

**Piper M500 pousa em *taxiway* ao invés da pista primária no “Hercílio Luz” (SBFL), em 23.12.22**

No dia 09 (dez.), às 10:00Z (07:00LT), o monomotor turboélice Piper PA-46-500TP (P46T) de matrícula PT-HBF decolou do aeródromo público de Blumenau (SSBL), em SC, com destino do Aeroporto Hercílio Luz (SBFL), em Florianópolis, em SC, a 58 MN a SE, para vôo do transporte privado, com cinco ocupantes (sendo quatro passageiros e um piloto).

O piloto realizou a aproximação para a pista 14 do “Hercílio Luz” (SBFL), porém, o pouso, às 10:20Z (07:20LT), foi executado na *taxiway* “D”. Não houve danos no avião e nem em terceiros.

A ocorrência está listada no painel SIPAER, de CENIPA, como incidente grave de “pouso em local não previsto”. Os trabalhos relativos à investigação aeronáutica (pelo CENIPA) da ocorrência estão encerrados, o avião tendo sido liberado para o operador.

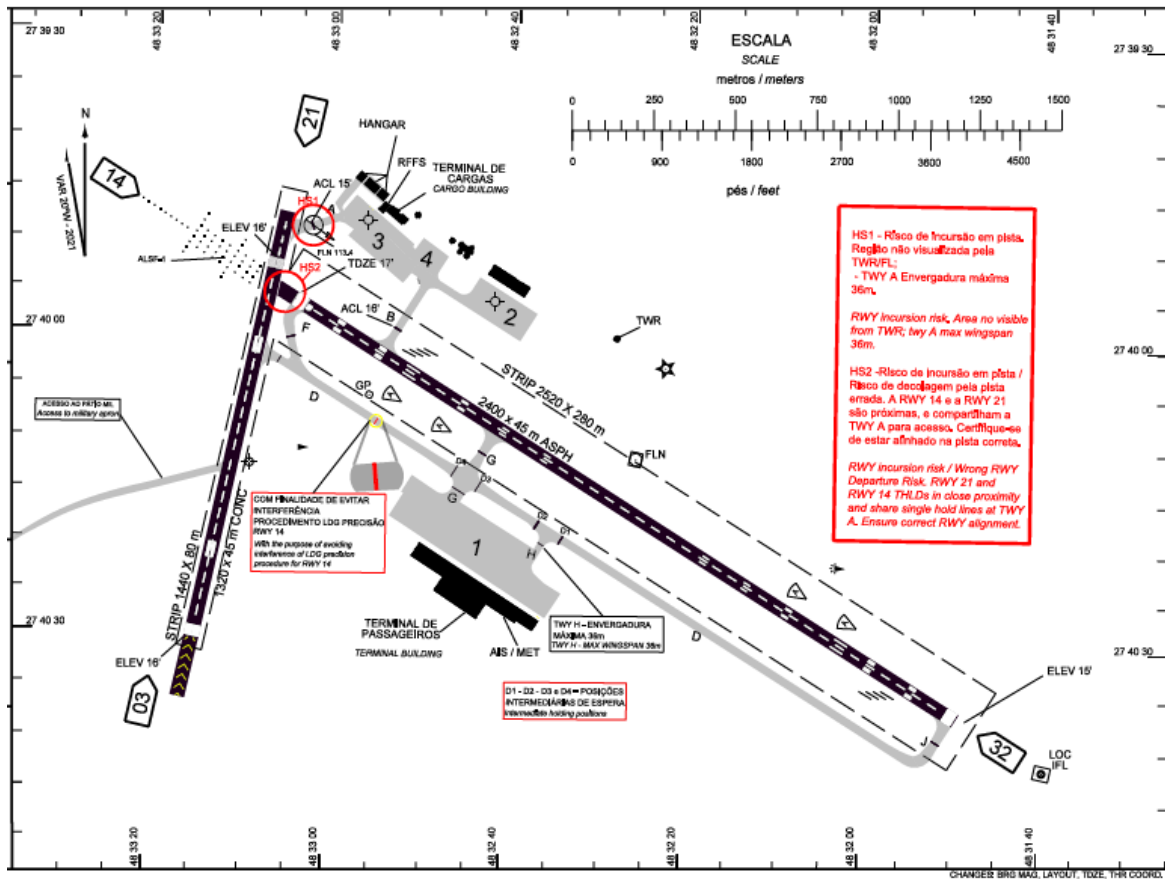
O Piper PA-46-500TP - Piper M500 (P46T) é um monomotor turboélice (Pratt & Whitney PT6A-42A, limitado a 500 SHP) com dimensões de 9,1 m. de comprimento e envergadura de 13,2 m. O avião é equipado com aviônica Garmin G1000 NXi (com sistema de piloto-automático GFC-700, com sistema AFCS - *Automatic Flight Control System*/sistema de controle de vôo automático habilitado); a suíte dispõe de recursos de cartas eletrônicas, e aplicativo *Garmin SafeTaxi*.

