

INFRAERO presta consultoria técnica para prefeitura de Blumenau/SC, envolvendo a elaboração dos planos relacionados à segurança aeroportuária PLEM e PRAI do aeroporto local, em 19.02.21

A INFRAERO divulgou que realizou consultoria técnica para o Aeroporto de Blumenau/“Quero-quero” (SSBL), em Santa Catarina, por meio de contrato com a prefeitura local, que envolveu a elaboração de planos relacionados à segurança aeroportuária, com a elaboração dos Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM) e Plano de Remoção de Aeronave Inoperante e Desinterdição de Pista (PRAI), já aprovados pela ANAC.

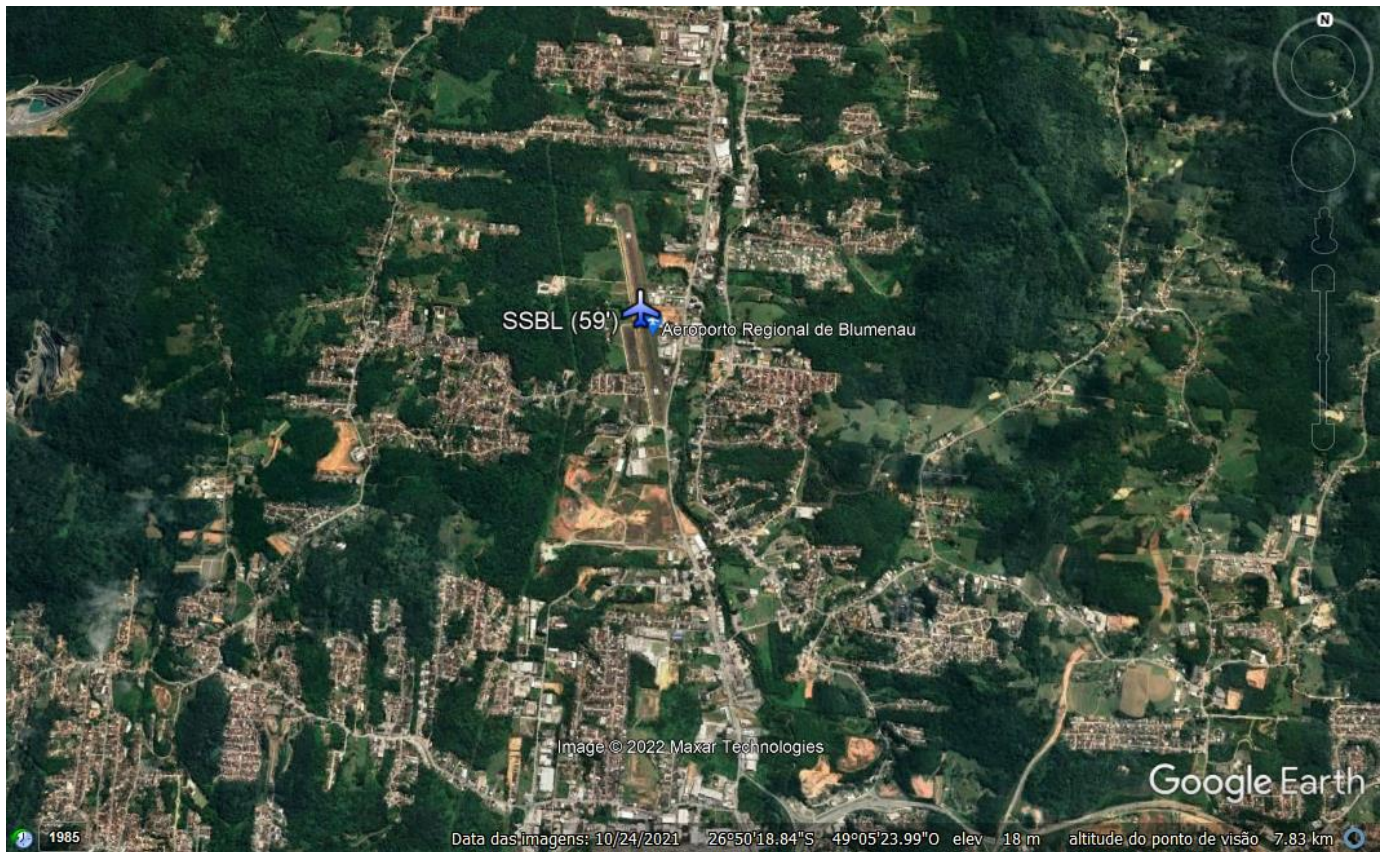
O PLEM é o documento que estabelece as responsabilidades do aeroporto e profissionais para o atendimento às emergências ocorridas no aeródromo. As situações de emergência são variadas e podem ocorrer em vôo ou em solo, dentro ou fora do sítio aeroportuário, em áreas de difícil acesso, incêndios em instalações e vegetação próxima ao aeroporto, além de ocorrências por desastres naturais. O PLEM também prepara o aeroporto para prestar atendimento de emergência médica e relacionada a transporte de artigos perigosos.

