

Fraport aumenta pista do “Pinto Martins”/Fortaleza (CE), em 210 m., para 2.755 m. e implanta nova *taxiway*, em 26.11.12

O Ministério de Infraestrutura (MINFRA) divulgou no dia 16 no seu portal a notícia do investimento executado pela concessionária aeroportuária Fraport Brasil em infraestrutura de pista no Aeroporto Internacional Pinto Martins, em Fortaleza (SBFZ), no CE. Conforme previsto no contrato de concessão, a pista (13/31) foi aumentada 210 m., para o comprimento de 2.755 m., com a implantação de devidas áreas de segurança de fim de pista (RESA), e foi construída uma nova via de taxiamento (*taxiway*). O investimento foi de R\$ 100 milhões.

Durante toda a obra, o aeroporto seguiu em funcionamento.

Ambas as cabeceiras ficaram disponíveis para utilização ainda em agosto, logo após a homologação da pista ampliada pelas autoridades do setor aéreo. Entre outras providências, a ANAC comprovou a conformidade da infraestrutura com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC), o CINDACTA-III aprovou as Zonas de Proteção do Aeródromo (ZPA) e o Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA), unidade do DECEA, elaborou e emitiu as novas cartas aeronáuticas.

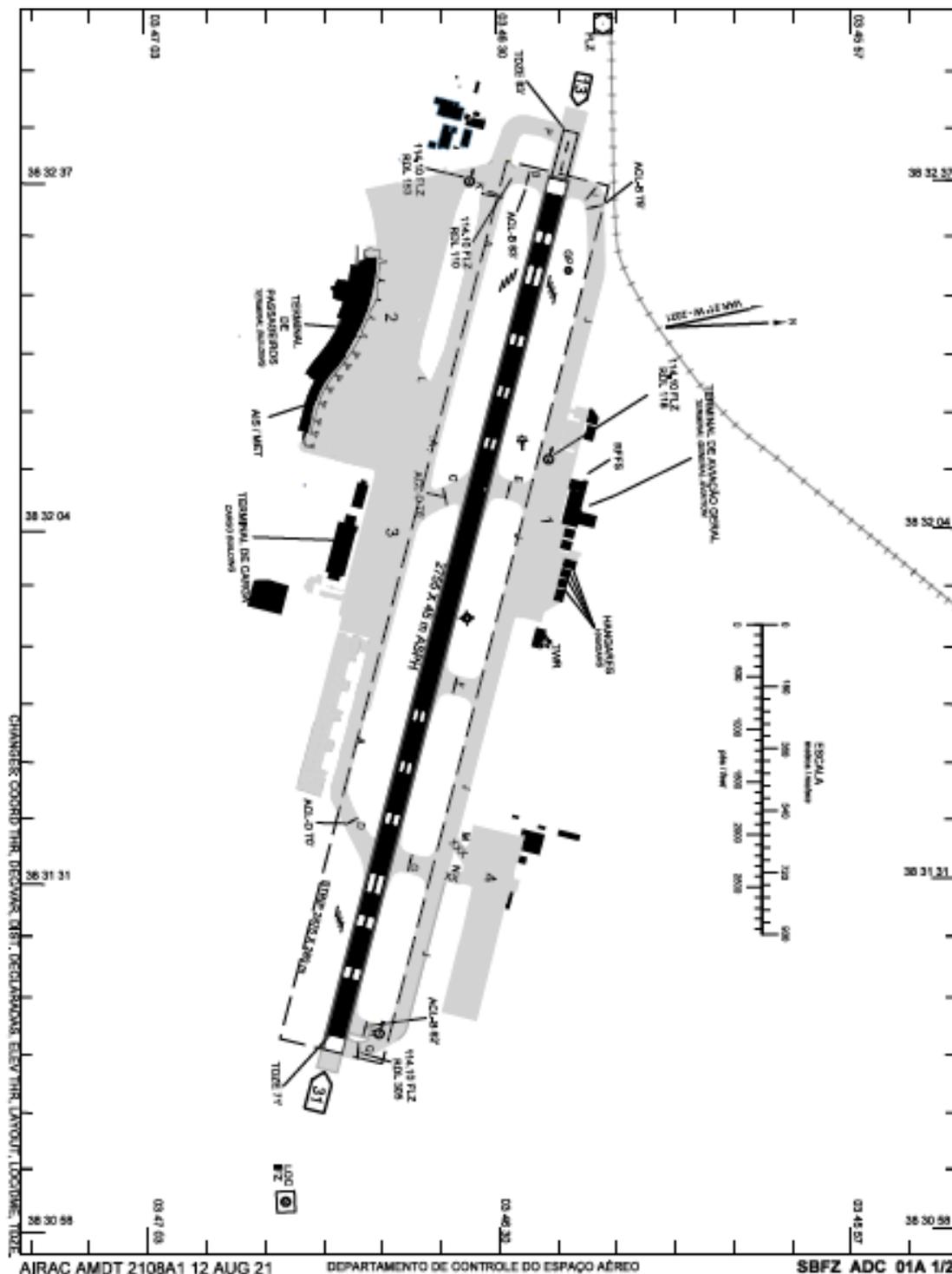
No momento, a cabeceira 31 já opera com 2.755 m. para pouso e decolagem. A cabeceira 13, por sua vez, está com 2.755 m. operacionais para decolagem e distância de 2.613 m. disponível para pouso (LDA), com a capacidade total (mais 142 m., para LDA de 2.755 m.), será atingida após a instalação de novo equipamento sistema de pouso ILS na nova posição da cabeceira (13), o que deve ser feito ainda neste ano DECEA.

