a RWY 10/28 ainda não está trabalhando com sua capacidade plena de funcionamento e assim, conforme o NOTAM D2363/2016, opera com somente 1800m restringindo, pois, de forma significativa a operação da aviação comercial que ainda prefere utilizar a pista 15/33, inclusive as aeronaves categoria C, pista esta que opera normalmente para pouso, sendo certo que ainda contribuiu com o aumento dos índices de atrasos. Para a manutenção do balanceamento do fluxo de tráfego aéreo e, principalmente, para a segurança nas operações aéreas, foi necessária a implementação de medidas ATFM.

O aeroporto do Galeão registrou índice de atrasos de 26,1% no período das 23 h às 00 h. Este índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 11,3% (figura 19).

O aeroporto de SBPA não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 11,3% de atraso. Como exemplo pode ser citado o horário da 22:00 às 23:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 33,3% com apenas 12(doze) movimentos previstos no dia. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 20).

O aeroporto de SBEG não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 11,3% de atraso. Como exemplo pode ser citado o horário da 04:00 às 05:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 100% com apenas 01(um) movimento previsto. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 21).

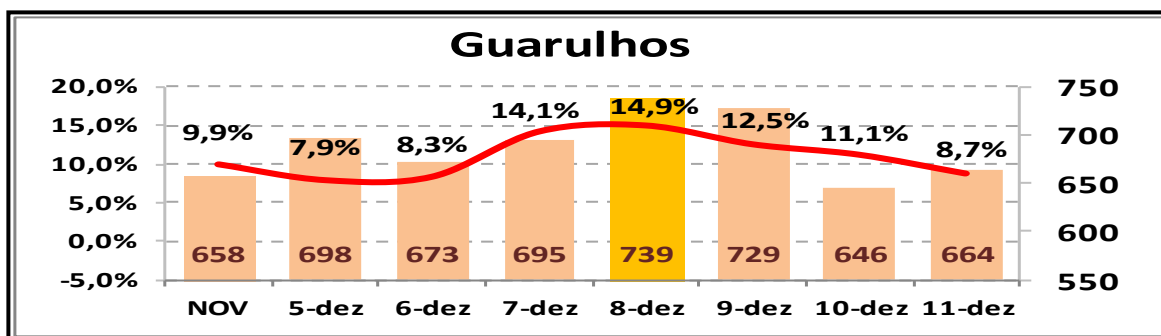


Figura 18 (fonte: HSTVOOS e GRU)

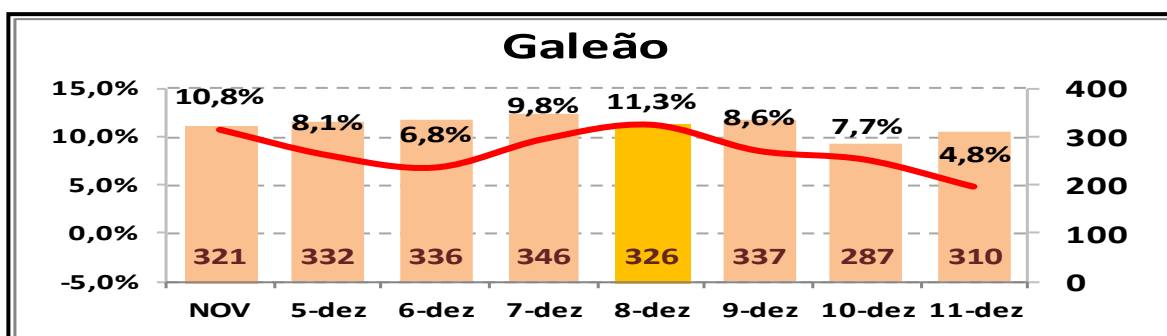


Figura 19 (fonte: HSTVOOS e GRU)

