

## **EMBRAER Phenom 300 não consegue parar dentro dos limites da pista em pouso no Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer, em Bagé (RS), em 25.01.24**

No dia 13 de dezembro (2023), à noite, o jato executivo EMBRAER EMB-505 *Phenom 300* (E55P) de prefixo PR-BJA não conseguiu parar dentro dos limites da pista em pouso no Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer, em Bagé (SBBG). O jato não teve danos aparentes.

Boletins METAR do “Cmte. Gustavo Kraemer”, em Bagé (SBBG):

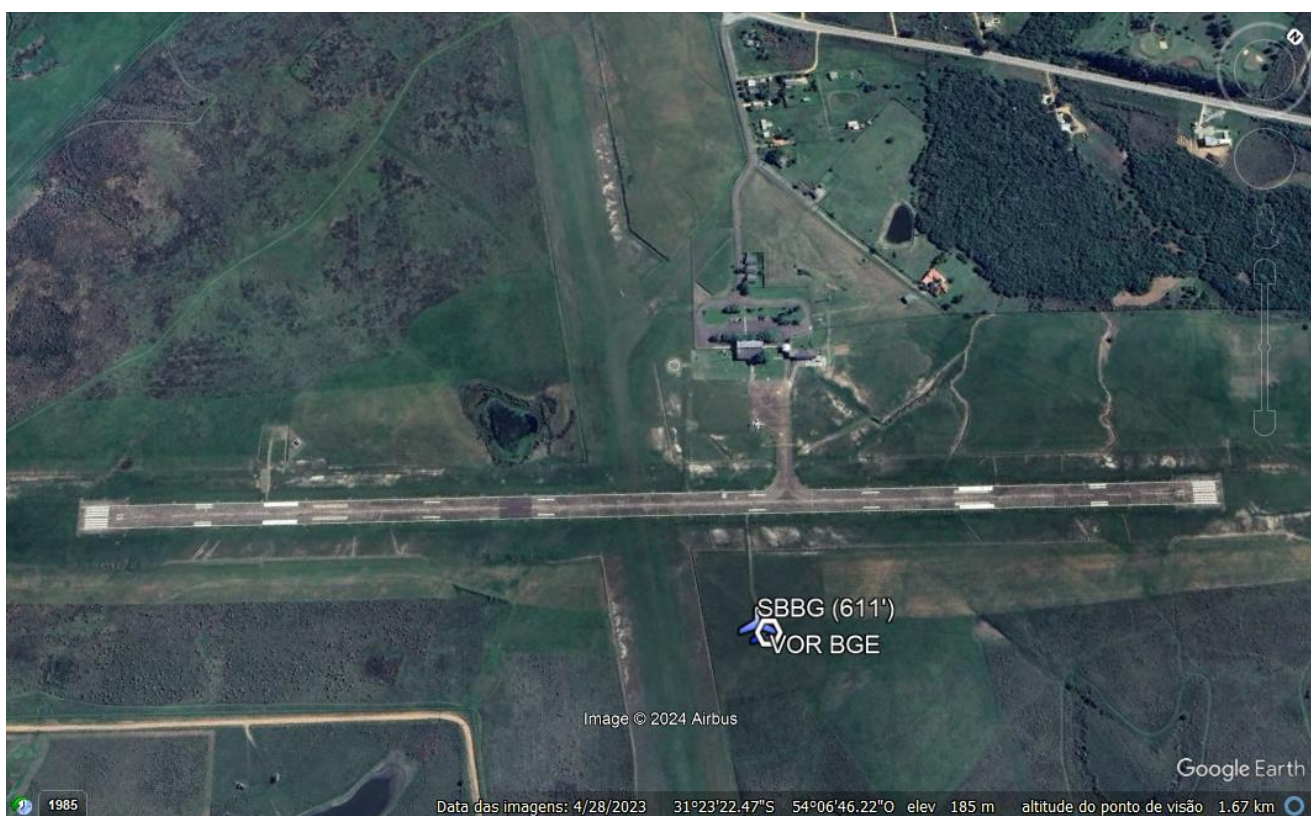
