

## **DECEA publica Circular para operação no “Bacacheri” (em Curitiba/PR) em horário extra ao funcionamento do aeroporto (e seu serviço ATC/TWR), com prestação de AFIS pelo APP-CT, em 07.02.23**

No final de janeiro, o DECEA divulgou Circular de Informação Aeronáutica (AIC) nº 04/23, de “Prestação do AFIS para o Aeroporto de Bacacheri”, com entrada em vigor no dia 23/02/2022. Esta Circular tem por objetivo detalhar procedimentos a serem observados pelos tráfegos operando no Aeroporto de Bacacheri (SBBI), fora do horário de funcionamento da Torre de Controle do Aeródromo de Bacacheri (TWR-BI), estes procedimentos relacionados ao provimento do Serviço de Informação de Aeródromo (AFIS) pelo Controle de Aproximação de Curitiba (APP-CT).

Link da Circular:

[https://static.decea.mil.br/publicacoes/files/2023/1674655722-aic-n04-23-prestacao-do-afis-para-o-aeroporto-de-bacacheri-data23feb23.pdf?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=pNf2JQbOhtSrsEzMW9aNRyAHfzX2fnd%2F20230206%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4\\_request&X-Amz-Date=20230206T193000Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=900&X-Amz-Signature=539d99b04ef26a8462e2e306dfba38ba8f04317e1fa95ef2d4d75d8c65b433d3](https://static.decea.mil.br/publicacoes/files/2023/1674655722-aic-n04-23-prestacao-do-afis-para-o-aeroporto-de-bacacheri-data23feb23.pdf?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=pNf2JQbOhtSrsEzMW9aNRyAHfzX2fnd%2F20230206%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20230206T193000Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=900&X-Amz-Signature=539d99b04ef26a8462e2e306dfba38ba8f04317e1fa95ef2d4d75d8c65b433d3)

Conforme previsto na ICA 100-37, de “Serviços de Tráfego Aéreo”, com o objetivo de obter benefícios operacionais na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS), um AFIS pode ser prestado por um APP que não esteja sediado no aeródromo onde será prestado o serviço desde que o aeródromo esteja situado na CTR de jurisdição do APP em questão.

O aeroporto do Bacacheri (SBBI), no município de Curitiba (a 7 km do centro da cidade), dista 8,3 MN a NW do Aeroporto Afonso Pena (SBCT), em São José dos Pinhais, na região metropolitana de Curitiba.

O “Bacacheri” (SBBI) é um aeroporto público, dedicado para a aviação geral, hoje sob concessão do grupo CCR Aeroportos, arrematado por leilão em abril de 2021, integrando o Bloco Sul (de nove aeroportos) da sexta rodada de concessão aeroportuária, composto também pelo Afonso Pena (SBCT), Foz do Iguaçu (SBFI) e Londrina (SBLO), no PR, por Navegantes (SBNF) e Joinville (SBJV), em SC, e Pelotas (SBPK), Uruguaiana (SBUG) e Bagé (SBBG), no RS.



Em elevação de 3.059 pés (SBCT, a 2.989', ie, -70'), o "Bacacheri" (SBBI) tem pista (18/36) de 31 x 1.390 m., de asfalto, com resistência de pavimento PCN 21 e resistência de subleito baixa. A cabeceira 18 é deslocada 300 m., com os primeiros 300 m. da pista 18 sendo indisponíveis para pouso e com os últimos 300 m. da pista 36 sendo indisponíveis para decolagem, resultando assim as seguintes distâncias declaradas:

RWY	TORA (m.)	ASDA (m.)	TODA (m.)	LDA (m.)
18	1.390	1.390	1.390	1.090
36	1.090	1.390	1.090	1.390

As duas cabeceiras são dotadas de sistema de luzes de indicação de rampa de aproximação PAPI, o da cabeceira 18 com ângulo normal de aproximação de 3° e MEHT de 25 pés, o da cabeceira 36 com ângulo de aproximação de 2,99° e MEHT de 59 pés. A pista é dotada de sistema de luzes de balizamento, com luzes laterais da pista (pouso/decolagem) a cada 60 m. e luzes de pista de taxiamento.





O aeroporto é homologado para operações VFR diurna/noturna e IFR diurna/noturna. A operação no aeroporto conta com carta VAC e com procedimentos de saída e aproximação IFR, para as duas cabeceiras. Na operação IFR, para saída existem procedimentos do tipo OMNI e por navegação por satélite, e para aproximação existem procedimentos por navegação convencional (rádio-auxílio) VOR para pista 36 e NDB (pistas 18/36) e por navegação por satélite (para as duas cabeceiras). A operação no aeroporto conta com procedimentos de chegada em operação IFR (STAR) por navegação por satélite para operação de aproximação e pouso nas duas cabeceiras; tráfego em regra VFR subordina-se à circulação de aeronaves por corredores visuais (REA) da Terminal Curitiba.