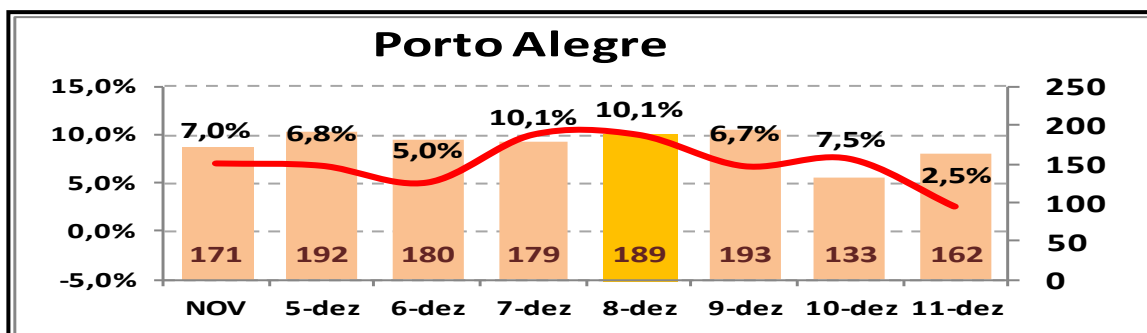


Figura 20 (fonte: HSTVOOS e GRU)

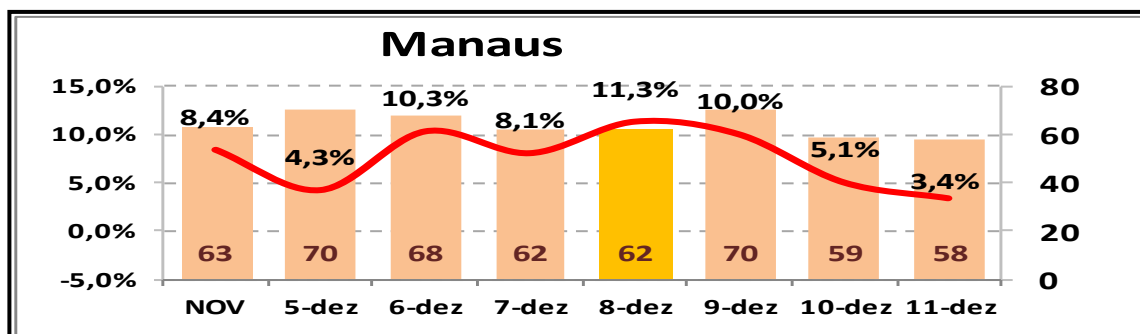


Figura 21 (fonte: HSTVOOS e GRU)

DIA 09

O aeroporto de SBGR esteve submetido a grandes formações meteorológica e com isso foram reportados vários de desvios de formações meteorológicos na TMA SP ao longo do dia principalmente no final da tarde , e como consequência, foram adotadas medidas ATFM necessárias para a preservação da segurança nas operações aéreas e o para o balanceamento do fluxo de tráfego aéreo. Como exemplo, pode-se citar a adoção de separação longitudinal de 30NM para os tráfegos com destino ao aeroporto de Guarulhos procedentes da FIR CW, FIR BS e TMA RJ no período das 20 h 40 min às 21 h 14. O aeroporto de Guarulhos registrou índice de atrasos de 38,6% no período das 23 h às 00 h. Este índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 12,5% (figura 22)

O aeroporto de SBSV não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 12,3% de atraso. Como exemplo pode ser citado o horário da 23:00 às 00:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 40% com apenas 05(cinco) movimentos previstos no dia. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 23).

O aeroporto de SBEG não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 10% de atraso. Como exemplo pode ser citado o horário da 14:00 às 15:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 66,7% com apenas

03(três) movimentos previstos. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 24).

