

Ministro de Porto e Aeroportos anuncia recursos para obras no Santos Dumont (RJ), incluindo melhorias nas pistas de taxiamento e no pátio de aeronaves e implantação de sistema EMAS, em 07.10.23

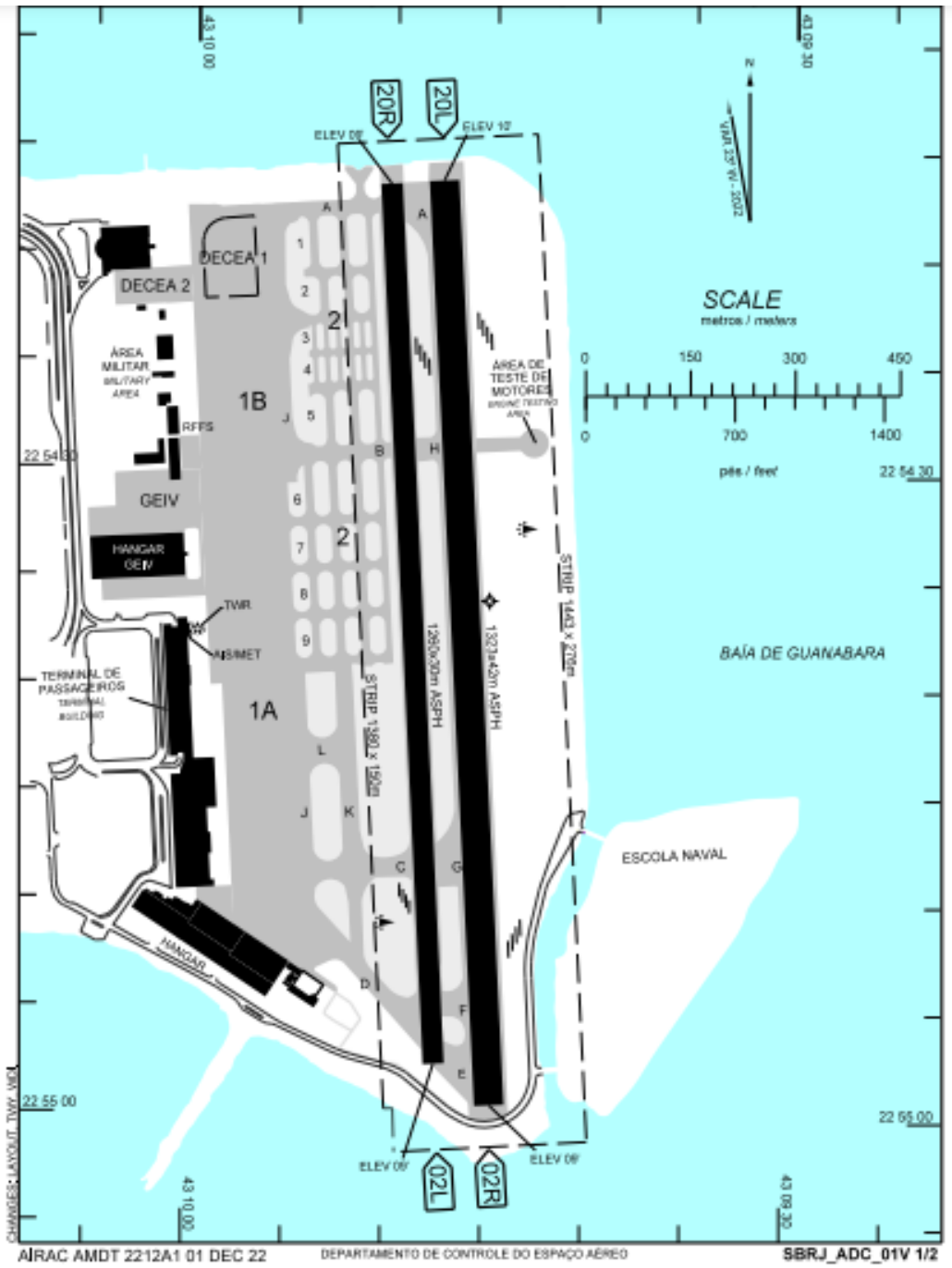
Conforme nota postada no portal institucional do ministério no dia 03, durante visita ao Rio de Janeiro na segunda dia 02, um dia após o início gradual da redução de vôos no Aeroporto Santos Dumont (RJ), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou o lançamento do edital de licitação para obras de modernização do aeroporto (SDU/SBRJ), como melhorias nas pistas de taxiamento e no pátio de aeronaves além da implantação de sistema de segurança para evento de excursão de pista EMAS (*Engineered Materials Arresting System*, ou sistema materiais de engenharia em piso de contenção/desaceleração), além de novas melhorias no terminal de passageiros.