O PRAI é um documento organizado como anexo do PLEM, de caráter ostensivo, que tem como objetivo o retorno às operações na área onde ocorreu a emergência, estabelecendo, por exemplo, procedimentos e prazos estimados para desinterdição de pista e remoção de aeronave que porventura esteja inoperante.

Tanto o PLEM como o PRAI são requisitos obrigatórios para o pleno funcionamento de um aeroporto.

O Aeroporto de Blumenau/“Quero-quero” (SSBL) dista cerca de 58 MN a NW de Florianópolis (SBFL), e a 24 MN a oeste de Navegantes (SBNF) e 40 MN a S-SW de Joinville (SBJV), na FIR Curitiba (SBCW) - área de jurisdição do CINDACTA-II e nos limites das TMA Florianópolis (SBXF) e Curitiba (SBWT).

Em altitude de 59 pés (18 m.), o aeródromo tem pista (18/36) de 30 x 1.080 m., de asfalto, com resistência de pavimento PCN 17 e resistência de subleito baixa. O aeródromo tem homologação para operação VFR diurna.



A imagem mostra uma extensão pavimentada total da ordem de 1.370 m., com área extra da ordem de 155 m. junto da cabeceira 18 e da ordem de 135 m. junto da cabeceira 36, fica às margens de vias de trânsito (uma delas uma via importante, a rua dr. Pedro Zimmermann).

Conforme ROTAER, são listados 22 obstáculos não-iluminados, consistindo de 16 morros, quatro “elevações de terreno” e ainda uma antena e uma árvore.

Os 16 morros têm elevação mínima de 220 pés/161 pés AAL e máxima de 810 pés/751 pés AAL, elevação média de 365 pés/306 pés AAL; este conjunto podendo ser resumido por um grupo de 14 obstáculos com el. mínima de 22 pés/161’ AAL e máx. de 485 pés/426’ AAL, com elevação média de 369 pés/310 pés AAL.

As quatro “elevações de terreno” têm elevação mínima de 328 pés/269 pés AAL e máxima de 984 pés/925 pés AAL, elevação média de 541 pés/482 pés AAL; são três elevações de 328’/459’/394’ (mín./máx./média), com o máximo a 400 pés AAL e uma elevação de 984 pés/925 pés AAL.

ROTAER ainda informa a existência de um obstáculo de antena de rádio-transmissão de 97 m./318 pés (79 m./259 pés AAL) em ponto distante 2,36 km (1,27 MN) no Azimute 177° da cabeceira 36.

Os quatro pontos de “morro” (sem iluminação) mais elevados são:

- elevação de 367 pés (308’/94 m. AAL), com ponto distando 0,8 MN no RM 087° do ARP.
- elevação de 485 pés (426’/130 m. AAL), com ponto distando 1,0 MN no RM 282° do ARP.
- elevação de 754 pés (690’/210 m. AAL), com ponto distando 1,4 MN no RM 094° do ARP.
- elevação de 810 pés (751’/229 m. AAL), com ponto distando 1,5 MN no RM 081° do ARP.

Os dois pontos de “elevação do terreno” (sem iluminação) mais elevados são:

- elevação de 459 pés (400’/122 m. AAL), com ponto distando 1,1 MN no RM 351° do ARP.
- elevação de 984 pés (925’/282 m. AAL), com ponto distando 1,5 MN no RM 314° do ARP.