O Piper PA-46-500TP - Piper M500 (P46T) de matrícula PT-HBF, registro de produção sn 4697661, fabricação 2019, é propriedade e operado por Pessoa Jurídica, registrado na categoria do transporte privado, com último registro de compra/transferência em setembro de 2019. O avião é aprovado para até cinco passageiros e MTOW de 2.310 kg. O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) foi emitido em setembro de 2019, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) tem validade até abril de 2023.

Em elevação de 59 pés, o aeródromo público de Blumenau (SSBL) tem pista (18/36) de 1.080 m., de asfalto, para operação VFR diurna, não contando com serviços de informação de vôo e de controle de vôo de aeródromo.

O Aeroporto Hercílio Luz (SBFL), em elevação de 17 pés, tem duas pistas, a 14/32, de 45 x 2.400 m., de asfalto, de resistência de pavimento PCN 78 e resistência de subleito alta, e a 03/21, de 45 x 1.320 m., de concreto, de resistência de pavimento PCN 26 e resistência de subleito média.

A *taxiway* “D” (paralela à pista 14/32, com interseção com a pista 03/31) tem largura de 23 m., sendo de asfalto, com resistência de pavimento PCN 79 e resistência de subleito alta. A TWY “D” e RWY 14/32 são separadas transversalmente cerca de 175 m.



A pista 14/32 é dotada de sistemas de luzes de indicação de rampa de aproximação PAPI nas duas cabeceiras – com inclinação de rampa de 3°, com MEHT de 50 pés na cabeceira 14 e de 63 pés na cabeceira 32. Adicionalmente, a cabeceira 14 conta com sistema de luzes de aproximação (ALS) – do tipo ALSF-1 (ALS CAT.I com *flash*), de 720 m -, ora fora de serviço (cf. NOTAM E3495/22R-E3494/22).







O “Hercílio Luz” (SBFL) opera com serviço de controle de tráfego aéreo de aeródromo, contando também com informação de condição de operação do aeródromo automatizada ATIS. A pista 14/32 opera VFR diurna/noturna e IFR diurna/noturna, enquanto a pista auxiliar 03/21 opera apenas VFR diurna/noturna.

A pista 14/32 conta com procedimentos de aproximação IFR de não-precisão para as duas cabeceiras, por navegação convencional por VOR e por navegação por satélite. Adicionalmente, a pista 14 tem procedimentos ILS – um procedimento ILS/LOC e procedimento ILS com GNSS requerido. Para chegada, existem também cartas STAR por navegação por satélite, para as duas cabeceiras.

Para operação VFR, para as duas pistas (14/32 e 02/21), existe carta VAC. E para circulação de vôos em regra VFR na TMA-Florianópolis, existe conjunto de corredores visuais (REA).



Conforme a carta VAC, o circuito de tráfego (de AD) – em condição VMC (de visibilidade mínima de 5 km e teto de 1.500 pés)

- para pista 14/32 – circulação pelo setor norte, com entrada pela posição “TAVARES” (foz do rio Tavares), para tráfego perna do vento pela esquerda para pista 14 e pela direita para pista 32, à altitude mínima de 1.500 pés (1.483 pés AGL), com velocidade indicada (IAS) máxima de 150 KT

- para pista 03/21 – circulação pelo setor oeste, para tráfego perna do vento pela esquerda para pista 03 e pela direita para pista 21, à altitude obrigatória de 1.000 pés (983 pés AGL).

A carta apresenta regras específicas para operação noturna.