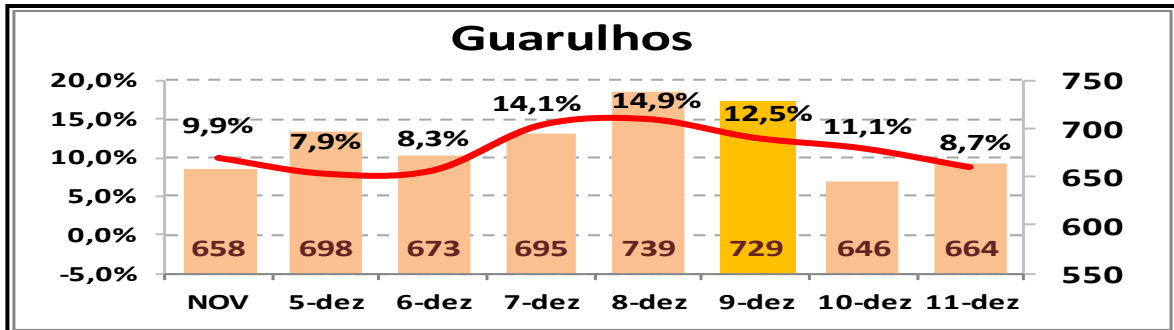


Figura 22 (fonte: HSTVOOS e GRU)

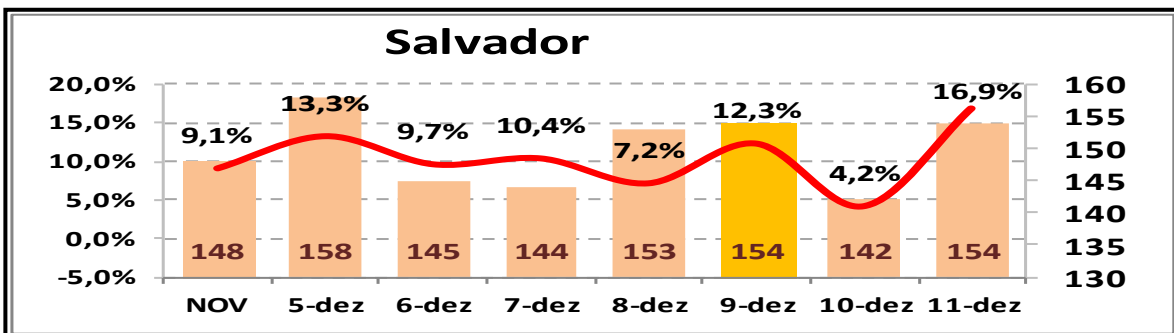


Figura 23 (fonte: HSTVOOS e GRU)

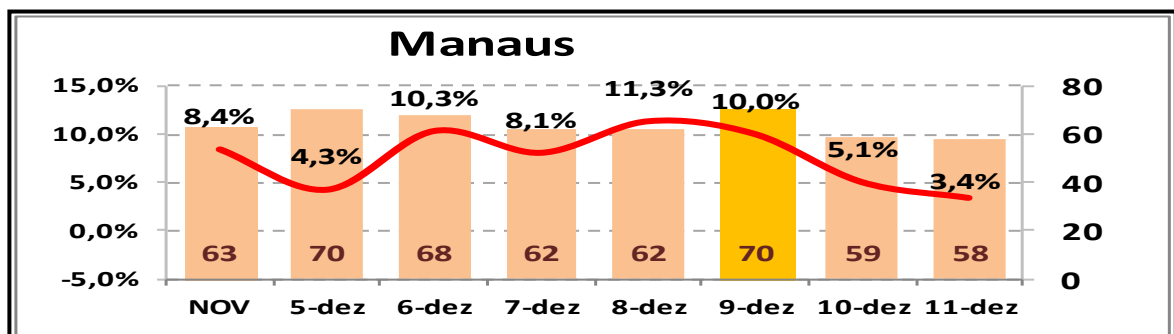


Figura 24 (fonte: HSTVOOS e GRU)

DIA 10

O aeroporto de SBGR esteve submetido a trovoadas com chuva e rajadas de vento de até 40 kt e como consequência a suspensão das aproximações no período das 19 h 27 min às 19 h 52 min..Foram implementadas medidas ATFM necessárias para a preservação da segurança nas operações aéreas e o para o balanceamento do fluxo de tráfego aéreo. Pode-se citar a adoção de 20 NM de separação longitudinal para tráfegos procedentes da FIR BS, FIR CW e TMA RJ com destino ao aeroporto de Guarulhos entre 22 h 47 min e 23 h 30 min.

