

ANAC concede COA para prefeitura pelo aeroporto de Guanambi, na BA, em 07.02.22

Com a Portaria nº 7.043/SIA, de 24/01/2022, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 27/01/2022 (na seção 1, pág. 89), a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, da ANAC, considerando o processo nº 00058.048116/2021-05, concedeu o Certificado Operacional de Aeroporto (COA) nº 45/SNGI/2022 à Prefeitura Municipal de Guanambi, como operadora do Aeródromo de Guanambi (códigos ICAO SNGI - CIAD BA0009), neste município da Bahia.

A Portaria entra em vigor na data da sua publicação. E revoga Portarias anteriores de concessão do COA provisório - nº 452/SIA, de 14/02/2020, publicada no DOU de 19/02/2020 (seção 1, pág. 67), emissão inicial, e nº 4.222/SIA, de 09/02/2021, no DOU de 11/02/2021 (seção 1, pág. 74), para renovação.

A certificação operacional fica condicionada, ao menos, à manutenção, pelo operador aeroportuário, dos aspectos avaliados no âmbito do processo por meio do qual a outorga foi concedida. Nos termos do processo para a outorga, o aeroporto operará com as seguintes especificações operativas:

I - Geral:

- a) Código de referência: 2C
- b) O aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 2C ou inferior
- c) Tipo de operação por pista/cabeceira:
cabeceiras 14 e 32: VFR Diurno/Noturno
- d) Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT): inexistente
- e) Autorizações de Operações Especiais: ATR-72

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

III - Restrição aos serviços aéreos: não aplicável

IV - Restrições operacionais: não há.

O Aeroporto Municipal Isaac Moura Rocha, em Guanambi (SNGI), no sudoeste da Bahia, dista 270 MN a SW de Salvador/SBSV, e 115 MN a NW de Vitória da Conquista/SBVC e 70 MN a SE de Bom Jesus da Lapa/SBLP. O aeroporto está na jurisdição do CINDACTA-III (FIR Recife – SBRE).

Localmente está a leste do centro urbano, próximo da BR-030 (ao norte do aeródromo).

Em elevação de 553 m./1.814 pés e ARP nas coordenadas 14°12'29"S/042°44'46"W, o aeroporto de Guanambi (SNGI) tem pista (14/32) de 30 x 1.700 m., de asfalto, com resistência de pavimento PCN 18 e resistência de subleito alta. As duas cabeceiras têm área de giro. A área livre é de 150 x 1.820 m. O DECEA publicou carta de aeródromo (ADC) na emenda do ciclo AIRAC de 30/12/21 (efetividade).

O aeroporto é equipado com luzes básicas de balizamento – com luzes nas cabeceiras e laterais da pista -, além de biruta iluminada e farol rotativo. Operação noturna deve ser solicitada previamente, com 24 horas de antecedência, com a administradora aeroportuária (a empresa privada INFRACEA); quando solicitado balizamento noturno, o sistema será ligado 30 minutos antes do pouso e por 30 minutos após decolagem.

A operação no aeródromo dispõe de informação por ERAA (Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo) com funcionamento 24H, com frequência VHF exclusiva.

No momento, o aeroporto está homologado para operação VFR diurna e noturna. O circuito de tráfego do aeródromo é pelo setor sudoeste do aeródromo, somente. O DECEA já publicou cartas de operação IFR, de saída, do tipo OMNI (de Saída Omnidirecional), para as duas cabeceiras e de aproximação por navegação por satélite (RNP) para a pista 14, sendo permitida manobra