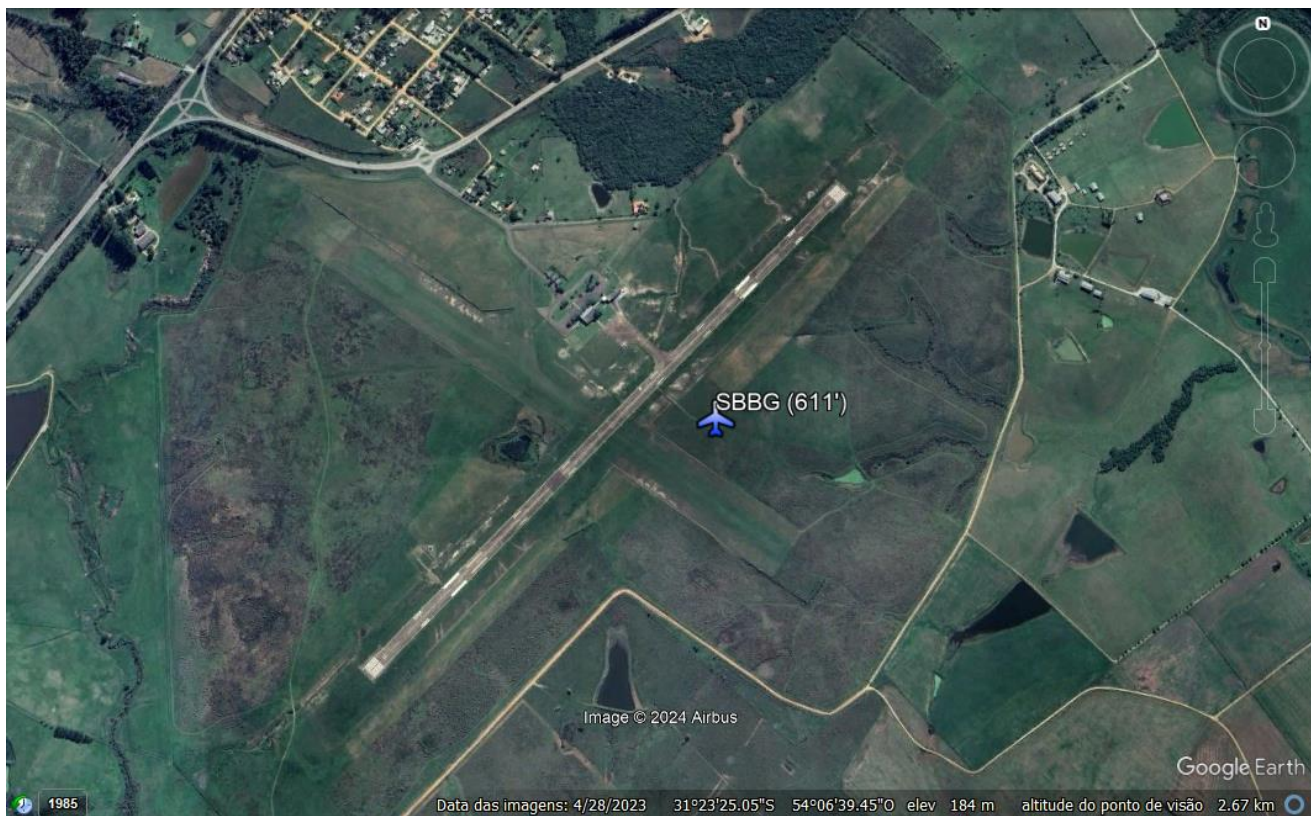
```
METAR SBBG 132000Z 05006KT 9999 SCT008 BKN036 24/21 Q1007=
SPECI SBBG 132000Z AUTO 04008KT CAVOK 24/21 Q1007=
METAR SBBG 132100Z AUTO 01007KT CAVOK 23/21 Q1006=
METAR SBBG 132200Z AUTO 35008KT 9999 FEW002 23/21 Q1007=
METAR SBBG 132300Z AUTO 33010KT CAVOK 23/20 Q1007=
METAR SBBG 140000Z AUTO 31004KT CAVOK 23/19 Q1008=
METAR SBBG 140100Z AUTO 04004KT CAVOK 21/19 Q1008=
METAR SBBG 140200Z AUTO 30005KT CAVOK 21/20 Q1008=
METAR SBBG 140300Z AUTO 31004KT CAVOK 22/20 Q1008=
```