O aeroporto de Guarulhos registrou índice médio de atrasos de 36,4% no período das 07 h à 08 h. O aeroporto de Guarulhos registrou média diária de atrasos de 11% (figura 25).

A meteorologia foi o principal fator que ocasionou o aumento no índice de atraso no aeroporto de Confins que esteve sob a influência de nevoeiro com teto 200' por toda manhã desse dia e chegou a ficar com suas operações suspensas das 12 h 30 min às 14 h. Quando retornou a operação que, em função do vento predominante, foi utilizada a RWY 34 cabeceira esta que restringi bastante a circulação aérea, sendo certo que esta configuração contribuiu muito com o aumento dos índices de atrasos. Para a manutenção do balanceamento do fluxo de tráfego aéreo e, principalmente, para a segurança nas operações aéreas, foi necessária a implementação de medidas ATFM O aeroporto de Confins registrou índice de atrasos de 71,4% no período das 14 h às 15 h. Este índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 20,7% (figura 26).

O aeroporto de SBRF não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 10,3% de atraso. Como exemplo pode ser citado o horário da 12:00 às 13:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 42,9% com apenas 07(sete) movimentos previstos no dia. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 27).

O aeroporto de SBFZ não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 10,1% de atraso. Como exemplo pode ser citado o horário da 21:00 às 22:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 50% com apenas 04(quatro) movimentos previstos. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 28).

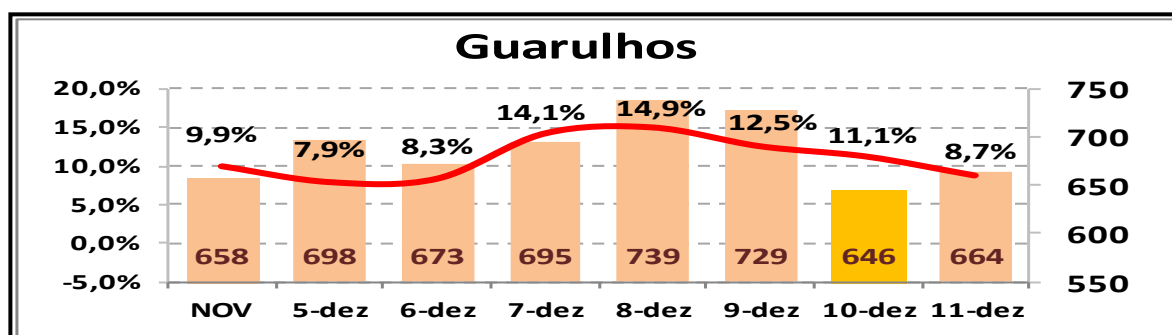


Figura 25 (fonte: HSTVOOS e GRU)

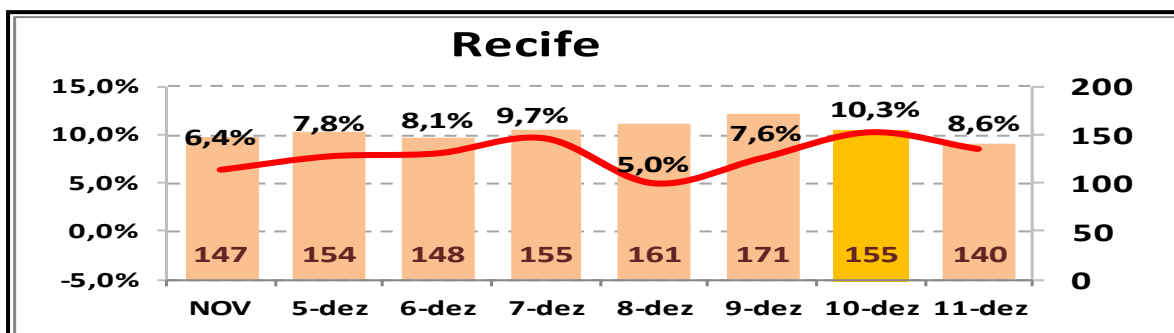


Figura 26 (fonte: HSTVOOS e GRU)