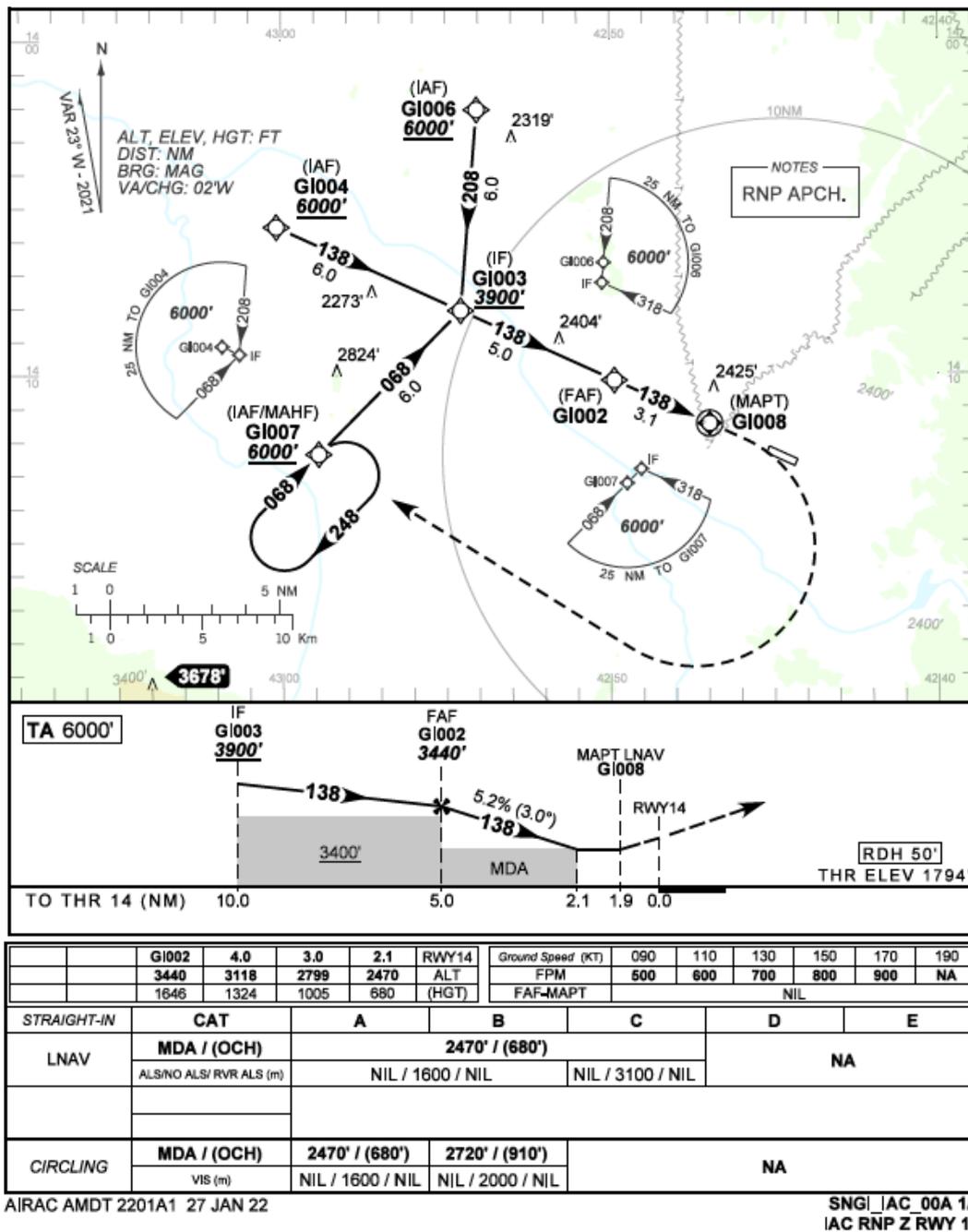
circular (para pista 32). As cartas SID OMNI 14/32 e IAC RNP Z RWY 14 foram publicadas na emenda do ciclo AIRAC de 27/01/22 (efetividade).

Numa Saída Omnidirecional (OMNI), o trecho inicial é, na maioria dos casos, o rumo da pista de decolagem na sequência com execução de curvas para qualquer direção desejada após a aeronave atingir uma determinada altitude. Neste aspecto, as SID OMNI diferem das saídas por instrumentos tradicionais por não possuírem trajetórias de voo pré-definidas e não precisarem de auxílios à navegação para provimento de guia de navegação. A publicação de uma carta SID OMNI proporciona uma alternativa à execução de decolagens obedecendo-se as trajetórias pré-determinadas das saídas por instrumentos tradicionais, mitiga problemas associados à inoperância ou ausência de auxílios à navegação.

Em Guanambi (SNGI), o procedimento de saída (OMNI 14/32), autorizado para aeronaves CAT A, B e C, é previsto para operação em cada cabeceira com segmento inicial e curvas para os dois lados – na decolagem da pista 14, no RM 138°, a curva será executada à altitude mínima de 3.300 pés (1.486 pés AAL), com gradiente de subida mínimo de 6,5% até 4.000' (2.186' AAL) e de 3,3% após 4.000', livrando obstáculo isolado de 3.051 pés à direita, e decolagem da pista 32, no RM 318°, a curva será executada à altitude mínima de 3.000 pés (1.186 pés AAL), com gradiente de subida mínimo de 6,5% até 3.000' (1.186' AAL) e de 3,3% após 4.000', livrando dois obstáculos próximos de 2.283 e 2.425 pés à direita. A altitude de transição (TA) é de 6.000 pés. A carta indica MSA (no raio de 25 MN do ARP) de 5.100 pés, exceto no setor S (SE-SW) - entre magnéticas 360 e 090 (ou, RV de afastamento 157° e 247°), com MSA de 5.400 pés.