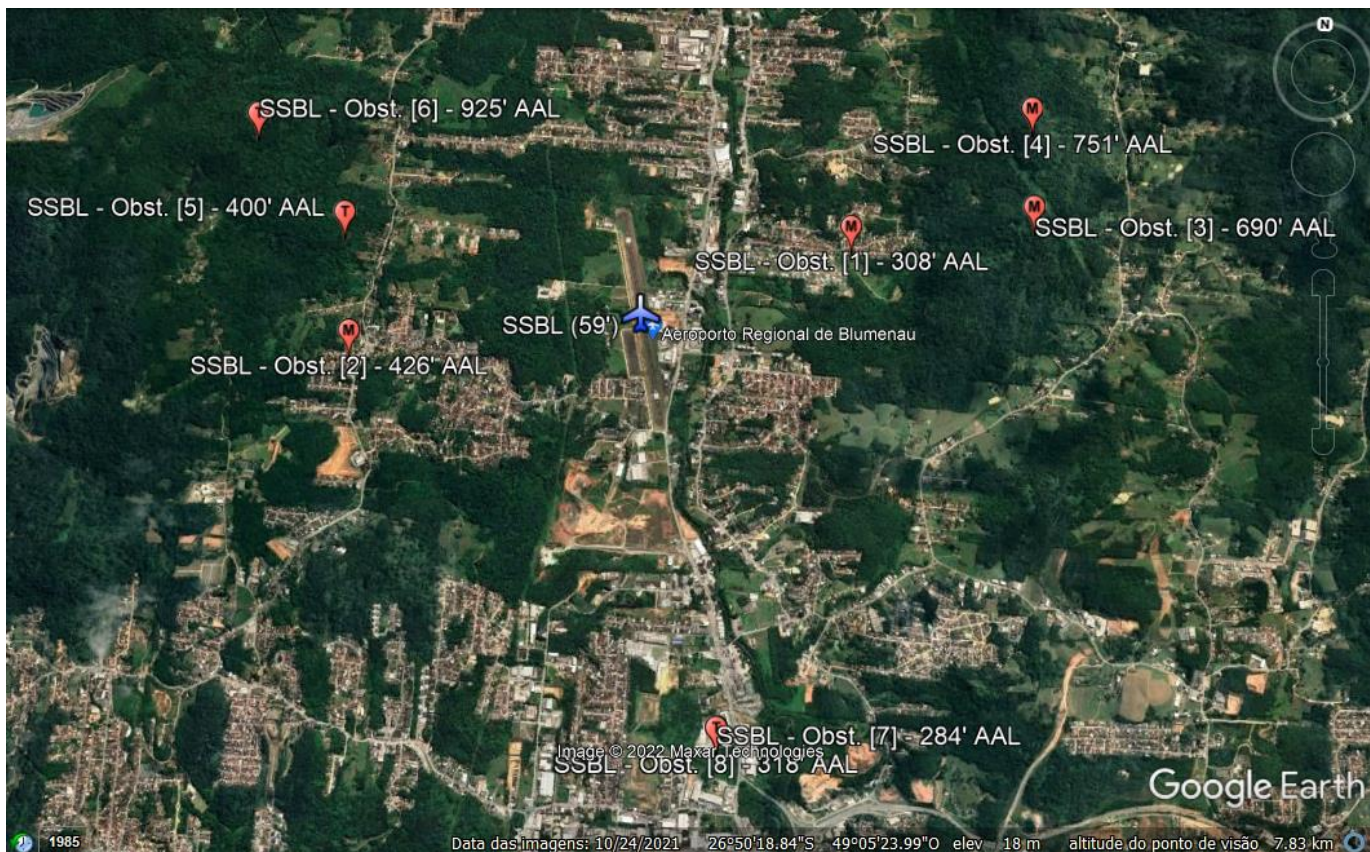
As duas antenas listadas – com elevações diferentes (10 m. de diferença) e apenas uma com iluminação – têm quase que a mesma locação (em coordenadas geográficas):

- elevação de 343 pés (284’/87 m. AAL), com ponto distando 1,5 MN no RM 187° do ARP, e 1,3 MN da cabeceira 36, no eixo/alinhamento da pista.

