

ANAC publica COA para INFRAERO do Aeroporto de Ponta Porã, no MS, em 27.12.21

A INFRAERO divulgou notícia no seu portal que o Aeroporto Internacional de Ponta Porã/MS (SBPP) obteve a certificação operacional (COA) por meio da Portaria nº 6.788, da ANAC.

A certificação é uma exigência do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 139. As avaliações realizadas para a obtenção do Certificado são orientadas pela Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), que determina os critérios operacionais a serem atendidos por terminais no mundo inteiro. O Certificado também identifica itens como classe de aeronaves que podem operar no aeroporto e período do dia em que estão autorizados pousos e decolagens, tipo de operações.

No caso de Ponta Porã, o aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 3C, ou inferior, e as operações de vôos podem ocorrer no período diurno e noturno.

De acordo com o superintendente da INFRAERO no Aeroporto de Ponta Porã, Almir Aurélio Fernandes, a certificação atesta que o aeroporto segue as regras de segurança e excelência estabelecidos pelos órgãos da aviação civil nacional e internacional. "Essa conquista é resultado de esforço de toda equipe da INFRAERO, que mais uma vez demonstra seu compromisso com o atendimento das normas vigentes e com a eficiência das operações aeroportuárias", afirma o superintendente.

Com a Portaria nº 6.788/SIA, de 21/12/2021, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 24/12/2021 (seção 1, pág. 160), a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (da ANAC), considerando o que consta do processo nº 00058.022446/2021-62, concedeu o Certificado Operacional de Aeroporto (COA) à INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) como operadora do Aeroporto Internacional de Ponta Porã (SBPP/MS0005). A Portaria entra em vigor na data da sua publicação.

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2021/portaria-no-6788-sia-21-12-2021/@@display-file/arquivo_norma/PA2021-6788.pdf

A certificação operacional fica condicionada, ao menos, à manutenção, pela operadora aeroportuária, dos aspectos avaliados no âmbito do processo por meio do qual a outorga foi concedida. O aeroporto certificado nos termos da concessão da outorga operará com as seguintes especificações operativas:

I - Geral:

- a) Código de referência: 3C
- b) o aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 3C ou inferior
- c) Tipo de operação por pista/cabeceira:
cabeceiras 04 e 22: VFR Diurno e IFR Não-precisão Diurno/Noturno
- d) Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT): inexistente
- e) Autorizações de Operações Especiais: não há

II - Restrição a classes e tipos de aeronaves: não aplicável

III - Restrição aos serviços aéreos: não aplicável

IV - Restrições operacionais: em Condições Meteorológicas de Vôo por Instrumento (IMC), são proibidas operações de aeronaves código de referência 3 na pista (04/22).