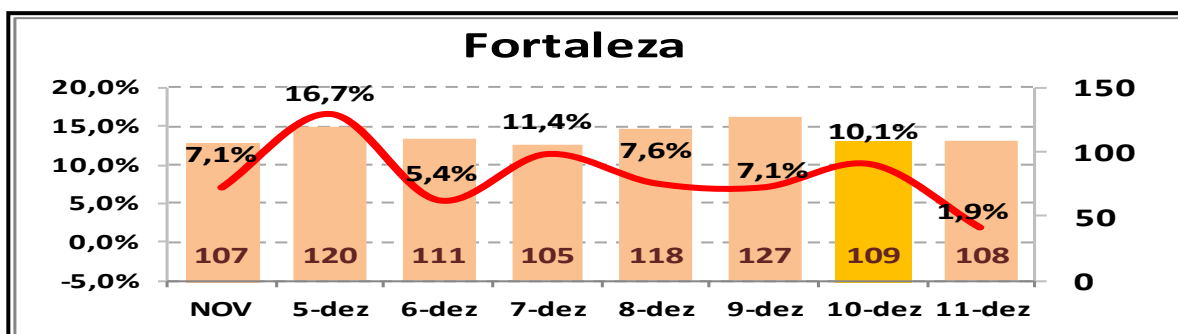


Figura 27 (fonte: HSTVOOS e GRU)

DIA 11

O aeroporto de SBSP esteve submetido à chuva leve a moderada com reporte de aeronaves de Wind Shear na final da RWY 35 de sorte que as aeronaves decidiram não aproximar no intervalo de 18:45 a 18:50 apesar de operar por instrumentos. Como consequência, foram adotadas medidas ATFM necessárias para a preservação da segurança nas operações aéreas e o para o balanceamento do fluxo de tráfego aéreo. Como exemplo, pode-se citar a adoção de separação longitudinal de 20NM para os tráfegos com destino ao aeroporto de Congonhas procedentes da FIR BS no período das 17 h 10 min às 00 h 40 min.

O aeroporto de Congonhas registrou índice de atrasos de 60% no período das 21 h às 22 h. Este índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 12,5% (figura 28).

O aeroporto de SBBR esteve submetido a chuva forte, de sorte que o aeródromo ficou impraticável das 17:50 às 18:00, várias aeronaves decidiram seguir para suas respectivas alternativas. O aeroporto de Brasília registrou índice de atrasos de 50% no período das 18 h às 19 h. Este índice diluiu-se ao longo do dia e atingiu a média diária de 10,1% (figura 29).

O aeroporto de SBSV não foi submetido a qualquer evento que justificasse os elevados índices de atraso registrados ao longo do dia, mas apresentou a média de 16,9% de atraso. Como exemplo pode ser citado o horário da 19:00 às 21:00 UTC quando foi verificado o índice de atraso de 50% com apenas 08(oito) movimentos previstos. A média diária de atrasos acima dos 10% somente seria justificada pelo

baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação da média diária de atrasos (figura 30).

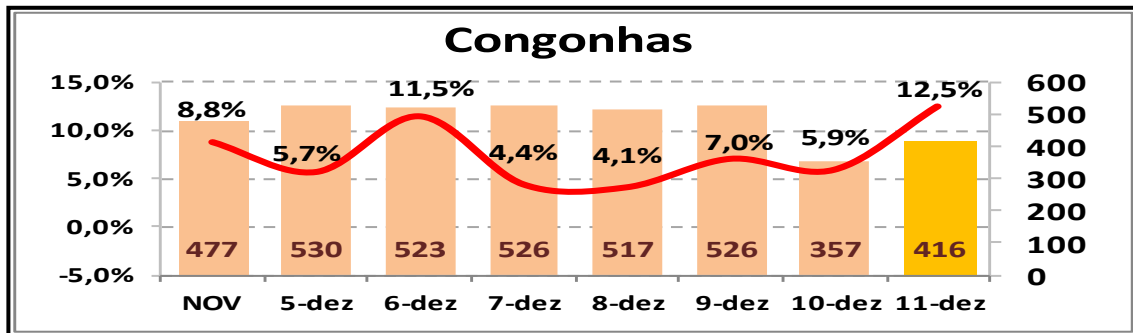


Figura 28 (fonte: HSTVOOS e GRU)