O procedimento de aproximação (RNP APCH) RNP Z RWY 14 é o padrão de arranjo de navegação lateral em “+”, apenas com operação no modelo de navegação lateral (LNAV), com:

- três fixos da aproximação inicial (IAF) - a NW/GI006, a 13,3 MN no RM 163° (a NW) da cabeceira 14, a SW/GI007, a 13,3 MN no RM 113° (a W) da cabeceira 14, e o fixo no rumo/alinhamento da pista, a 16 MN da cabeceira 14, todas para passagem à altitude mínima de 6.000 pés. Os três segmentos de aproximação inicial (até o fixo intermediário – IF/GI003, a 10 MN no RM 138° da cabeceira 14, cf. procedimento) são de 6 MN, para passagem no IF à altitude mínima de 3.900 – com rampa de 5,76%, ou 3,3° (para 2.100 pés de descida).
- fixo intermediário (IF) GI003, a 10 MN no RM 138° da cabeceira 14, cf. procedimento, à altitude mínima de 3.900 pés, para segmento de aproximação intermediária de 5 MN, no RM 138°, até o fixo da aproximação final (FAF) GI002, a 5 MN da cabeceira 14 cf. procedimento, para passagem à altitude mínima de 3.440 pés. O segmento de aproximação intermediária é previsto com rampa (abatida) de 1,51%, ou 0,87° (para descida de 460 pés).
- a aproximação final (RM 138°), entre o FAF e a MDA de 2.470 pés (descida de 970 pés), ie, 676 pés acima da cabeceira, é prevista numa rampa (usual) de 5,2%, ou 3,3°, em 3,1 MN (a 2,1 MM da cabeceira 14). O ponto da aproximação perdida (MAPt) – no fixo GI008 – é a 1,9 MN da cabeceira 14 (após 0,2 MN/370 m. do ponto da MDA).
- ponto VDP (para finalização da aproximação para pouso numa rampa de 3° e cruzamento da cabeceira a 50') dista 1,97 MN da cabeceira (cerca de 248 m. após ponto da MDA e 122 m. antes do ponto do MAPt).
- a aproximação perdida é, no MAPt, iniciar subida para 6.000 pés curvando para direita para voar direto para fixo de aproximação perdida e espera GI007 (também IAF).
- a manobra circular tem MDA de 2.470 pés (a mesma da aproximação direta), equivalente a 656 pés ALL, para aeronave CAT A e MDA de 2.720 pés (906 pés AAL) para aeronaves CAT B/C – uma descida do FAF de 720 pés em uma rampa de 2,26 MN - a 2,74 MN da cabeceira e 0,84 MN/1.560 m. para o MAPt).
- a MSA entre três setores delimitados é de 6.000 pés (4.186 pés AAL) no raio de 25 MN dos fixos IF e dos fixos IAFs GI006 (a NW da pista) e GI007 (a W da pista).



ROTAER informa a existência de seis “Obstáculos de Aeródromos”, violando o PBZPA (Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo), consistindo:

- 1 – morro, com cume não-iluminado, com elevação de 739 m./2.424 pés (186 m./610 pés AAL), com locação nas coordenadas 14°10'33,11”S/042°44'00,27”W, em ponto distante 2,1 MN do RM 044° do ARP
- 2 – morro, com cume não-iluminado, com elevação de 949 m./3.114 pés (396 m./1.299 pés AAL), com locação nas coordenadas 14°14'25,50”S/042°40'03,00”W, em ponto distante 5,0 MN do RM 136° do AR, no alinhamento da pista

O ponto dista 4,5 MN da cabeceira 32, angulado de 2°, o que resulta uma distância longitudinalmente da cabeceira 32 de 4,5 MN (e, no prolongamento da pista, um perfil da cota do obstáculo de 4,82% ou 2,76°) e uma distância transversalmente do eixo de cerca de 290 m.

- 3 – morro, com cume não-iluminado, com elevação de 664 m./2.178 pés (111 m./364 pés AAL), com locação nas coordenadas 14°14'05,55"S/042°41'47,24"W, em ponto distante 3,3 MN do RM 142° do ARP.

O ponto dista 2,9 MN da cabeceira 32, angulado de 5°, o que resulta uma distância longitudinalmente da cabeceira 32 de 2,89 MN (e, no prolongamento da pista, um perfil da cota do obstáculo de 2,17% ou 1,24°) e uma distância transversalmente do eixo de cerca de 465 m.