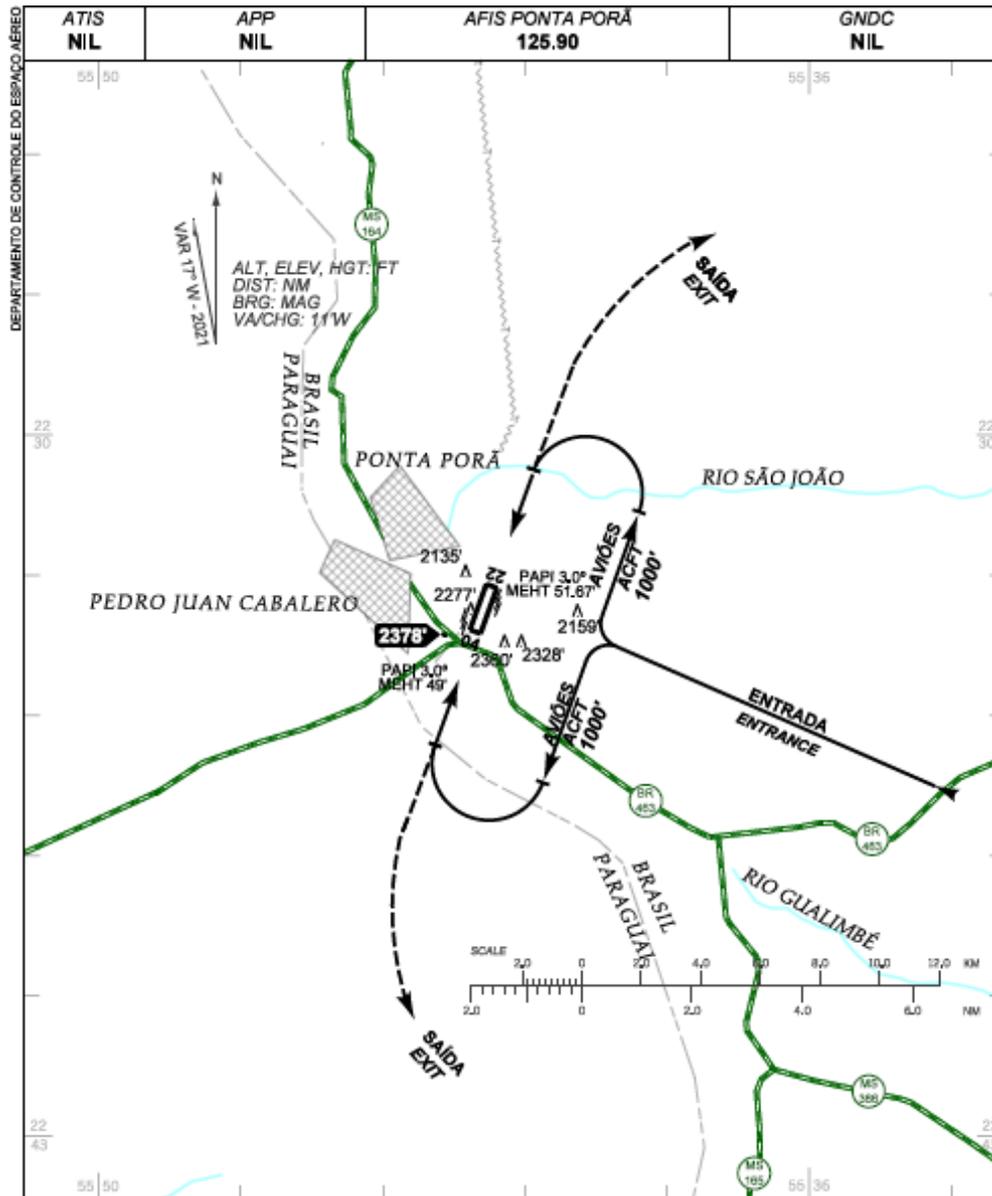




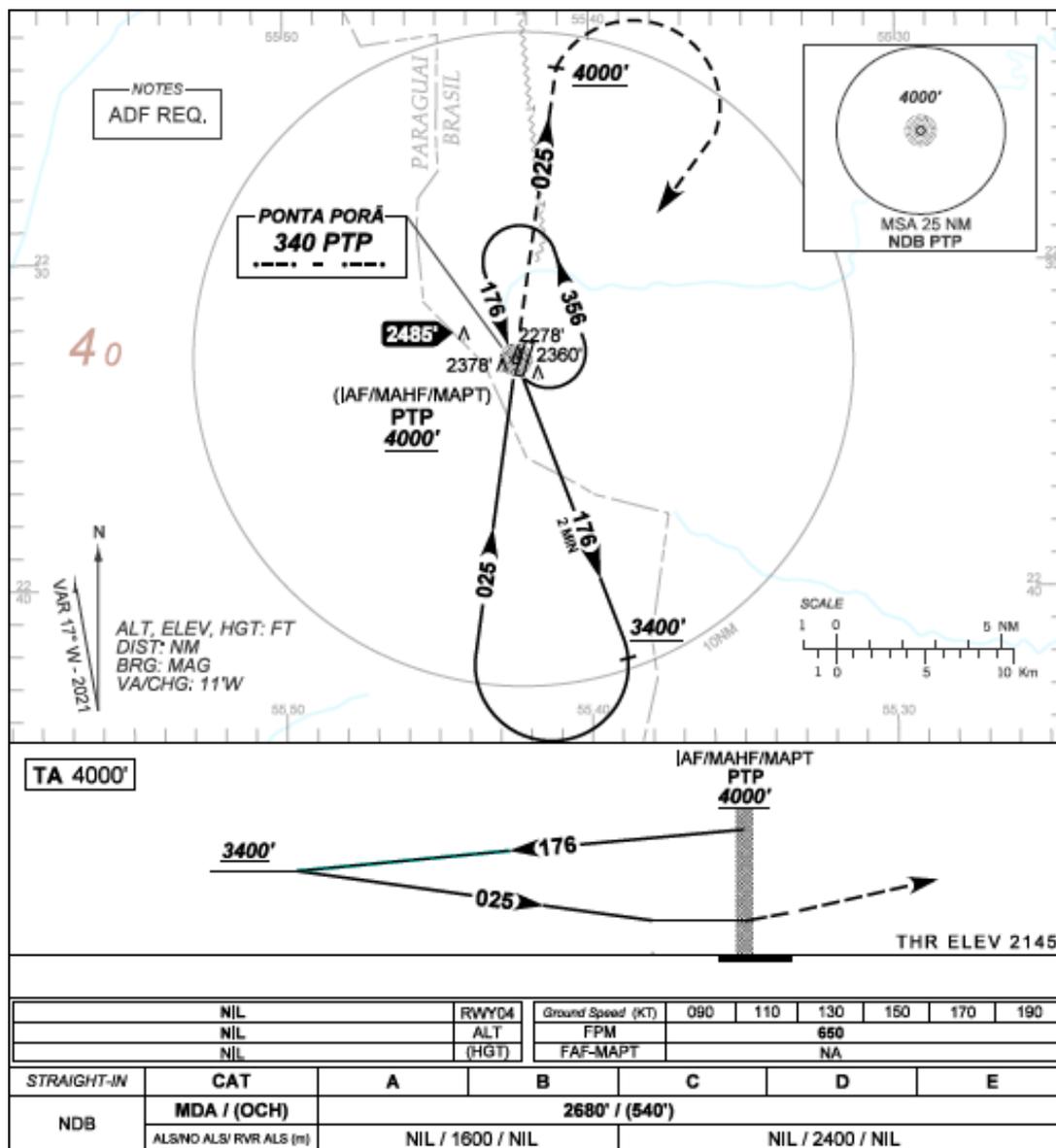
Ponta Porã é cidade de divisa do Brasil com Paraguai, por sua vez com a localidade de Pedro Juan Cabalero.