O aeroporto opera vôos com Serviço de Controle de Tráfego Aéreo de Aeródromo – Torre Bacacheri –, no expediente de 10:00-01:00Z (07:00-22:00LT), horário de funcionamento normal do aeroporto, com serviço solo do ATC de 16:00-01:00Z (13:00-22:00LT). O aeroporto conta com serviço de informação operacional automatizada (ATIS), no horário do funcionamento da Torre e serviço ATC.

Conforme ROTAER, o horário de funcionamento do aeroporto (dos serviços) é 10:00-01:00Z (07:00-22:00LT), diariamente, demais horário de operação de vôo sendo requerido de prévia solicitação à operadora (CCR), para autorização, por meio de telefone ou correspondência eletrônica (email), com antecedência mínima de 02 duras.

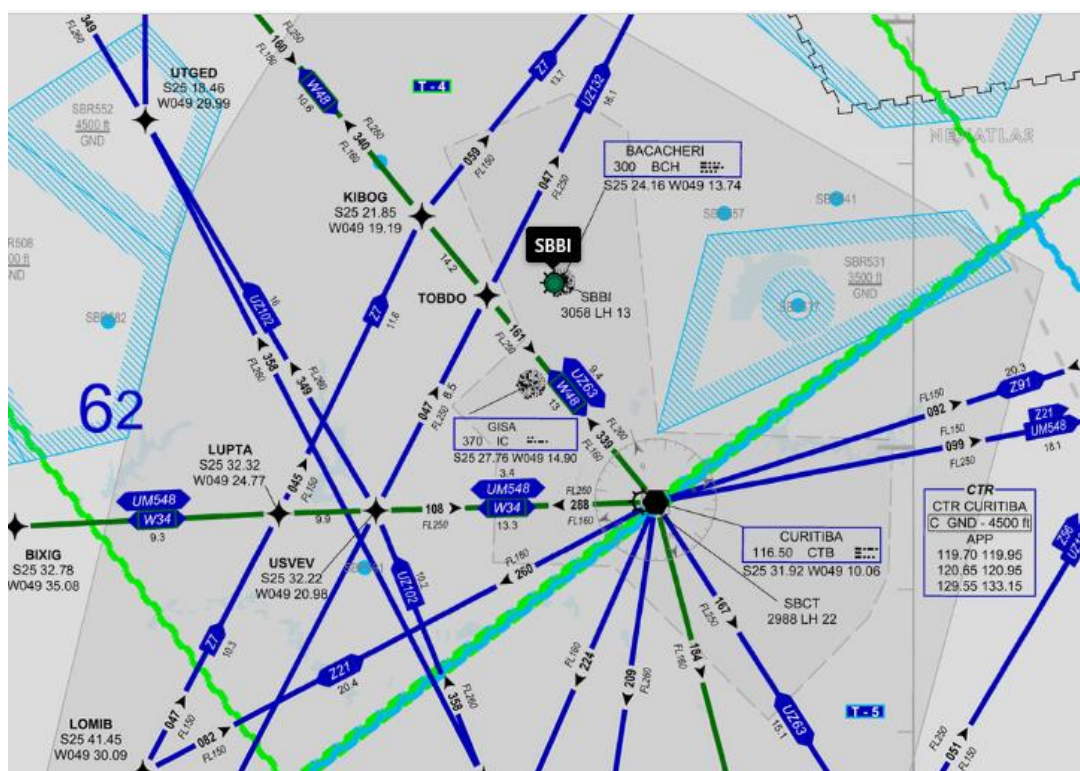
A operação no aeroporto requer uma compulsória autorização prévia da concessionária com 02 horas de antecedência à operação através de preenchimento de Formulário de Aviação Geral, Reserva de Pátio e Isenção para aeronaves (de aviação geral) – disponível no site da CCR Aeroportos - quando:

- (i) aeronave nunca operou no aeródromo em questão sob a gestão da CCR Aeroportos;
- (ii) aeronave tiver matrícula internacional; e,
- (iii) aeronave que necessite reserva de pátio.

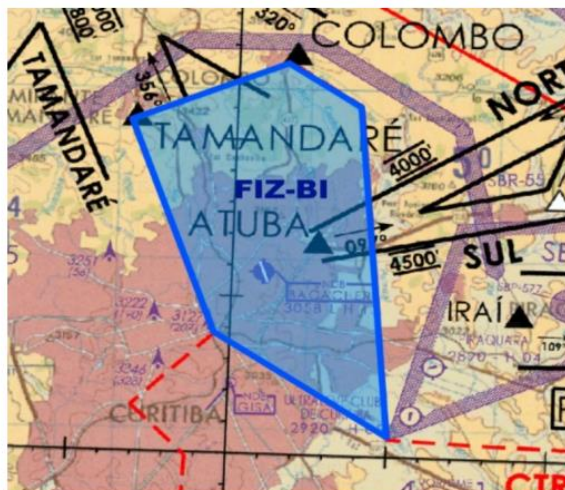
A não regularização em até 30 minutos antes da operação para eventuais ajustes necessários pela operadora aeroportuária, solicitados pela mesma ao operador aéreo, resultará o cancelamento da solicitação de operação no aeroporto pelo operador aéreo.