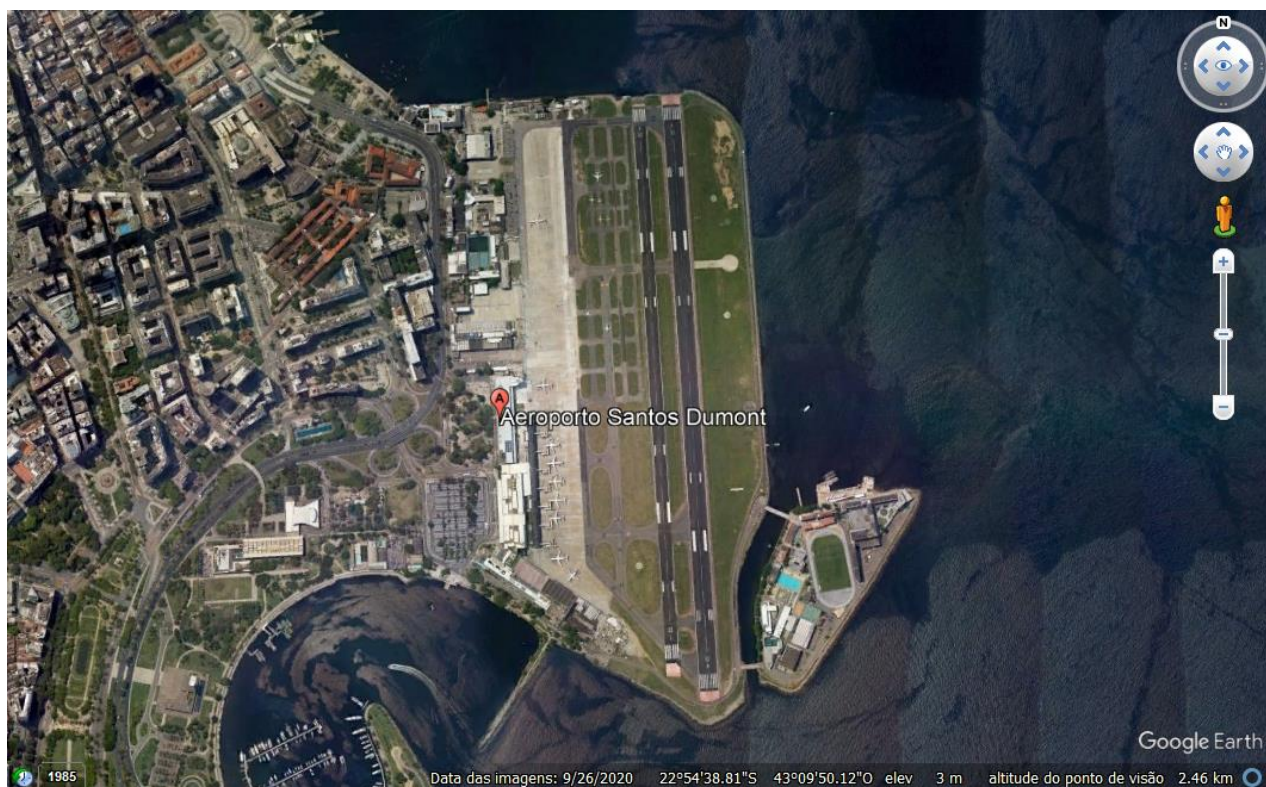
“O EMAS é uma obra importante para o Santos Dumont, que é limitado, fisicamente, pela Baía de Guanabara. O investimento de R\$ 170 milhões no terminal vai garantir uma segurança aeroportuária ainda maior”, destacou o ministro Costa Filho.

O Santos Dumont (SBRJ), ao nível do mar, tem duas pistas (paralelas), a pista primária 02R/20L (com RCD 4C), de 42 x 1.322 m., de asfalto com resistências PCN 65 e de subleito média, e a pista secundária/“auxiliar” (com RCD 3C) 02L/20R, de 30 x 1.260 m., de asfalto com resistências PCN 36 e de subleito média. As duas pistas têm pavimento CPA - Camada Porosa de Atrito -, um tipo de revestimento asfáltico com granulometria aberta que possui propriedades drenantes, com muito emprego em pistas de aeroportos.



