

Legacy 500 do GEIV em arremetida no Petrônio Portela (SBTE), em Teresina/PI, e King Air C90 TPP chegando no aeródromo vizinho Domingos Rego (SNDR), em Timon/MA, tem evento de “separação regulamentar abaixo do prevista”, em 29.10.22

No dia 15 (set.), o jato EMBRAER EMB-550 *Legacy 500* (IU-50) de matrícula FAB 3604, operado pelo Grupo Especial de Inspeção em Vôo (GEIV), da FAB, decolou da Base Aérea Augusto Severo (SBNT), em Natal, no RN, às 11:00Z (08:00LT) com destino do Aeroporto Senador Petrônio Portella (SBTE), em Teresina, no PI, a 455 MN a oeste-noroeste (460 MN via VOR Mossoró/“MSS”, para realizar vôo de instrução naquele aeródromo, com três tripulantes a bordo. E, por volta das 12:00Z (09:00LT), o bimotor Beechcraft *King Air C90A* de matrícula PP-ASD (registro de produção sn LJ-1603, fabricação 2000), do transporte privado, decolou do aeródromo público de Crateús (SNWS), neste município do CE, com destino ao Aeródromo (privado) Domingos Rego (SNDR), em Timon, no MA, a 130 MN a oeste, com três ocupantes, sendo um passageiro e dois pilotos.

O Aeroporto Senador Petrônio Portella (SBTE), em Teresina, no PI, tem pista (02/20) de 45 x 2.200 m., de asfalto (resistência de pavimento PCN 46), em elevação de 220 pés, com homologação para operações VFR diurna/noturna e IFR diurna/noturna.

Conforme dois NOTAM, houve uma mudança na prestação de serviços de tráfego aéreo de aeródromo; NOTAM B1640/22R (de B1025/22), de emissão em 02/09/2022, com validade de 02/09 até 02/11/22, informa a prestação de serviço AFIS (Rádio Teresina), na frequência de 119,60 MHz, no expediente de 21:00-08:59 (18:00-05:59LT), enquanto NOTAM N0084, de emissão em 08/09/22, com validade de 09/09 até 09/09/23, informa a prestação de serviço por Torre (ATC), na frequência de 118,80 MHz, no expediente de 09:00-20:59 (06:00-17:59LT).

Distante do “Petrônio Portella” (SBTE) 3,2 MN a sudoeste (RM 269º/RV 248º), situa-se o aeródromo privado Aeródromo (privado) Domingos Rego (SNDR), em Timon, no MA, com pista (02/20) de 30 x 1.518 m. de asfalto (resistência de pavimento PCN 36), em elevação de 373 pés, aprovado para operação VFR diurna/noturna.

Às 12:50Z (09:50LT), durante a arremetida do jato *Legacy* do GEIV (IU-50/FAB 3604), em SBTE, ocorreu o cruzamento entre o jato e o *King Air C90A* (PP-ASD), com separação regulamentar abaixo da prevista.

A ocorrência está listada no painel SIPAER, de CENIPA, como incidente grave de tráfego aéreo. Os trabalhos relativos à ocorrência estão em andamento. No tocante da investigação aeronáutica, pelo CENIPA, os dois aviões foram liberados para os operadores.

Ao horário da ocorrência, o “Petrônio Portella” (SBTE), o tempo local era muito bom, em condição VMC, com visibilidade de 10 km ou superior, céu esparso com base a 2.000 pés; o vento era de leste (100º) fraco, a temperatura do ar (em elevação) era de 29°C e a pressão atmosférica (QNH) estável de 1.013 hPa.