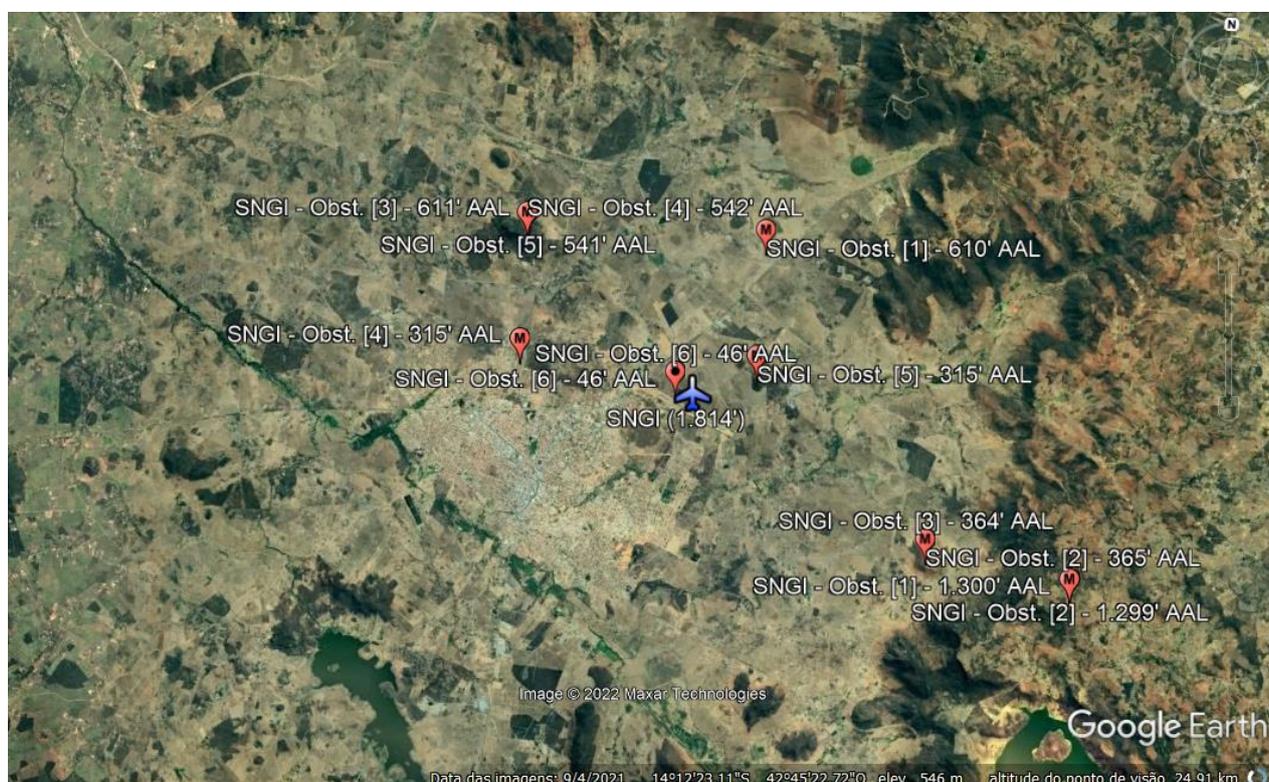
- 4 – morro, com cume não-iluminado, com elevação de 649 m./2.130 pés (96 m./315 pés AAL), com locação nas coordenadas 14°12'03,65"S/042°46'54,85"W, em ponto distante 2,1 MN do RM 304° do ARP.