O âmbito da Circular (AIC) n° 04/23 é descrever procedimentos aplicáveis às aeronaves que operam no Aeroporto de Bacacheri, mediante coordenação e autorização prévia da Administradora do Aeroporto (a CCR Aeroportos), no horário (extra) de 22:00 às 07:00LT (01:00-10:00Z), ie, fora do funcionamento normal do aeroporto, e sem o funcionamento do serviço ATC do aeroporto, para atender [1] operações de transporte aeromédico e [2] operações de segurança pública pela aviação pública e empresas de táxi-aéreo, sediadas no Aeroporto do Bacacheri.

A área de responsabilidade no qual será provido Serviço de Informação de Aeródromo (AFIS) pelo Controle de Aproximação de Curitiba (APP-CT), no horário (extra) de 22:00 às 07:00LT (01:00-10:00Z), às aeronaves que operam no Aeroporto de Bacacheri, será o polígono correspondente à FIZ (Zona de Informação de Vôo) de Bacacheri (FIZ-BI), um espaço Classe "G", da superfície até 4.500 pés (1.441 pés AAL).







**Figura 1:** Zona de Informação de Voo de Bacacheri (FIZ-BI)

Trata-se de um polígono (pentágono) com cinco vértices à distância do ARP (coord. 25°24'12"S / 049°14'01"W) sendo:

- [1] 25°17'32"S / 049°13'22"W – 6,7 MN no RM 025° do ARP
- [2] 25°18'52"S / 049°11'08"W – 5,9 MN no RM 046° do ARP
- [3] 25°29'28"S / 049°09'58"W – 6,4 MN no RM 165° do ARP
- [4] 25°26'11"S / 049°15'11"W – 2,2 MN no RM 228° do ARP
- [5] 25°19'28"S / 049°18'20"W – 6,1 MN no RM 341° do ARP

A Circular ressalta, em linha com as regras para operação no aeródromo constantes em ROTAER, que a fim de acionar em tempo hábil todos os meios necessários para a prestação do AFIS pelo APP-CT, todos os voos em operação no “Bacacheri” deverão ser coordenados com a Administradora do aeroporto com no mínimo 02 horas de antecedência.

Contingências relativas às comunicações ATS abrangem circunstâncias que impedem o órgão de se comunicar com aeronave, no caso, o APP-CT na FIZ-BI. Tais situações poderão ser causadas por falha do equipamento rádio de solo, falha do equipamento de bordo ou devido à interferência ou bloqueio da frequência ATS pela transmissão inadvertida de uma aeronave ou outra estação.

A Circular estabelece para contingências de comunicação:

[1] uma aeronave não conseguindo contato com o APP-CT quando operando no espaço da FIZ-BI, a tripulação deverá adotar as seguintes ações:

1.1 – manter a frequência de rádio-comunicação da TWR-BI e utilizá-la como Frequência de Coordenação entre Aeronaves (FCA), cumprindo os procedimentos previstos, tanto em vôo como no solo, pela ICA 100-37, relativamente à operação em aeródromo não-controlado.

1.2 – ajustar o transponder para o código 7600 (de falha de comunicação), no caso de perda total de comunicação.

1.3 – procedimento de aproximação IFR (IAC) poderá ser executado somente se for possível para tripulação obter as informações meteorológicas pertinentes do “Bacacheri” (SBBI) via ACC-CW (Centro de Controle de Área Curitiba) ou o ATIS do “Bacacheri” (caso ativo), além de por meio do APP-CT. Caso contrário, a operação de aproximação e pouso somente poderá ser executada segundo regras de vôo VFR, atendidos os requisitos da ICA 100-1, de “Requisitos para Operação VFR ou IFR em Aeródromos”, para tal operação.

1.4 – procedimento de saída IFR (SID) poderá ser executado somente se esta operação já tiver sido estabelecida pelo APP-CT e com a obtenção das informações meteorológicas pertinentes. Caso contrário, a operação de partida/saída somente poderá ser executada segundo regras de vôo VFR, atendidos os requisitos da ICA 100-1, de “Requisitos para Operação VFR ou IFR em Aeródromos”, para tal operação.