O pátio e área de estadia destinado para aeronaves do transporte civil é restrito para estacionamento ou pernoite de aeronave com peso superior a 5.700 Kg. A administração do aeroporto deverá ser consultada com antecedência quanto à disponibilidade para uso por operadores aéreos. Por informações da INFRAERO, o pátio de aeronaves tem 95.800 m², com capacidade de Permanência – no pátio de manobras de 22 posições (e nenhuma posição na área de estadia) e Estacionamento de aeronaves em Remota de 13 posições.





O DECEA publicou a Circular de Informações Aeronáuticas (AIC) nº 13/23 – de “Sistemas de desaceleração de aeronaves - (*Engineered Materials Arresting System* - EMAS), no Aeroporto de São Paulo/Congonhas (SBSP)”, de vigor em 01/05/2023, para divulgar as características e a finalidade dos sistemas de desaceleração de aeronaves implantados nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem primária 17R/35L do aeroporto.

Conforme a Circular, o RBAC nº 154 (regulamento para projetos de aeródromos) estabelece, em seu requisito 154.209, que áreas de segurança de fim de pista (RESA) devem ser disponibilizadas nas extremidades das faixas de pista de pouso e decolagem.

RESA é definida como área simétrica ao longo do prolongamento do eixo da pista de pouso e decolagem e adjacente ao fim da faixa de pista utilizada primordialmente para reduzir o risco de danos a aeronaves que realizem o toque antes de alcançar a cabeceira ou que ultrapassem acidentalmente o fim da pista de pouso e decolagem.

Essas áreas (extras) têm como objetivo a redução do risco de danos a aeronaves que, em aproximação, realizem o toque antes da cabeceira (*undershoot*), ou simplesmente “pouso curto”, ou que, em solo, ultrapassem acidentalmente o fim da pista de pouso e decolagem (*overrun*), uma “excursão de pista”.

Em “sítios” aeroportuários limitados fisicamente, no entanto, o provimento dessas áreas de segurança pode ser inviável. Nesses casos, a operadora do aeródromo pode optar por implantar um sistema de desaceleração de aeronaves.

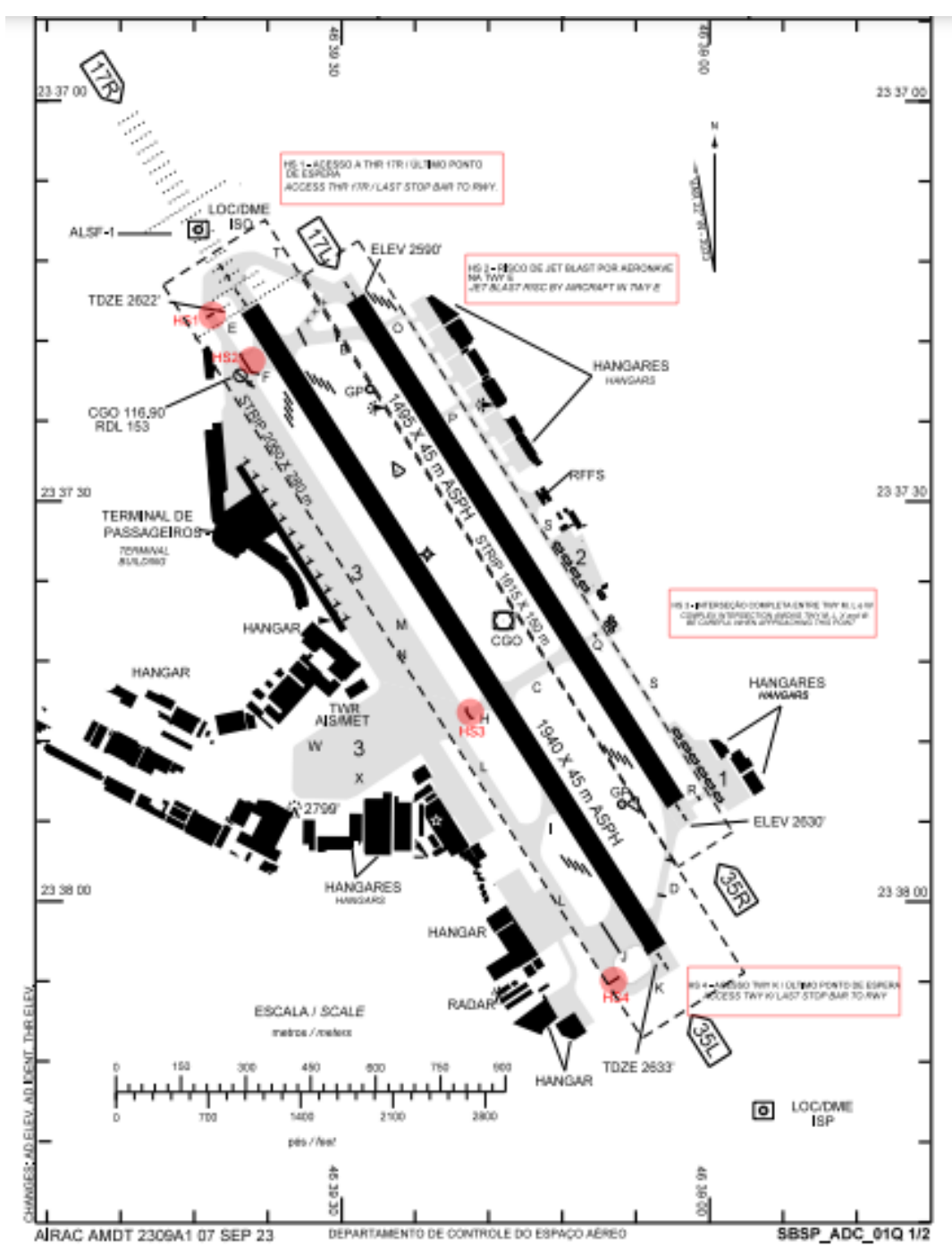
Um sistema de desaceleração de aeronaves é projetado para desacelerar uma aeronave que ultrapasse acidentalmente o fim da pista (pouso e decolagem), em evento *overrun*/excursão de pista.