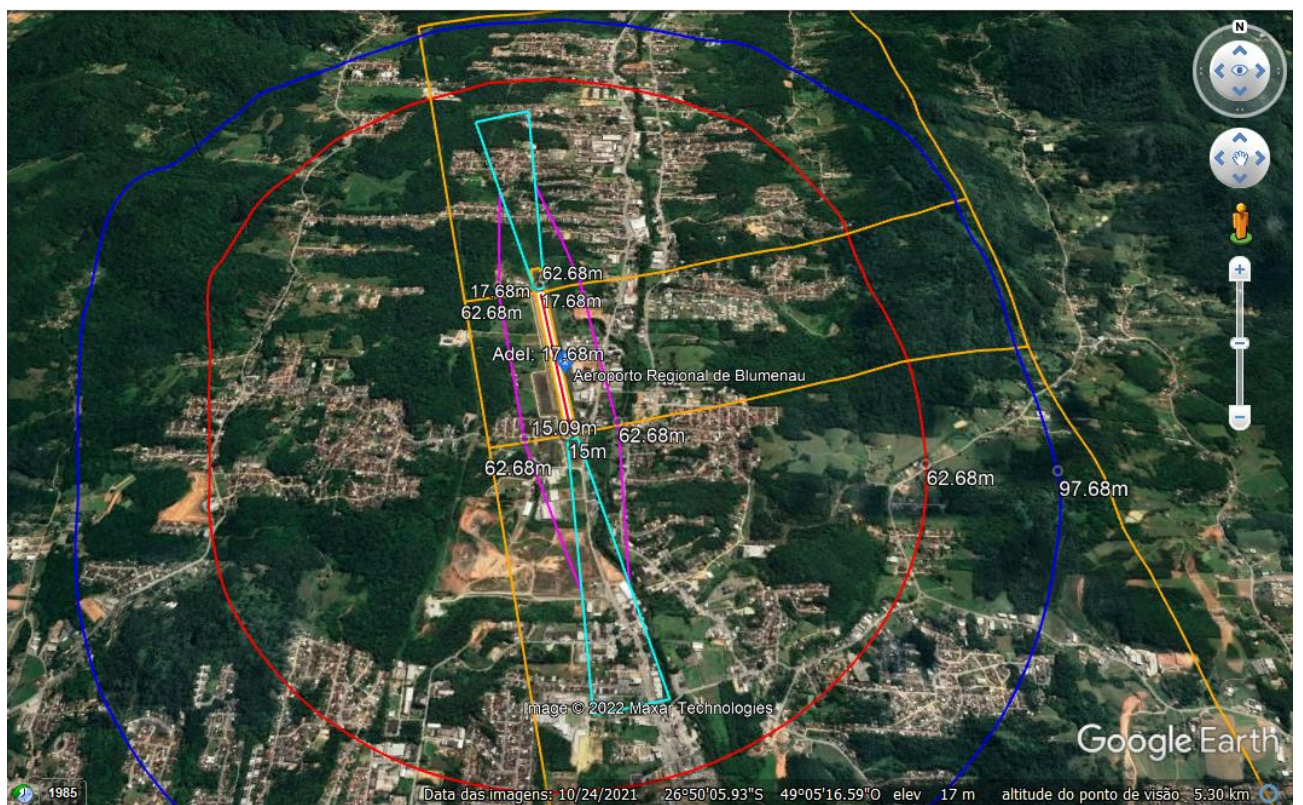
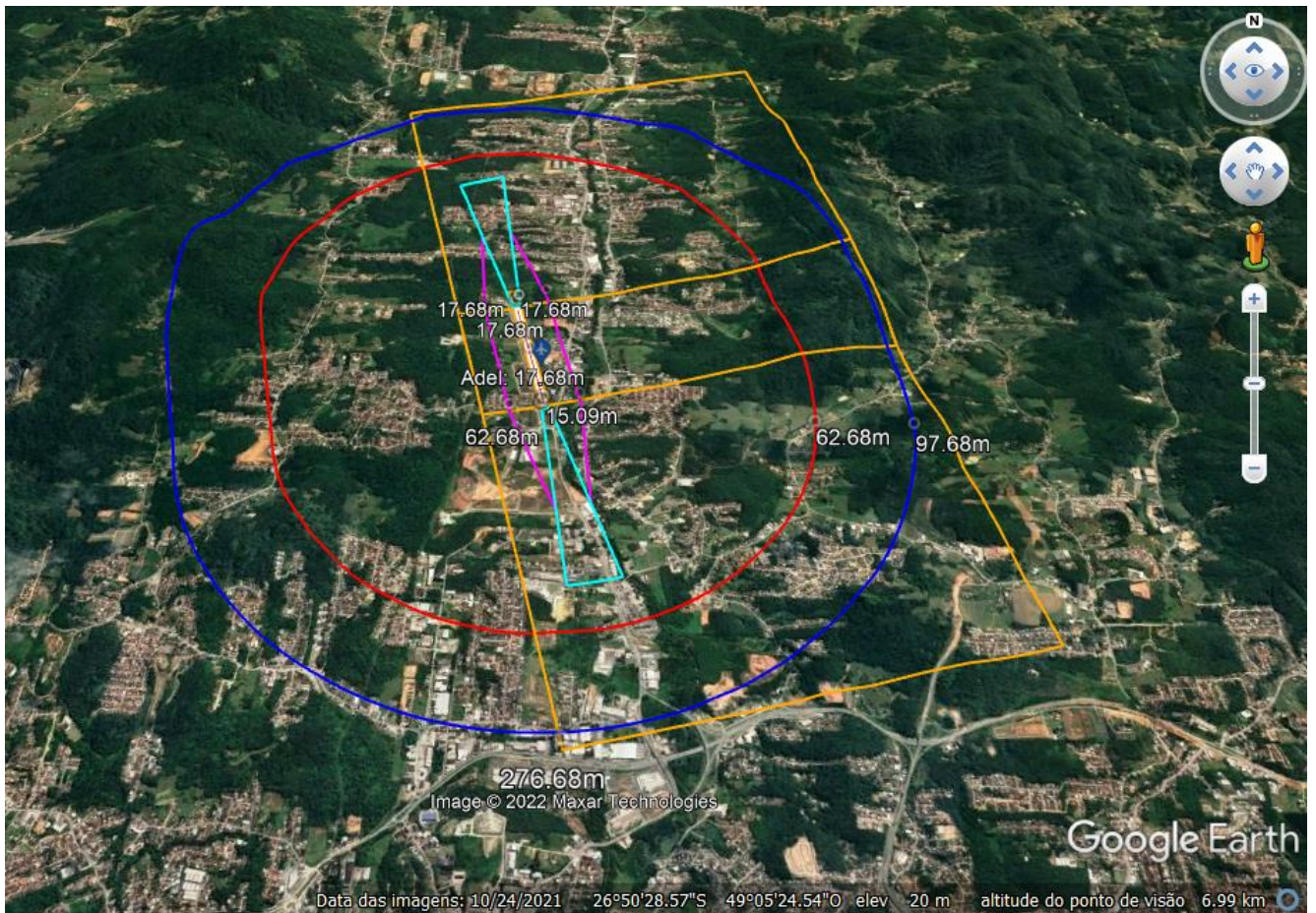
O topo desta antena tem um perfil (relativamente à cabeceira 36, com elevação estimada de 49 pés) de 3,72%, ou 2,13°. Por exemplo uma aproximação numa rampa usual de 3° e cruzamento de cabeceira de 50 pés, implica neste ponto passagem à altura sobre a cabeceira 36 de 463 pés (com um gabarito sobre a antena de apenas 169 pés); a passagem neste ponto 300 pés acima da antena e cruzamento da cabeceira de 55 pés implica uma rampa de aproximação de 3,9° (6,8%).