Em elevação de 2.156 pés, o aeródromo público de Ponta Porã (SBPP) tem pista 04/22 (037°/217°) de 45 x 2.000 m., de asfalto. O aeródromo tem homologação para operação VFR diurna e IFR diurna/noturna, e opera com serviços de informação de tráfego de aeródromo (AFIS), com a Rádio “Porã” (com expediente de 11:15-22:00Z/07:15-18:00LT, diariamente) – mas NOTAM informando no período de 14/10/21 a 17/12/21 funcionamento nos horários de SER 12:15-16:00Z/08:15-12:00LT e 17:15-21:00Z/13:15-17:00LT).

A operação VFR conta com carta VAC (com entrada pelo setor leste, para tráfego à 1.000 pés AGL, com perna-do-vento pela esquerda para pista 22 e pela direita para pista 04); na emenda do ciclo AIRAC de 30/12/2021, a carta está sendo revisada com inclusão dos PAPI nas duas cabeceiras e revisão de obstáculos significativos próximos.



A operação IFR conta com procedimentos de saída e aproximação para as duas cabeceiras – havendo procedimentos de saída do tipo OMNI e por navegação por satélite e de aproximação por navegação por NDB (PTP, ora fora de serviço), cujas cartas foram recentemente revisadas, ma emenda de 02/12/2021 pelo ciclo AIRAC) com ajustes de traçado do procedimento de reversão e de órbita de entrada e (agora, também) de espera, e por satélite (GNSS-RNAV), para as duas cabeceiras.



Obs.: MDA de 2.680 pés, 535 pés acima da cabeceira 04 – OCH de 540 pés

As duas cabeceiras são equipadas com sistema de indicação de rampa PAPI (para MEHT de 49 pés na cabeceira 04 e de 51,67 pés na cabeceira 22), com funcionamento no horário da AFIS.

A pista 04/22 (037°/217°) tem distância (comprimento físico) de 2.000 m., de asfaltada. As imagens e as coordenadas da cabeceira 04 mostram que houve o deslocamento da extremidade (pavimentada) de 360 m. A cabeceira 22 coincide com a extremidade pavimentada.

ROTAER informa que a pista 04 tem os primeiros 360 m. “indisponíveis” para pouso, e que a pista 22 tem os últimos 360 m. “indisponíveis” para decolagem. Esta indisponibilidade resultou o deslocamento de 360 m. da cabeceira 04, que é uma informação adicional do ROTAER.

ROTAER informa também que, para as duas pistas (04 e 22), os últimos 90 m. estão “fechados” para pouso e decolagem.