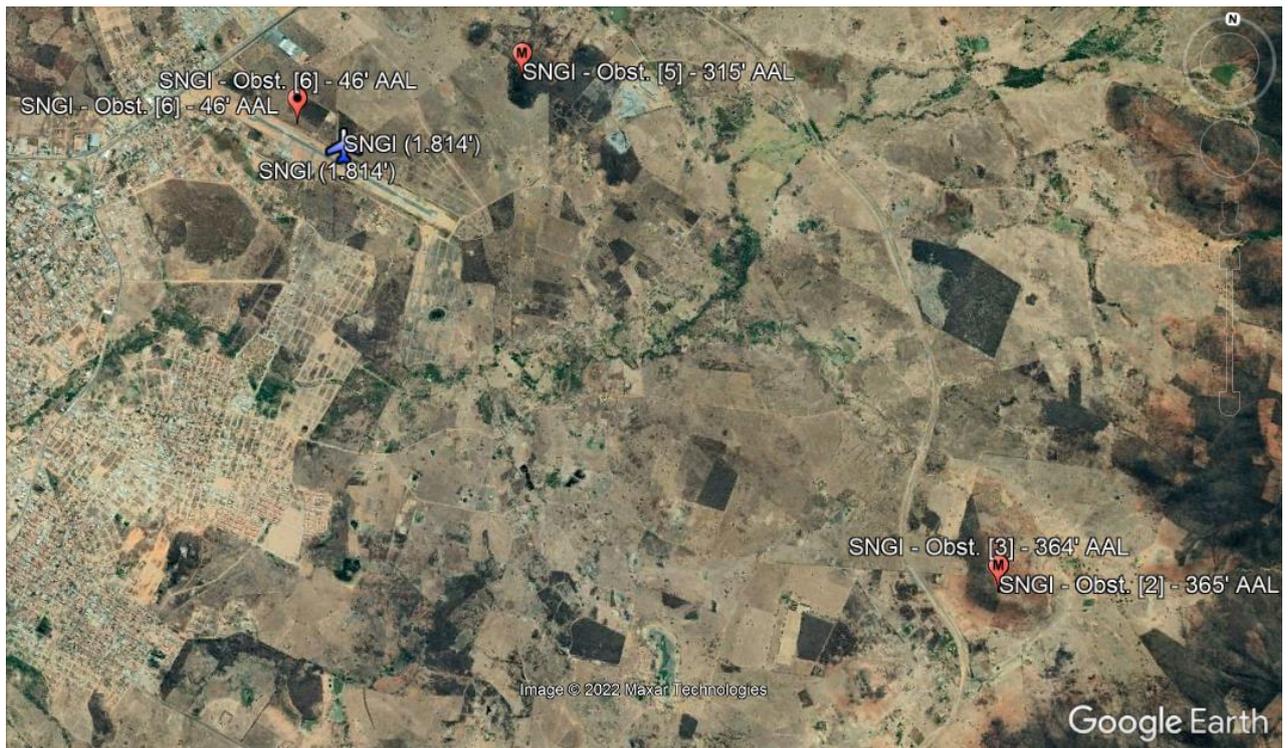
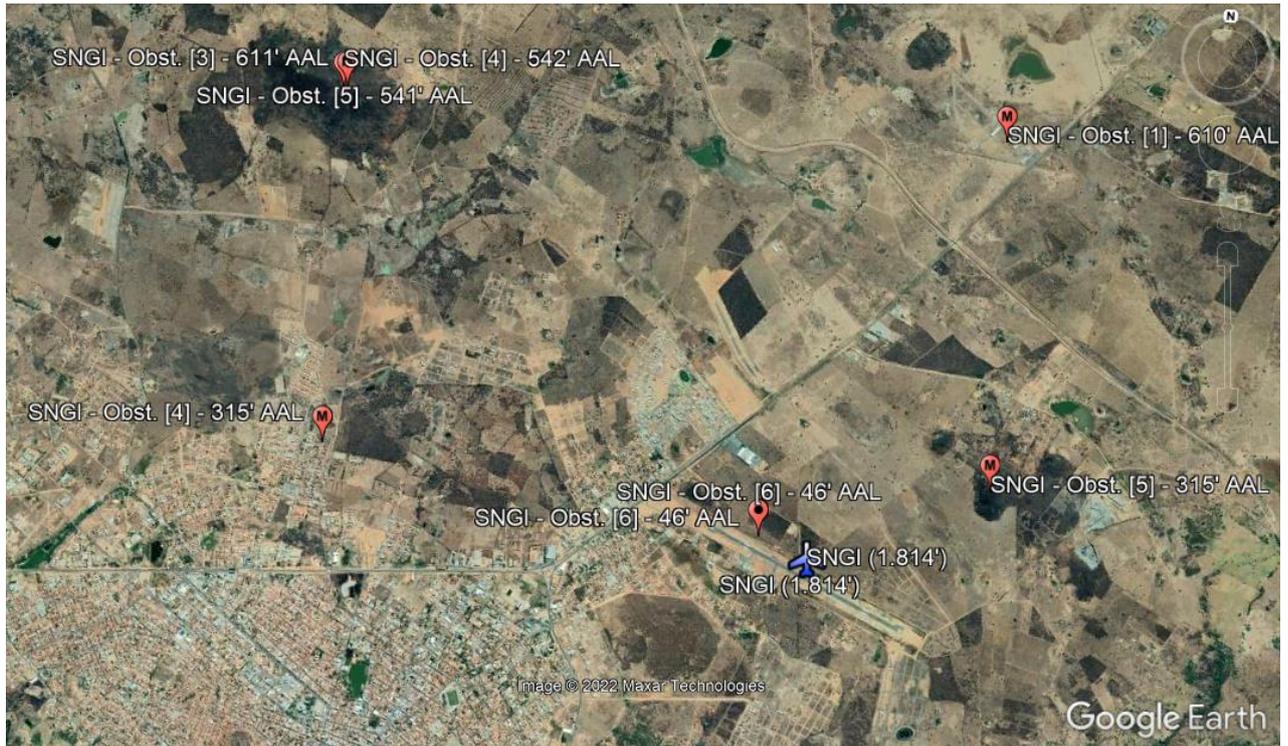
O ponto dista 1,7 MN da cabeceira 14, angulado de 17°, o que resulta uma distância longitudinalmente da cabeceira 14 de 1,63 MN (e, no prolongamento da pista, um perfil da cota do obstáculo de 3,44% ou 1,97°) e uma distância transversalmente do eixo de cerca de 920 m.