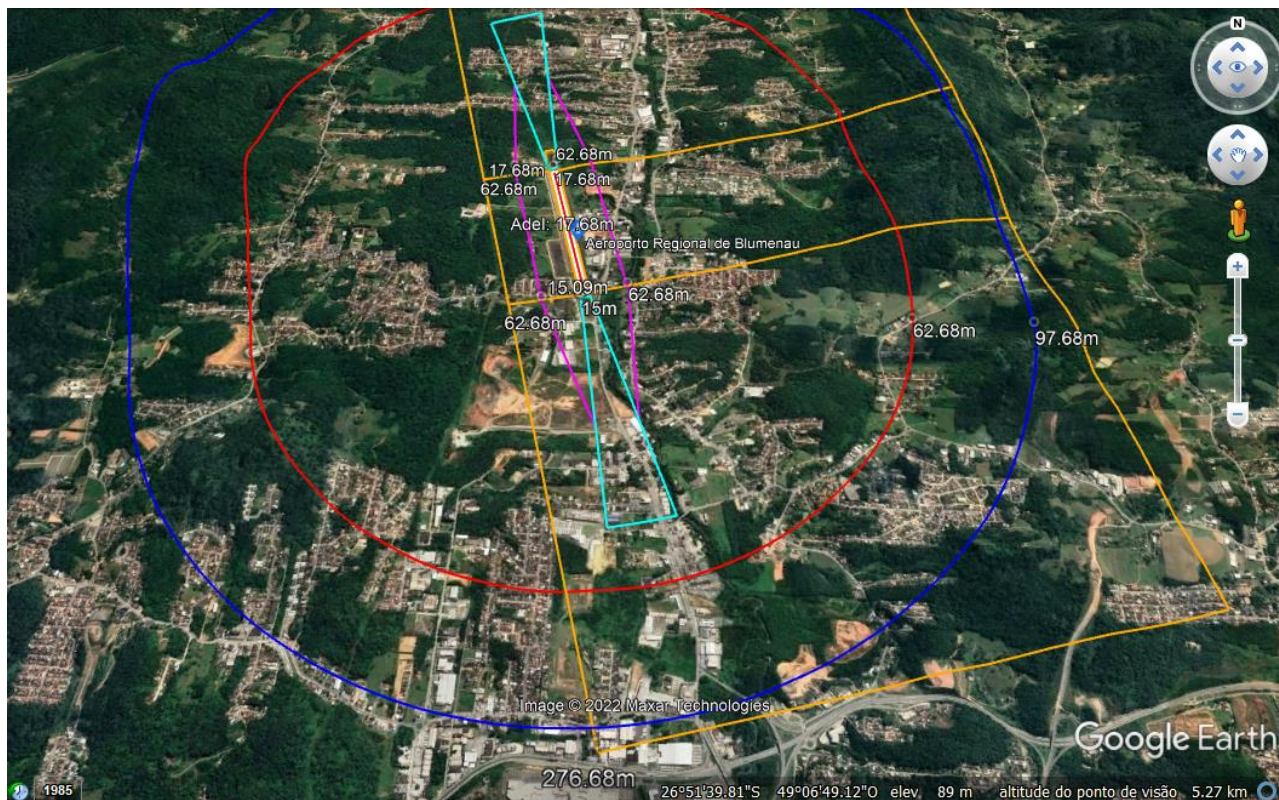
- elevação de 377 pés (318’/97 m. AAL), com ponto distando 1,5 MN no RM 187° do ARP, e em ponto distante 1,27 MN no Azimute 177° da cabeceira 36 (praticamente no eixo estendido da pista).