Basicamente, os requisitos da ICA 100-1 a serem observados e atendidos, em que pese o horário no qual se aplica o objeto da Circular, quase que totalmente período noturno:

[A] para operação VFR:

Uma operação VFR somente poderá acontecer em um aeródromo quando das seguintes condições atendidas:

a.1 - os “mínimos” meteorológicos (visibilidade e Teto) para o vôo VFR estejam em conformidade com a legislação pertinente estabelecida pelo DECEA (não havendo regra particular para operação no SBBI).

a.2 - informações meteorológicas relativas ao vento de superfície presente no aeródromo estejam disponibilizadas, pelo menos, por um dos seguintes meios: [i] indicador de direção do vento; [ii] órgão ATS de aeródromo, ou [iii] estação de radiodifusão automática de aeródromo.

a.3 – a suspensão da operação do aeródromo deverá informada pelo órgão ATS do aeródromo quando pelo menos uma das condições listadas – a.1 e a.2 - deixar de ser atendida, e, caso não havendo órgão ATS de aeródromo, caberá ao Piloto em comando de aeronave observar o cumprimento dos critérios especificados.

a.4 – no caso de operação VFR noturna, deverão ser atendidas adicionalmente as seguintes condições:

a.4.1 – para a informação de vento, a biruta (como o meio de informação de vento) deverá ser iluminada.

a.4.2 – farol rotativo do aeródromo, quando existente, deverá estar em funcionamento. Na inoperância do farol rotativo (a constar de NOTAM), um vôo poderá ser operado desde que: (a) sendo decolagem do aeródromo, (b) sendo um vôo local, e (c) a aeronave seja dotada de capacidade de navegação de área (essa capacidade devendo ser informada em PLN – item 10).

a.4.3 - sinalização luminosa esteja operacional, em conformidade com os critérios estabelecidos pela ANAC.

a.4.4 - a suspensão da operação VFR noturna do aeródromo deverá informada pelo órgão ATS do aeródromo quando pelo menos uma das condições listadas – a.1 e a.2, a.4.1 a a.4.3 - deixar de ser atendida, e, caso não havendo órgão ATS de aeródromo, caberá ao Piloto em comando de aeronave observar o cumprimento dos critérios especificados. A suspensão da operação VFR noturna em razão da não operacionalidade da sinalização luminosa somente poderá ser realizada após coordenação e obtenção das informações pertinentes junto à administração do aeródromo.

[B] para operação IFR

Uma operação VFR somente poderá acontecer em um aeródromo quando das seguintes condições atendidas:

b.1 - o aeródromo possuir procedimento(s) de aproximação e/ou de saída IFR, publicado(s) pelo DECEA, em vigor.

b.2 - os “mínimos” meteorológicos (visibilidade) para o vôo IFR estejam em conformidade com os Mínimos operacionais do(s) procedimento(s) de aproximação e/ou de saída IFR, publicado(s) pelo DECEA, em vigor, e a legislação pertinente estabelecida pelo DECEA (não havendo regra particular para operação no SBBI).

b.3 - informações meteorológicas (pertinentes a uma operação IFR) relativas ao vento de superfície, à pressão atmosférica, à visibilidade, à temperatura, à quantidade de nuvens e altura da base de suas camadas estiverem disponibilizadas por um dos seguintes meios: [i] órgão ATS de aeródromo ou [ii] estação de radiodifusão automática de aeródromo.

b.4 - aeródromo dispuser de FCA (Frequência de Coordenação entre Aeronaves), caso não havendo órgão ATS de aeródromo, ou que este não opere durante o dia inteiro (24H).

b.5 - adicionalmente, quando de uma operação de transporte aéreo regular, os informes meteorológicos do aeródromo deverão ser disponibilizados na rede OPMET por meio de METAR ou METAR AUTO.

b.6 – a suspensão da operação IFR de não-precisão do aeródromo deverá informada pelo órgão ATS do aeródromo quando pelo menos uma das condições listadas – b.1 até b.5 - deixar de ser atendida, e, caso não havendo órgão ATS de aeródromo, caberá ao Piloto em comando de aeronave observar o cumprimento dos critérios especificados.

b.7 – no caso de operação IFR de não precisão noturna, deverão ser atendidas todas as condições necessárias para operação IFR diurna e, adicionalmente, se a sinalização luminosa da pista (pouso/decolagem) estiver operacional em conformidade com os critérios estabelecidos pela ANAC.

b.8 – a suspensão da operação IFR de não-precisão noturna do aeródromo deverá informada pelo órgão ATS quando pelo menos uma das condições requeridas (cf. b.7) deixar de ser atendida e, caso não havendo órgão ATS de aeródromo, caberá ao Piloto em comando de aeronave observar o cumprimento dos critérios especificados. A suspensão da operação VFR noturna em razão da não operacionalidade da sinalização luminosa somente poderá ser realizada após coordenação e obtenção das informações pertinentes junto à administração do aeródromo.