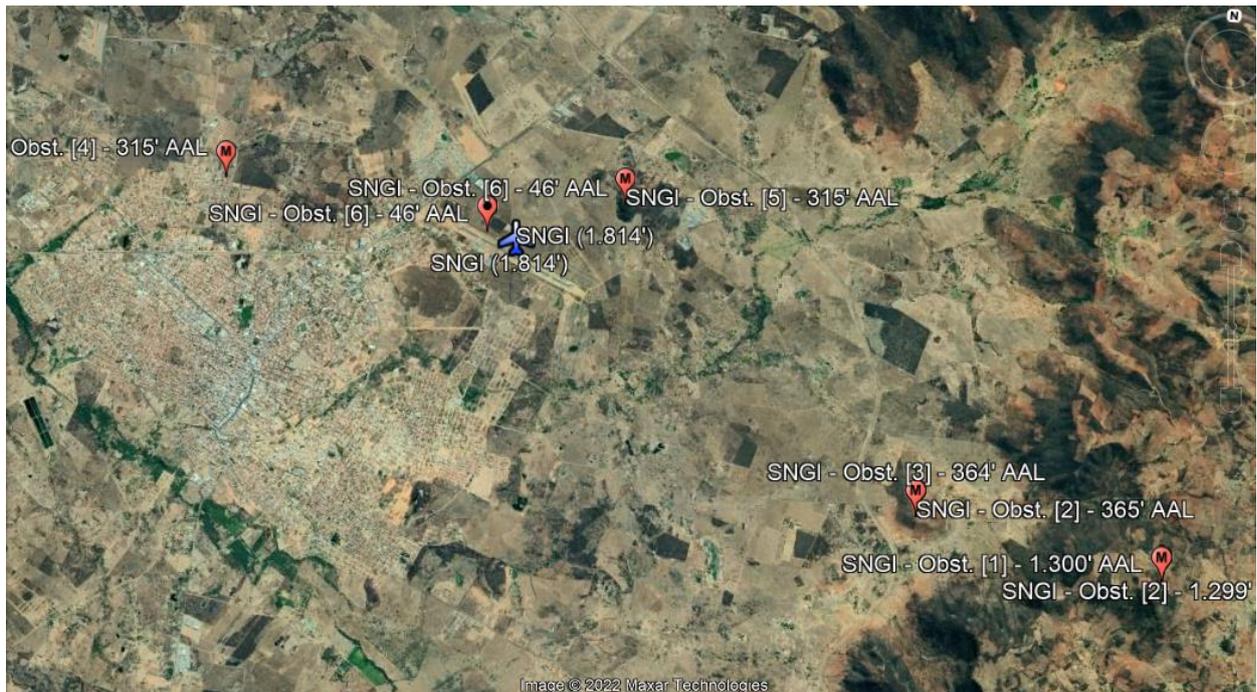
- 5 – morro, com cume não-iluminado, com elevação de 718 m./2.356 pés (165 m./541 pés AAL) com locação nas coordenadas 14°10'33,39"S/042°46'55,88"W, em ponto distante 2,9 MN do RM 336° do ARP.

O ponto dista 2,4 MN da cabeceira 14, angulado de 21°, o que resulta uma distância longitudinalmente da cabeceira 14 de 2,24 e uma distância transversalmente do eixo de cerca de 1.590 m.

- 6 – árvore (sem iluminação), com elevação de 567 m./1.860 pés (14 m./46 pés AAL), com locação nas coordenadas 14°12'19,23"S/042°44'59,18"W, em ponto distante 0,3 MN do RM 332° do AR, junto da divisa da faixa livre da pista. A árvore dista 370 m. da cabeceira 14, com separação transversalmente do eixo (da pista) de 121 m., e longitudinalmente (no eixo) a 350 m. da cabeceira.