O topo desta antena tem um perfil (relativamente à cabeceira 36, com elevação estimada de 49 pés) de 4,25%, ou 2,43°. Por exemplo numa aproximação com passagem neste ponto 300 pés acima da antena e cruzamento da cabeceira de 55 pés implica uma rampa de aproximação de 4,25° (7,4%).



A imagem abaixo integra o PBZPA (Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo) – sendo o conjunto de superfícies limitadoras de obstáculos que estabelece restrições ao aproveitamento das propriedades no entorno do aeródromo -, datado de abril de 2020. A imagem demarca superfícies por elevação por obstáculo de 62,68 m. (45 m./148 pés AAL), de 97,68 m. (80 m./262 pés AAL) e de 276,68 m. (259 m./850 pés AAL)





Para a Superintendente de Gestão da Segurança e Inteligência da INFRAERO, Gabriela Penha, “a existência de um Plano de Emergência adequado à realidade do aeroporto reduz a severidade dos danos causados em caso de acidente aeronáutico, pois a mobilização dos meios se dará de forma adequada e eficiente considerando a característica de cada emergência”, destaca.

O prefeito de Blumenau, Mário Hildebrandt, reforça a importância da parceria junto à INFRAERO para a elaboração dos planos. “Temos buscado, enquanto poder público, ampliar e otimizar os serviços no Aeroporto “Quero-quero”, uma antiga demanda da comunidade que vai se concretizando. Por isso, contar com a expertise da INFRAERO na elaboração desses planos é de grande valia para garantir a resposta adequada às situações de emergência”.