ROTAER já informa a pista (13/31) com comprimento de 2.755 m., por 45 m. de largura, com pavimento de asfalto com resistência PCN 66 e resistência de subleito alta. E as seguintes distâncias declaradas:

	TORA/ASDA/TODA (m.)	LDA (m.)
Pista 13	2.755	2.613 [=2.755 – 142] (1)
Pista 31	2.755	2.755

(1) cabeceira (THR) 13 deslocada em 142 m.

A carta de aeródromo (ADC), de 12/08/2021, já está com as alterações incorporadas:



Verifica-se pelos dados constantes da nova carta ADC que a ampliação da pista, de 2.545 m. para 2.755 m., um aumento de 210 m., se deu com o deslocamento da cabeceira 13 em 142 m. (hoje não operacionais para pouso na pista 13, daí tendo sido mantida a locação – coordenadas geométricas quando da pista antes da ampliação) e da cabeceira 31 (já com novas coordenadas, da nova locação do deslocamento) em 68 m.

Na cabeceira 31, foi implantado PAPI (de rampa de 3°, para MEHT de 61 pés). A cabeceira 13 tem PAPI (de rampa de 3,03°, para MEHT de 68 pés). Embora não havendo nota, existe uma RESA junto da cabeceira 31.

A *taxiway* “J” (paralela à pista 13/31, setor norte), nas extremidades, se conectava à cabeceira 13 diretamente, enquanto se conectando a TWY “H” e esta se conectando à cabeceira 31. A *taxiway* “A” (paralela à pista 13/31, setor sul) se conectava à cabeceira 13 via TWY “B”, e não se conectava à cabeceira 31

Com os deslocamentos das duas cabeceiras (ampliação da pista), foram construídas a [i] TWY “P”, no prolongamento da “A”, após a “B”, para a conexão direta com a cabeceira 13, e a [ii] TWY “Q”, no prolongamento da “J”, após a “H”, para a conexão direta com a cabeceira 31.





O aeroporto opera saídas e aproximações IFR nas duas pistas, com procedimentos por VOR e RNAV, a pista 13 tendo ainda procedimentos de aproximação ILS. As cartas de aproximação para pista 31 (procedimentos VOR e RNAV/RNP) tem data de efetividade de 12/08/2021; as cartas de aproximação para pista 13 são de 08/10/2020 (procedimentos ILS e VOR) e de 28/01/2021 (RNAV/RNP), para a condição da pista anterior à ampliação de (LDA) de 2.545 m.

ROTAER informa a existência de dois “obstáculos de aeródromo”, sendo:

[i] obstáculo à esquerda da pista RWY 13 com elevação de 154 pés (72 pés acima da TDZE), e, [ii] edifício, com iluminação, “violando o Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo” (PBZPA), com altitude de 98,93 m./324,57 pés (242,75 pés AAL), com localização nas coordenadas 03°45'55,37”S/038°29'17,69”W (ie, um ponto distante 2,7 MN no RM 097°do ARP).

Recentemente foi noticiado que linha de energia ao longo na via Av. Senador Carlos Jereissati (cruzando o eixo prolongado da pista principal, distando cerca de 750 m. da atual cabeceira 13) disporia obstáculos para operação de pouso.



Segundo MINFRA, com as obras visando adequação para operações intercontinentais, “o terminal poderá receber vôos diretos de outros continentes de forma eficiente e com total segurança. Os aviões terão condições de decolar com mais peso, seja por transportarem carga

maior ou estarem abastecidos com mais combustível, o que amplia a autonomia dos voos. Fatores que estimulam o desenvolvimento econômico, a partir do turismo doméstico e internacional e ainda pelo incremento na logística nacional de transportes”. Ainda segundo a notícia, “são investimentos estratégicos visado modernizar e melhorar a conectividade da principal porta de entrada para a quinta maior cidade brasileira e maior do Ceará em população – um Estado com destaque turístico mundial por suas belezas naturais”.