METAR SBTE 151200Z 10006KT 9999 SCT020 29/21 Q1013=
METAR SBTE 151300Z 06006KT 9999 FEW030 31/22 Q1013=

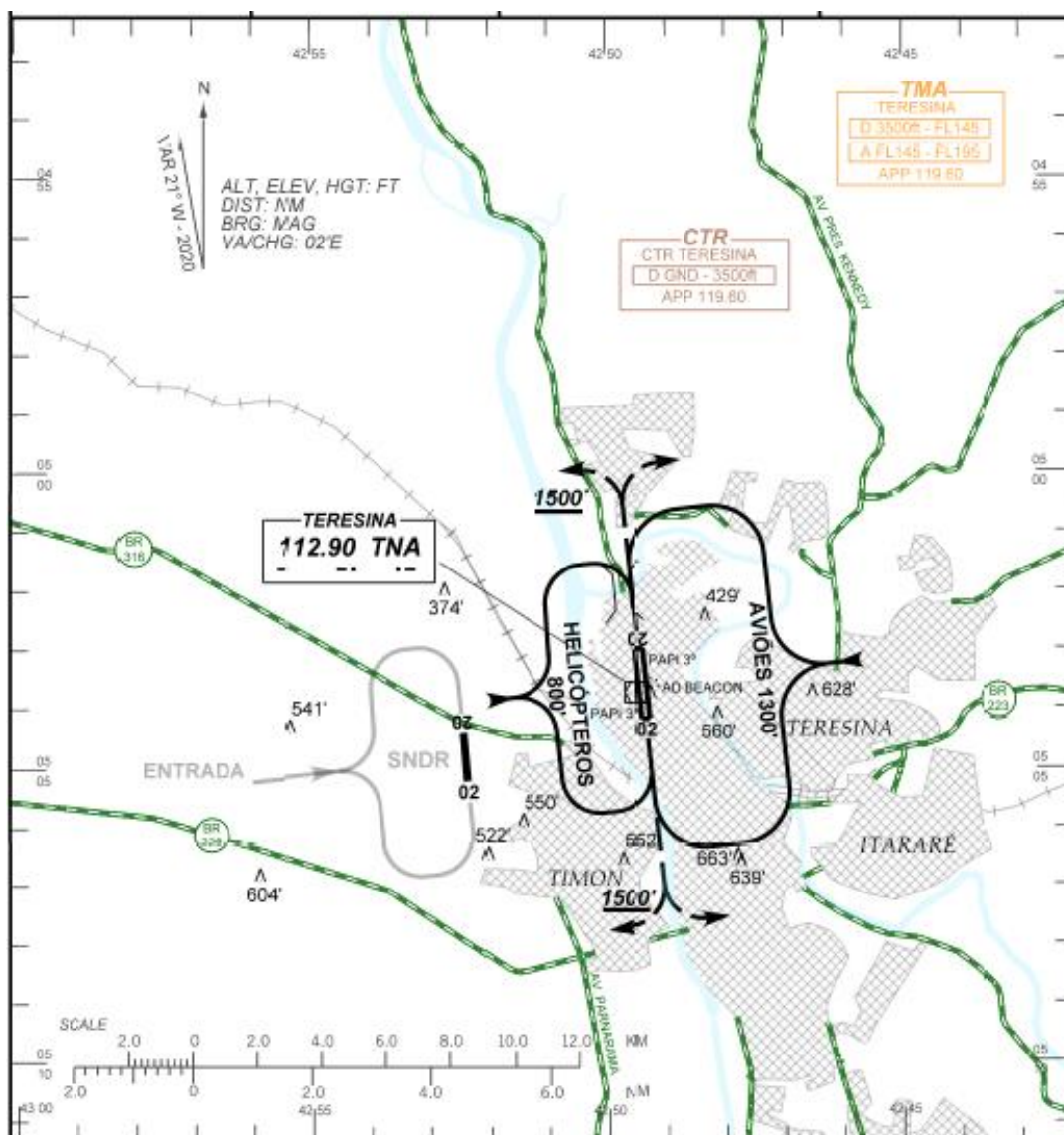
O vento, incidindo de leste, era cruzado com pista, com angulação ao eixo da pista de 75º a partir da cabeceira 02 (com componente de proa para operação na pista 20), no caso de vento de 100º (METAR de 12Z) ou com angulação ao eixo da pista de 65º a partir da cabeceira 20 (com componente de proa para operação na pista 02), no caso de vento de 060º (METAR de 13Z). Com incidência quase transversal e a fraca intensidade (6 KT), o vento não era determinante para a seleção de pista ativa (pista “em uso”).

O “Petrônio Portella” (SBTE) é um aeródromo controlado, com o serviço de controle de tráfego aéreo (de AD) sendo prestado pela NAV Brasil (empresa derivada da divisão de navegação da INFRAERO).

Dada a proximidade com o Domingos Rego (SNDR), de 3 MN, com os dois aeródromos dispostos de pista com mesma disposição (pistas 02/20), e ainda pela ausência de pistas de taxiamento para diferenciação (ambos aeródromos contando apenas com *taxiway* de acesso para pátio, em região central), ROTAER posta observação de advertência para prevenção de confusão de tripulantes entre os dois aeródromos na Final para pouso nas duas cabeceiras. Uma diferenciação entre os aeródromos está na existência nas cabeceiras do Petrônio Portella de sistema de indicação de rampa de aproximação PAPI, além da existência de Torre e das instalações do auxílio VOR.