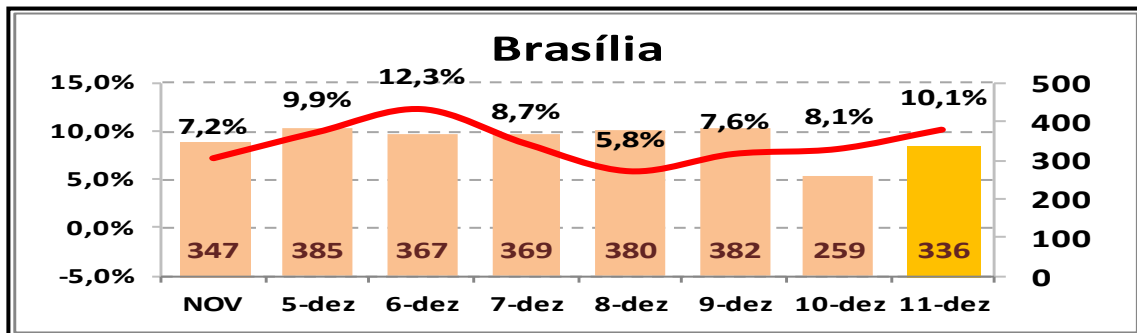


Figura 29 (fonte: HSTVOOS e GRU)

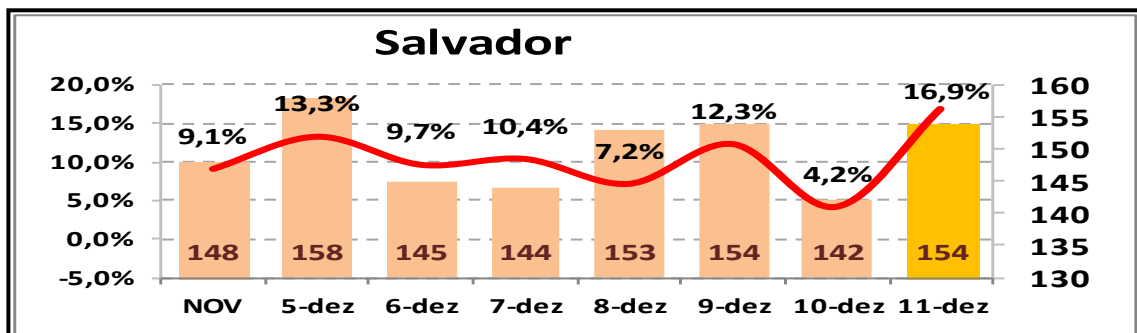


Figura 30 (fonte: HSTVOOS e GRU)

3 – DISPOSIÇÕES FINAIS

Sabe-se que a meteorologia é uma das maiores causadoras de impacto e sobrecarga para o Controle de Tráfego Aéreo.

Percebe-se neste relatório que a meteorologia teve um papel significativo para elevar os índices de atrasos na semana analisada. Pode ser citado o fato verificado no dia 06 de dezembro de 2016 em que o aeroporto de Confins foi prejudicado pela meteorologia e corroborando com isso a configuração da RWY 34 para pouso em que limita a operação em relação a cabeceira oposta.

Cumpra-se registra que se deve dar atenção ao aeroporto citado acima no sentido de melhorar a fluidez de pouso nesse aeródromo quando necessariamente for utilizar a RWY34, Portanto, todas as

informações contidas nessa análise pós-operacional devem ser utilizadas para os próximos planejamentos, e servem como base para decisões futuras.