O tipo de sistema de desaceleração de aeronaves mais empregado em aeródromos civis é o EMAS - *Engineered Materials Arresting System*, que consiste em uma superfície composta por um material específico com alta capacidade de absorção de energia e com comportamento mecânico previsível. Ao sair da pista de pouso e decolagem, os trens de pouso da aeronave “mergulham” nesse sistema e o contato do trem de pouso com o material é responsável pela desaceleração da aeronave. O trecho do sistema que venha a ser utilizado será rompido e deverá ser substituído pelo operador do aeródromo.

A máxima desaceleração é provida pelo sistema quando aeronave o adentra em trajetória retilínea, paralela ao eixo da pista e perpendicular ao fim da pista. Ainda, uma vez que o sistema é projetado para minimizar os danos à aeronave, inclusive aos seus motores, é importante que todos os esforços de frenagem (freios e reverso) continuem sendo normalmente aplicados.

Assim, conforme a AIC, numa eventual excursão de pista neste aeroporto, o piloto deve buscar, na medida do possível, levar a aeronave em direção ao EMAS, em detrimento à alternativa de excursionar a pista lateralmente, evitando assim o sistema EMAS – com base em ocorrências dessas, por duas razões principais: desconhecimento da existência do sistema ou de sua função e crença de que a não utilização do sistema traria menor repercussão ao evento.

Na aplicação no aeroporto de Congonhas (CGH/SBSP), o sistema do tipo EMAS, instalado em ambas as cabeceiras da pista (primária) 17R/35L (de 1.940 m., com LDA de 1.660 m., em elevação de 2.634 pés, aprovada para RCD 4C), tem seu funcionamento associado ao atrito entre as rodas da aeronave e o material que o constitui.



O sistema de desaceleração de aeronaves (EMAS) da pista 17R tem dimensões de 45 x 64 m. (long.) enquanto o sistema de desaceleração de aeronaves (EMAS) da pista 35L tem 45 x 75 m. (long.).