A operação no “Petrônio Portella” (SBTE) tem carta VAC (para operação VFR) e cartas de saída (SID) e de aproximação (IAC) para as duas cabeceiras (para operação IFR).

Conforme a carta VAC, o circuito de tráfego (do “Petrônio Portella” - SBTE) deve ser executado à altitude mínima de 1.300 pés, o que implica 1.080 pés AAL (avião), com entrada e perna do vento (para das duas cabeceiras) pelo setor leste e com decolagem livrando o eixo com curvas para ambos lados (tanto para setor leste como setor oeste).



Tem-se que os aeródromos – separados de 3,2 MN - têm diferença de elevação de 153 pés, com a diferença nas altitudes mínimas do circuito de tráfego sendo de 100 pés (com o “Domingos Rego” sendo mais elevado).

Os procedimentos de aproximação no “Petrônio Portella” (SBTE) são por navegação convencional por VOR (Teresina - “TNA”) e por satélite (RNAV/RNP), para as duas cabeceiras.

Nos procedimentos de aproximação para pista 02, a arremetida prevista (em carta) é:

- procedimento VOR Z RWY 02 (de vigor em 27/02/2020): com MAPt no cruzamento da cabeceira, na MDA de 710 pés (491’ acima da cabeceira), subida para 3.000 pés, mantendo o curso da aproximação (curso 011), ie, seguindo na radial 011 até 2.000 pés (1.780 pés AAL), para curvar à esquerda (setor oeste), para rebloqueio do VOR “TNA”, para Espera na órbita (padrão) prevista no procedimento.

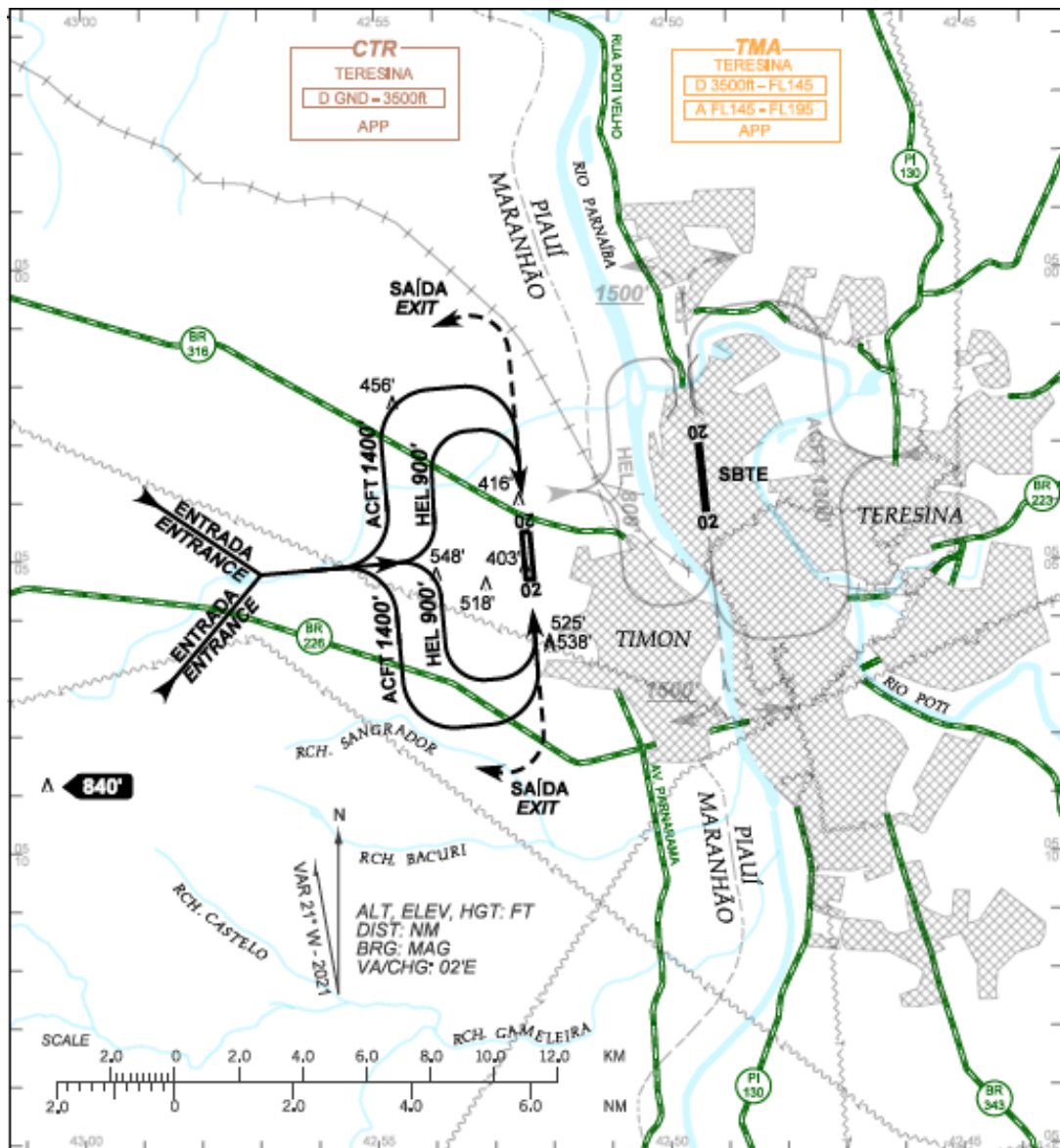
- procedimento RNAV (GNSS) RWY 02 (de vigor em 21/05/2020): na operação no modo LNAV, com MAPt no cruzamento da cabeceira, na MDA de 720 pés (501’ acima da cabeceira), ou na operação no modo LNAV/VNAV, com MAPt a 1,0 MN antes da cabeceira, na DA de 600 pés (381’ acima da cabeceira), subida para 4.000 pés, mantendo o rumo da aproximação (curso 016) até 2.000 pés (1.780 pés AAL), para curvar à direita (setor leste), para seguir para bloqueio do fixo da Órbita da Aproximação Perdida (MAHF), e também um IAF, “TE363” – a cerca de 14 MN a SE (RM 171º) do aeroporto (ARP).