Conforme quadro de “distâncias declaradas” no ROTAER, existem restrições para distâncias operacionais das pistas:

- para pista 04: para decolagem (para TORA e ASDA) há restrição de 90 m. (últimos 90 m., junto da cabeceira 22), resultando distância declarada de 1.910 m. (=2.000-90), com TODA de 2.000

- m. (sem restrição), e para pouso (para LDA) de 450 m. (=360+90), resultando distância declarada de 1.550 m. (=2.000-450).
- para pista 22: para decolagem (para TORA e TODA) há restrição de 360 m. (últimos 360 m., junto da cabeceira 04), resultando distância declarada de 1.640 m. (=2.000-360), com ASDA de 1.910 m. (com indisponibilidade dos últimos 90 m.), e para pouso (para LDA) de 90 m. (últimos 90 m. da extremidade pavimentada), resultando distância declarada de 1.910 m. (=2.000-90).

DISTÂNCIA(S) DECLARADA(S)

RWY	TORA(m)	TODA(m)	ASDA(m)	LDA(m)	ALT. GEOIDAL(m)	COORDENADAS
04	1910	2000	1910	1550		S 22 33 29 W 055 42 21
22	1640	1640	1910	1910		S 22 32 28 W 055 41 57

Constata-se que a indisponibilidade de últimos 90 m. é de trecho a partir das duas extremidades pavimentadas, aparentemente por questão associada com pavimento e uso do piso.

O deslocamento de 360 m. da cabeceira 04 se deve à interferência de obstáculos, com prejuízo para operação de aproximação e pouso na pista 04 (para LDA) e decolagem da pista 22 (para TORA e TODA)

Mas carta ADC (data de efetividade 07/10/2021) indica outras “distâncias declaradas” - ainda sem incorporar a indisponibilidade de últimos 90 m. nas duas pistas:

DISTÂNCIAS DECLARADAS, AUXÍLIOS VISUAIS E COORDENADAS DAS CABECEIRAS DECLARED DISTANCES, VISUAL AIDS AND THRESHOLD COORDINATES							
RWY	TORA(m)	TODA(m)	ASDA(m)	LDA(m)	AUXÍLIOS / AIDS	ALTURA GEOIDAL(m) GEOID HEIGHT(m)	COORDENADAS COORDINATES
04	2000	2000	2000	1640	PAPI	8,27	S22 33 18 W055 42 17
22	1640	1640	2000	2000	PAPI	8,25	S22 32 28 W055 42 21

Obs.:

a coordenada da cabeceira 04 informada = cabeceira deslocada
a coordenada da cabeceira 22 informada, plotada no aplicativo Google Earth, não corresponde fisicamente, estando fora da pista – estimativamente, a coordenada seria 22°32'29"S/055°41'57"W



ROTAER também informa a existência de obstáculos de aeródromos:

- [1] conjunto de obstáculos por postes, árvores, chaminés e torres metálicas, em ambos os lados da aproximação final da pista 04 (mag. 037° , recíproca 217°), entre os Azimutes 179° e 290° (mag. 196° e 307° , numa faixa de abertura angular de 111° , de 21° e 90° , do eixo), com elevação variando entre 2.199 pés/670 m. e 2.213 pés/675 m., uma elevação média de 2.206 pés/672 m. (55 pés/16 m. AAL, ou 55 pés/16,8 m. acima da extremidade da pista pela cabeceira 04 ou 61 pés/18,5 m. acima da cabeceira 04 deslocada).
- [2] obstáculos (silos 8 e 9) não-iluminados montados na aproximação da cabeceira 04, com elevação de 2.216 pés (65 pés/20 m. AAL, ou 65 pés/20 m. acima da extremidade, ou 71 pés/22 m. da cabeceira 04 deslocada), distantes 761,77 m. no Azimute $221^\circ 31'$, com locação nas coordenadas $22^\circ 33' 41'' S / 055^\circ 42' 24'' W$.

Estes obstáculos [2] distam 0,4 MN da cabeceira 04 deslocada, restando uma separação transversalmente do eixo estendido da pista de 51,7 m., o través do obstáculo a 739 m. (no eixo) da cabeceira 04 deslocada. Com relação à cabeceira na extremidade pavimentada, seria uma distância de 0,2 MN, uma separação transversalmente do eixo estendido da pista de 51,5 m., o través do obstáculo a 367 m. (no eixo) da extremidade.