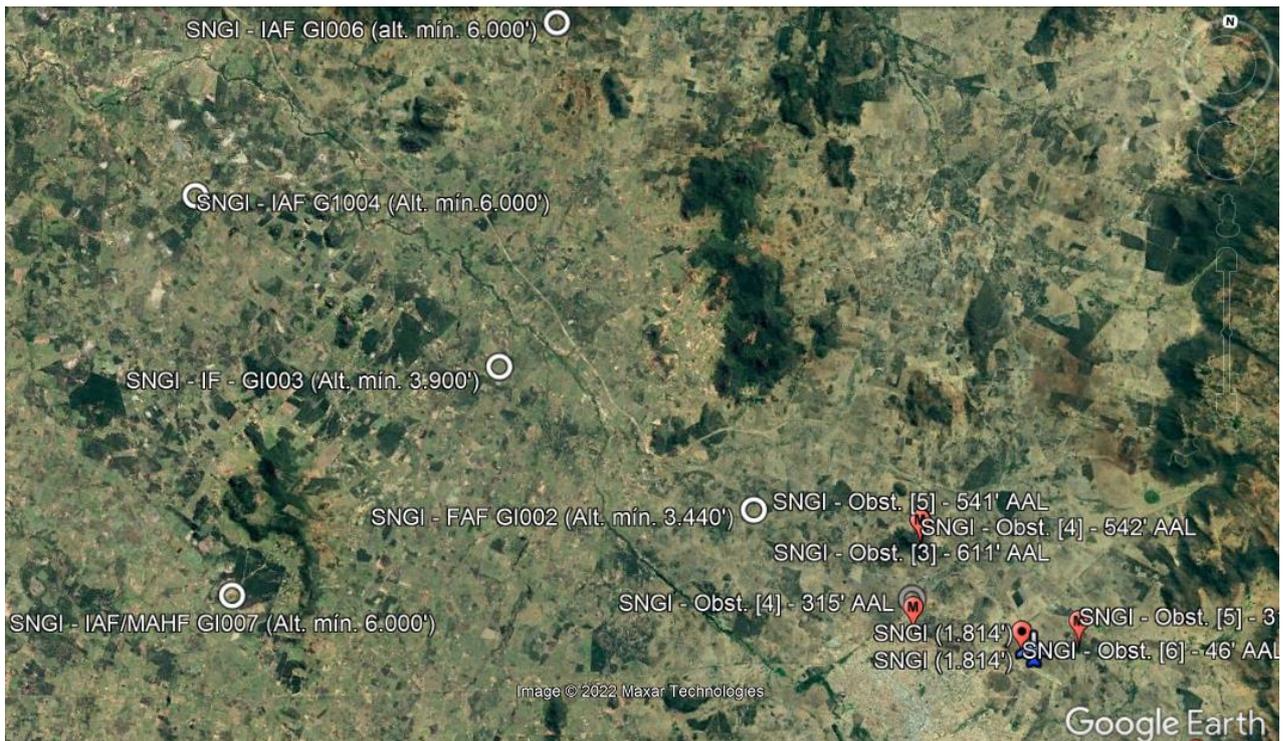
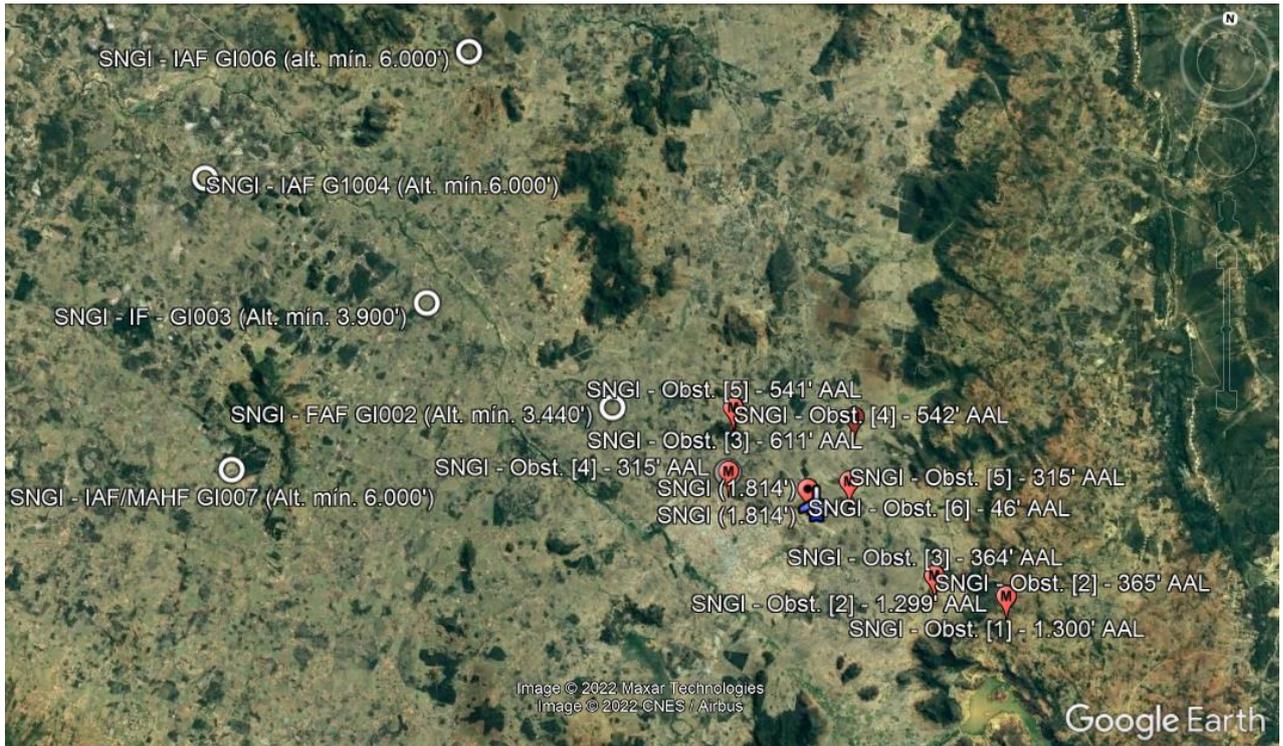
Detalhe com localização da árvore à lateral da pista:

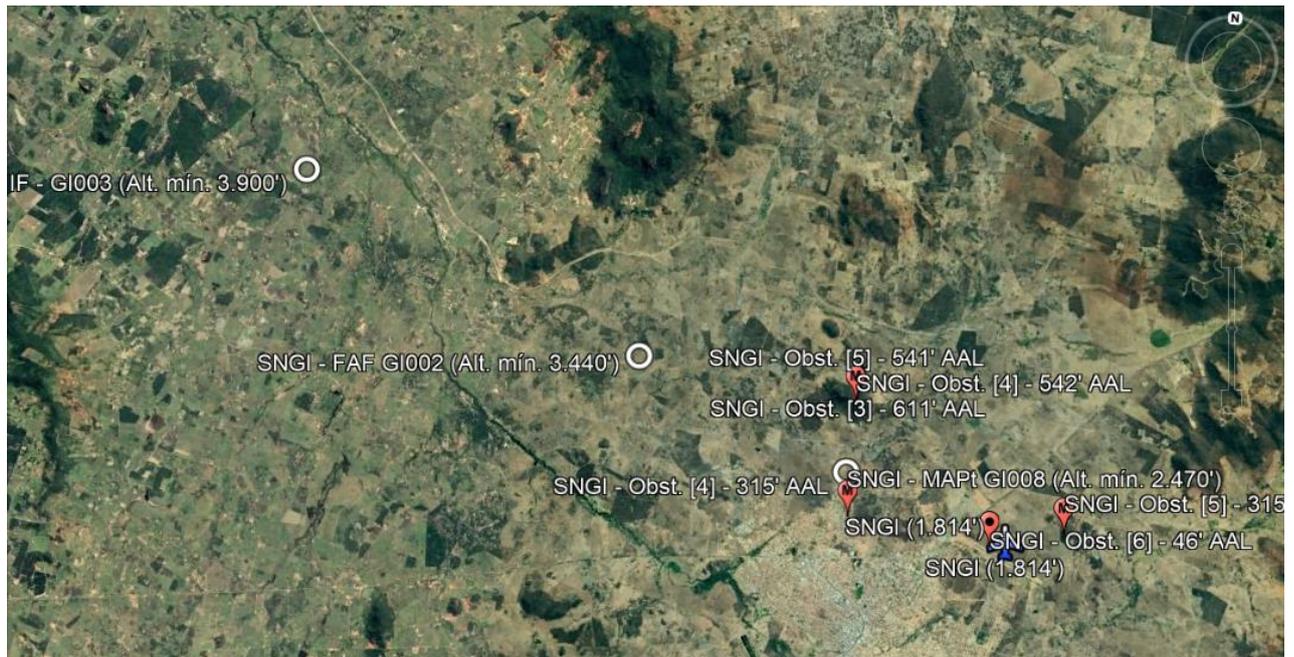


A carta do procedimento de saída indica MSA (no raio de 25 MN do ARP) de 5.100 pés (3.286 pés AAL), exceto no setor S (SE-SW) - entre magnéticas 360 e 090 (ou, RV de afastamento 157° e 247°), com MSA de 5.400 pés (3.586 pés AAL).

A carta do procedimento de aproximação para pista 14 indica uma MSA geral de 6.000', ie, [i] 2.886 pés acima do obstáculo listado em ROTAER mais elevado (morro, com cume não-iluminado, com elevação de 949 m./3.114 pés, ie. 396 m./1.299 pés AAL, em ponto distante 5,0 MN do RM 136° do AR, no alinhamento da pista, e [ii] 3.576 pés acima do segundo obstáculo listado mais elevado (morro, com cume não-iluminado, com elevação de 739 m./2.424 pé, ie. 186 m./610 pés AAL, ponto distante 2,1 MN do RM 044° do ARP).

As imagens abaixo mostram vista do aeródromo com plotagem dos obstáculos listados em ROTAER e dos fixos do procedimento de aproximação IFR IAC RNP Z RWY 14:





O Aeroporto Municipal “Isaac Moura Rocha” foi “inaugurado” para serviços de transporte aéreo regular no dia 20 de setembro de 2021, com o plano de atender de quatro vôos comerciais por semana, interligando a localidade com Belo Horizonte, em Minas Gerais. Os aviões terão capacidade para até 70 passageiros – com o modelo bimotor turboélice ATR-72.