Nos procedimentos de aproximação para pista 20 (de vigor em 27/02/2020), a arremetida prevista (em carta) é:

- procedimento VOR Z RWY 20: com MAPt no cruzamento da cabeceira, na MDA de 660 pés (465’ acima da cabeceira), subida para 3.000 pés, mantendo o curso da aproximação (curso 199), ie, seguindo na radial 199 até 2.000 pés (1.780 pés AAL), para curvar à esquerda (setor leste), para rebloqueio do VOR “TNA”, para Espera na órbita (padrão) prevista no procedimento.

- procedimento RNAV (GNSS) RWY 20: na operação no modo LNAV, com MAPt no cruzamento da cabeceira, na MDA de 700 pés (505’ acima da cabeceira), ou na operação no modo LNAV/VNAV, com MAPt a 1,1 MN antes da cabeceira, na DA de 605 pés (410’ acima da cabeceira), subida para 3.300 pés, mantendo o rumo da aproximação (curso 196) até 2.000 pés (1.780 pés AAL), para curvar à esquerda (setor leste), para seguir para bloqueio do fixo da Órbita da Aproximação Perdida (MAHF), e também um IAF, “TE368” – a cerca de 14 MN a NE (RM 039º) do aeroporto (ARP).

A operação no “Domingos Rego” (SNDR) tem assistência do APP-Teresina (APP-TE), com o compulsório contato das aeronaves chegando (antes do ingresso na CTR-Teresina, um espaço Classe D, do solo até 3.500 pés, com raio de 15 MN com SBTE no centro, com a TMA-Teresina, um espaço Classe D de 3.500 pés ao FL145, e Classe A do FL145 ao FL195, com raio de 40 MN com SBTE no centro) e partindo do aeródromo com órgão ATC. O circuito de tráfego deve ser executado pelo setor oeste do aeródromo, com a operação no aeródromo dispondo de carta VAC.



Conforme a carta VAC, o circuito de tráfego (do “Domingos Rego” – SNDR) deve ser executado à altitude mínima de 1.400 pés, o que implica 1.027 pés AAL (avião – CAT A até C), com entrada e perna do vento (para das duas cabeceiras) pelo setor oeste e com decolagem livrando o eixo com curva para setor o oeste.

Outro aeródromo privado em Teresina é o Aero Park (SWRQ), localizado a 9 MN a leste do “Petrônio Portela” (SBTE) – portanto, dentro da CTR Teresina -, em elevação de 420 pés, com pista (17/35) de piçarra de 600 m., para operação VFR diurna, com a operação neste também tendo assistência do APP-Teresina (APP-TE).

Assim, embora o “Domingos Rego” (SNDR) e também o Aero Park (SWRQ) não disponham de serviço de controle de tráfego de aeródromo, os dois aeródromos estão localizados na CTR (espaço Classe D – solo-3.500’), um espaço aéreo controlado para vôos tanto IFR como VFR.