Por ROTAER e NOTAM E2905/21N, de 09/11/2021, informa-se a existência de três obstáculos “violando a superfície do segmento visual do [procedimento de aproximação] NDB RWY 04”:

- [1] árvore, com elevação de 2.216 pés (71 pés/21,6 m. acima da cabeceira), distando 708,43 m. à esquerda da cabeceira 04, com locação nas coordenadas $22^\circ 33' 39,11'' S / 055^\circ 42' 27,63'' W$.

Com plotagem no Google Earth (pelas coordenadas informadas), este obstáculo/árvore [1] dista 0,4 MN da cabeceira 04 deslocada, restando uma separação transversalmente do eixo estendido da pista de 77,4 m., o través do obstáculo a 737 m. (no eixo) da cabeceira 04 deslocada. Está próxima (cerca de 185 m.) dos obstáculos de silos (8 e 9), de mesma altura.

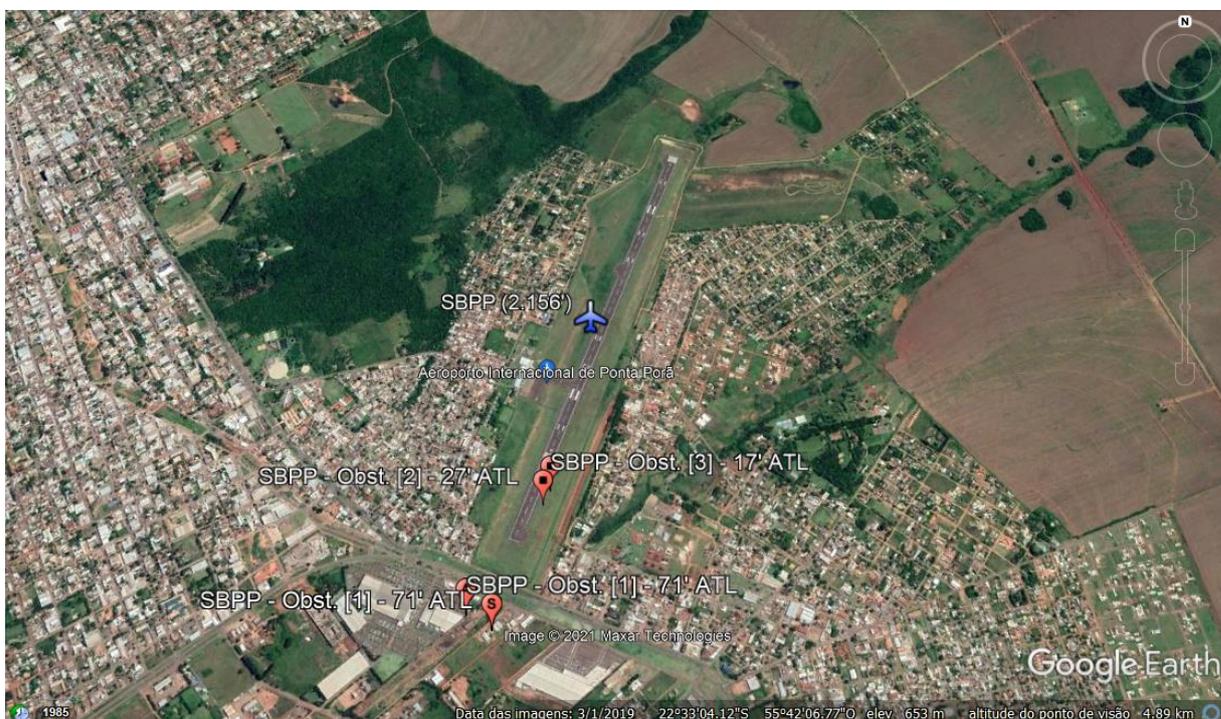
Com relação à cabeceira na extremidade pavimentada, seria uma distância de 0,2 MN, uma separação transversalmente do eixo estendido da pista de 83,3 m., o través do obstáculo a 361 m. (no eixo) da extremidade.

[2] terreno, com elevação de 2.172 pés (27 pés/8,2 m. acima da cabeceira), distando 192 m. à direita da cabeceira 04, com locação nas coordenadas 22°33'24,50"S/055°42'17,50"W.