Caso em regra VFR, uma rota planejável para o vôo partindo de Blumenau, poderia considerar a circulação pelo corredor recomendado “EUROPA” (com altitude máx. de 4.000 pés) - a partir da posição visual “BLUMENAU” (a 3,6 MN ao sul de SSBL), via posição “BRUSQUE” (39 MN no RM 170° para SBFL), até a “TIJUCAS” (26 MN no RM 190° para SBFL) e seguir (cerca de 8 MN) para a posição visual “FLY VILLE”, portão do corredor “BAÍA” (19 MN no RM 190° para SBFL), com altitude entre 2.000 e 4.000 pés, para seguir neste corredor até posição visual final “PONTES” (4,6 MN no RM 191° para SBFL); desta posição visual/portão de corredor, seguindo (por 3,9 MN, no RM 167°) para a posição (em carta VAC) “TAVARES” (1,9 MN no RM 247° para SBFL). Esta rota somaria distância de 63 MN (ante 58 MN de rota direta). Alternativamente, dispensando a rota recomendada “EUROPA”, o vôo poderia voar direto de Blumenau até posição visual “FLY VILLE”, portão do corredor “BAÍA”, e nessa alternativa a rota somando 61 MN.

O vôo Blumenau/SSBL para Florianópolis/SBFL desenvolve-se todo no Espaço da Terminal Florianópolis (TMA-FL/SBXF), parte inicial no setor 4 do TMA, trecho intermediário no setor 1 e trecho final (a partir da posição visual “FLY VILLE”) no setor 2 da TMA (e CTR-Florianópolis). A

TMA-FL setor 4 é um Espaço Classe C entre 4.500 e 5.500 pés, a TMA-FL setor 1 é Espaço Classe C entre 1.500 e 5.500 pés e a TMA-FL setor 2 é Espaço Classe C entre 1.500 e 5.500 pés; CTR-Florianópolis é Espaço Classe C do – solo até 1.500 pés.

O tempo no “Hercílio Luz” (SBFL), e ainda no “Ministro Victor Konder” (SBNF), em Navegantes (24 MN a leste de Blumenau/SSBL e 72 MN ao norte de SBFL), era bom ao momento do vôo, conforme boletins METAR. Pelo METAR vigente no horário do pouso (e decolagem de Blumenau), o “Hercílio Luz” (SBFL) tinha condição VMC, com visibilidade de 10 km ou superior, céu com poucas nuvens com base a 1.300 pés; o vento era sudoeste fraco (4 KT), com direção predominante (DV) 290° (DM 310°), com variação de direção superior de 80°, com direções extremas de 250° (DM 270°) e de 330° (DM 350°), média de 290°, e a temperatura era de 25°C e QNH de 1.008 hPa.

*METAR SBNF 090800Z 27005KT 9999 3000NE NSC 22/21 Q1007=  
METAR SBFL 090800Z 16002KT 9999 SCT012 23/22 Q1007=  
METAR SBNF 090900Z 26005KT 8000 FEW002 22/21 Q1007=  
METAR SBFL 090900Z VRB01KT 9999 SCT015 22/22 Q1007=  
METAR SBNF 091000Z 26005KT 9999 FEW017 22/22 Q1008=  
METAR SBFL 091000Z 29004KT 250V330 9999 FEW013 25/23 Q1008=  
METAR SBNF 091100Z 26005KT 9999 SCT021 25/22 Q1009=  
METAR SBFL 091100Z 35005KT 9999 FEW013 26/22 Q1009=  
METAR SBNF 091200Z 00000KT 9999 BKN017 26/22 Q1009=  
METAR SBFL 091200Z 35003KT 9999 SCT020 27/23 Q1009=*

Na utilização da pista primária (14/32), a condição de direção de vento reportada, isoladamente (implicando uma componente de cauda para operação na pista 14), indicaria a cabeceira 32, mas podendo restar facultativa a escolha da pista pela condição de intensidade de vento (fraco – inferior a 6 KT).

A condição reportada para direções de vento (4 KT) de 250°/290°/330° resultaria na operação da pista 14 componentes longitudinais (cauda) e transversal de 3,4 e 2,1 KT, de 3,95 e 0,6 KT e de 2,6 e 3 KT.