Figura 1 – Representação do EMAS da Cabeceira 17R

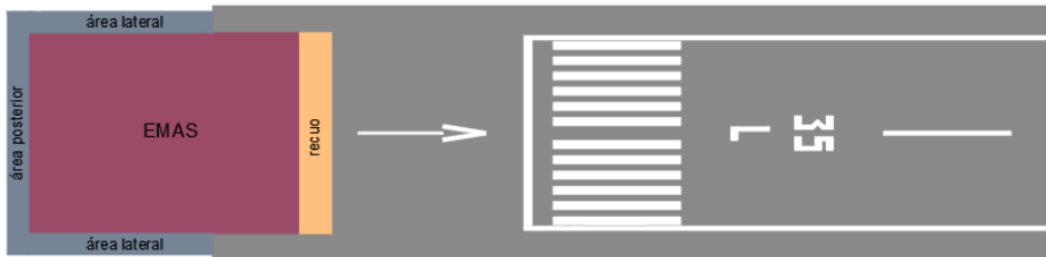


Figura 2 – Representação do EMAS da Cabeceira 35L

Instrução Suplementar (ANC) IS nº 154.209-001A – de “Projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves”, vigência 03/01/2022:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-154-209-001/@_@display-file/arquivo_norma/IS154.209-001A.pdf

SBSP – Pista 17R



SBSP – Pista 35L



A INFRAERO divulgou que foram investidos R\$ 122,5 milhões de recursos públicos oriundos do FNAC para implantar o sistema EMAS no aeroporto de Congonhas, que tornou-se o primeiro aeroporto na América Latina a dispor do recurso. A licitação foi realizada no final de 2020 e contrato publicado no Diário Oficial da União (DOU) no final de janeiro de 2021. As obras, concluídas no 1S2022, foram a cargo do consórcio vencedor do processo licitatório Kigab/Conserva, formado pelas empresas Kibag Brasil, Conserva de Estradas e Kibag Airfield Construction AG.

A restrição de vôos do transporte comercial – regular no Santos Dumont (SBRJ) com transferência dos vôos no Aeroporto Internacional do Galeão - Tom Jobim (SBGL), seguem as diretrizes do MPor (Ministério de Portos e Aeroportos).

Em agosto de 2023, o então ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (sucedido por Costa Filho) assinou Resolução que determina que as operações no Santos Dumont devem ser planejadas observando a distância máxima de 400 km (215 MN) de seu destino ou origem, em aeroportos de vôos domésticos. Os terminais que se encaixam nesse “perfil” – distância e serviço prestado - Congonhas (197 MN/106 km do SDU) e Pampulha, em Belo Horizonte/MG (188 MN/102 km do SDU), ambos sendo aeroportos exclusivamente para operações domésticas. A determinação deve ser adotada, por completo, a partir de 02 de janeiro de 2024, para permitir a adequação da malha por parte das empresas aéreas, minimizando, assim, o impacto sobre os passageiros.

Em meio a esta medida e início e transição da execução, o ministro Costa Filho também fez uma visita “técnica” ao Aeroporto do Galeão e, posteriormente, se encontrou com o prefeito da cidade, Eduardo Paes.

“Nós queremos construir a agenda do presente e do futuro de maneira coletiva, essa é a orientação do Governo Federal. Nós vamos, a partir de hoje, analisar a Resolução no sentido de ampliar a operação para Brasília [500 MN/270 km do SDU], para fortalecer ainda mais o Galeão. Essa é uma decisão também do prefeito Eduardo Paes”, disse o ministro de Portos e Aeroportos.

Em setembro, o Santos Dumont registrou 5.028 decolagens e a projeção da ANAC é de menos de 4 mil frequências de vôos por mês.

Em 2022, o Santos Dumont foi o quinto (5º) aeroporto no ranking brasileiro em movimentação de aeronaves, com 111.873 movimentos (média de 9.322 mov./mês), sendo 95.285 movimentos da aviação comercial - 85% (média 7.940 mov./mês) e 13.981 mov./mês da aviação geral – 12% (média 1.165 mov./mês). Em agosto, foram 11.673 movimentos,

Já o Aeroporto Internacional do Galeão terá um aumento no número de vôos e operará para novos destinos. Em setembro, o Galeão teve 1.902 decolagens e a expectativa da ANAC é que esse número chegue a quase 3 mil em dezembro de 2023.

Em 2022, o Galeão foi o 16º aeroporto no ranking brasileiro em movimentação de aeronaves, com 51.091 movimentos (média de 4.257 mov./mês), sendo 40.136 movimentos da aviação comercial - 79% (média 3.344 mov./mês) e 5.781 mov./mês da aviação geral – 11% (média 482 mov./mês). Em agosto, foram 5.228 movimentos.