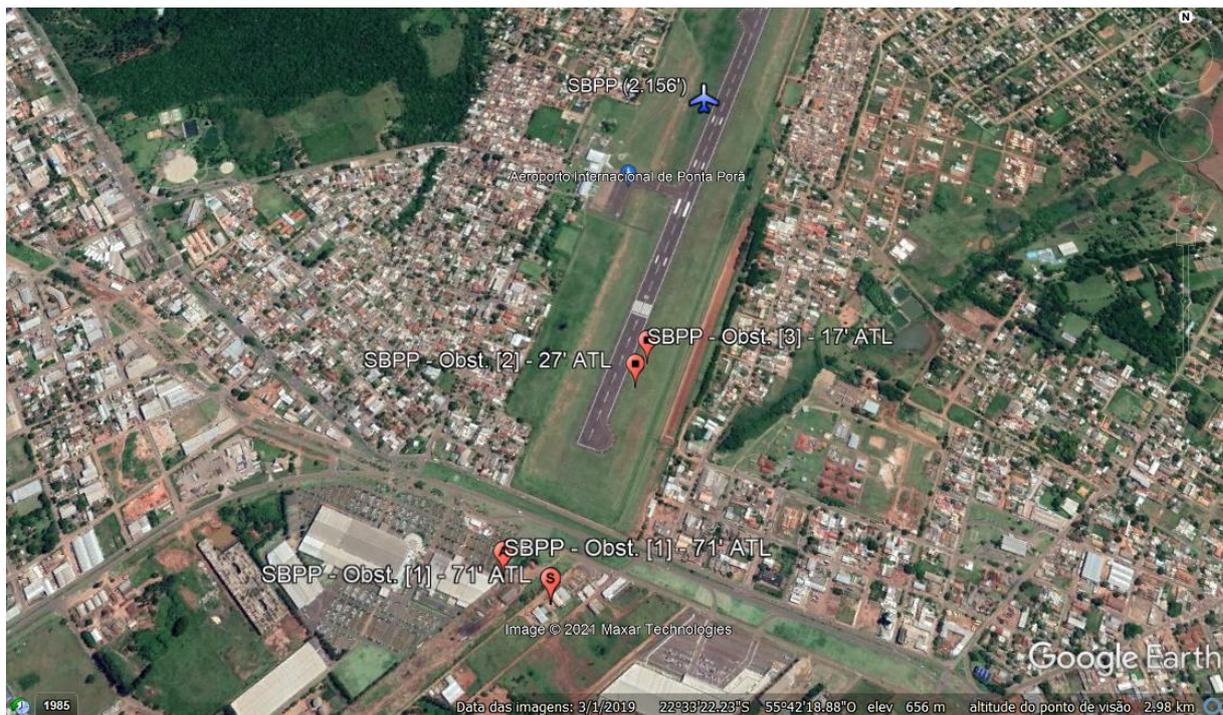
Com plotagem no Google Earth (pelas coordenadas informadas), este obstáculo/terreno [2] dista 0,1 MN da cabeceira 04 deslocada, restando uma separação transversalmente do eixo estendido da pista de 63,3 m., o través do obstáculo a 174 m. (no eixo) da cabeceira 04 deslocada, entre esta e a extremidade pavimentada, à lateral da pista.

[3] terreno, com elevação de 2.162 pés (17 pés/5,2 m. acima da cabeceira), distante 132 m. à direita da cabeceira 04, com locação nas coordenadas 22°33'22,50"S/055°42'16,50"W.

Com plotagem no Google Earth (pelas coordenadas informadas), este obstáculo/terreno [3] dista 0,1 MN da cabeceira 04 deslocada, restando uma separação transversalmente do eixo estendido da pista de 100 m., o través do obstáculo a 155 m. (no eixo) da cabeceira 04 deslocada, entre esta e a extremidade pavimentada. Este obstáculo dista [3] cerca 185 m. do outro ponto elevado de terreno [2] à lateral da pista.



Portanto, junto à pista, da cabeceira 04, são dois obstáculos quase que no eixo estendido da pista - a 52 m. e a 77 m. transversalmente do eixo, para cada lado -, com altura de 71 pés acima da cabeceira. E são dois obstáculos à lateral da pista, de 27 e 17 pés de altura, que ora restam entre a extremidade pavimentada e a cabeceira 04 deslocada.



Adicionalmente, existem obstáculos de postes, árvores, chaminés e torres metálicas, em ambos os lados da aproximação final da pista 04 (mag. 037°, recíproca 217°), entre os Azimutes 179° e 290° (mag. 196° e 307°, numa faixa de abertura angular de 111°, de 21° e 90°, do eixo), com elevação variando entre 2.199 pés/670 m. e 2.213 pés/675 m., uma elevação média de 2.206 pés/672 m. (61 pés/18,5 m. acima da cabeceira 04 deslocada), sem informação da distância para pista.