Na FIR Curitiba (SBCW) - jurisdição do CINDACTA-II, o Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer, em Bagé (SBBG) dista 173 MN a SW de Porto Alegre (SBPA). E 93 MN a NW de Pelotas (SBPK), no RS.

O Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer (SBBG), em elevação de 611 pés, tem pista (06/24 - 063°/243°) de 30 x 1.500 m., de concreto (com resistência PCN 30 e resistência de subleito alta), numa faixa de pista de 280 x 1.620 m. As distâncias declaradas (distâncias operacionais) são de 1.410 m. [=1.500 -90], exceto para distância ASDA das duas pistas, de 1.500 m., com o fechamento dos últimos 90 m. de cada pista (em cada extremidade):

RWY	TORA (m.)	ASDA (m.)	TODA (m.)	LDA (m.)
06	1.410	1.410	1.500	1.410 [=1.500 – 90]
24	1.410	1.410	1.500	1.410

A cabeceira 06 está em elevação de 588 pés (- 23’/7 m. AAL) e a cabeceira 24 (em *upslope* da THR 06) está em elevação de 594 pés (- 17’/5,2 m. AAL), com uma diferença de +6 pés (1,8 m.).



O aeródromo é homologado para operação VFR diurna/noturna e IFR diurna/noturna, com a pista dispondo de sistema de luzes (balizamento) básico, de luzes de cabeceiras e luzes laterais ao longo da pista (a cada 60 m.) e de *taxiway*; a cabeceira 06 é dotado de sistema de luzes de indicação de rampa PAPI (operado pela NAV Brasil), com inclinação padrão de 3°, para MEHT de 38 pés. O aeroporto opera com serviços de informação de tráfego de aeródromo (AFIS), prestado pela NAV Brasil, nos expedientes 11:15-15:00Z (08:15-12:00LT) e 16:15-20:00Z (13:15-17:00LT) de 2ª até 6ª, exceto feriados.

Operações IFR contam com procedimento de saída do tipo OMNI para decolagem das duas cabeceiras e com procedimento de aproximação por navegação por satélite (RNP) para pouso nas duas cabeceiras.

O aeroporto é operado, por concessão federal, pela CCR Airports.

Conforme NOTAM N0118, de 02/11/23, com validade no período de 02/11/2023 até 30/06/2024, em Suplemento AIP, o aeroporto está fechado devido a obras no horário de 23:00-09:55Z (20:00-06:55LT) entre 02/03 de novembro de 2023 até 29/30 de junho de 2024.

Outro NOTAM ativo E5338/23R (de E3158/23), de 01/11/2023, com validade de 01/11/23 até 30/01/24, o auxílio à navegação VOR “BGE” está fora de serviço (U/S) entre as radiais 140 e 180.

O jato EMBRAER EMB-505 *Phenom 300* (E55P) de prefixo PR-BJA, registro de produção sn 50500178 e fabricação 2013, está registrado na categoria do transporte aéreo público não-regular (TPX), regulado pela RBAC-135, sendo propriedade e operado pela Brasil Jato Táxi-aéreo S.A, empresa com sede e base de operação no Rio de Janeiro, com última data de compra/transferência em janeiro de 2013. O jato é aprovado para até 9 passageiros (tripulação mínima prevista na certificação de um piloto) e MTOW de 8.340 kg. O Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) tem validade até setembro de 2024.

Pelas Especificações Operativas Brasil Jato Táxi-aéreo, o modelo EMBRAER EMB-505 *Phenom 300* (E55P) é a única aeronave listada. O modelo é autorizado para operação com utilização de EFB Classe de *Hardware* 1 e Classe *Software* B, com autorização de documentos a serem usados somente no EFB de [1] manuais e documentos [1.1] da aeronave, [1.2] do operador, [3] cartas e informações aeronáuticas, [4] QRH/*Checklists*, [5] legislação e regulamentação, [6] documentação legal e [7] apólices. Operacionalmente, o modelo é autorizado para operação em espaço aéreo RVSM e de navegação por performance (PBN) do tipo RNAV 1 (D2), RNAV 10 (A1), RNAV 2 (C2), RNAV 5 (B2), RNP 1 (O2), RNP 4 (L1), RNP APCH (S1), RNP APCH - BARO-VNAV (S2); não é autorizado para operação RNP AR APCH (genérico e específico), para operação CAT II ou CAT III, para operação de baixa visibilidade com HGS e para operação ETOPS. O modelo tem autorização de sobrevôo de grande extensão de água, e terreno desabitado.

#### CENIPA lista ocorrência, com súmula factual inicial

O CENIPA listou a ocorrência no Painel SIPAER, com a classificação de incidente grave, evento de excursão de pista. A aeronave foi liberada para o operador no tocante à investigação; os trabalhos relativos à ocorrência estão em andamento.

Conforme a súmula factual inicial, o jato decolou do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), no RJ, com destino do Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer (SBBG), em Bagé/RS, a fim de realizar transporte de passageiro, com três ocupantes, sendo dois tripulantes e um passageiro. Durante o pouso, às 13:13Z (10:13LT), no dia 13, a aeronave excedeu o limite final da pista, vindo parar em um campo após a cabeceira. A aeronave não teve danos substanciais, não feridos entre os ocupantes. Não houve danos para terceiros.

Boletins METAR do “Gustavo Kraemer” (SBBG) reportam que pela manhã o tempo era muito bom – com condição predominante de CAVOK de 07:00 até 12:00LT; no METAR de 10:00LT (13:00Z), vigente para uma operação às 13:13Z, o vento era nordeste (030°) moderado de 10 KT, com temperatura do ar de 24°C e pressão atmosférica de 1.009 hPa.

A partir de 12:00LT (15:00Z), o tempo começou a modificar-se com a nebulosidade de significado operacional (com base abaixo de 5.000 pés) – com reporte de poucas nuvens com base a 4.400 pés - , uma condição em 20 minutos sendo substituída (SPECI de (de 15:20Z – 12:20LT) pelo reporte de nuvens CB com quantidade e altura de base não podendo ser observada (pela geração do informe por sistema automático), com tempo presente de trovoadas (sem chuva e sem alteração de temperatura e pressão em superfície) – o que mais indicaria para um processo de estágio de cumulus (com nuvens TCU). Em mais cerca de 20 min., um segundo SPECI (de 15:42Z – 12:42LT) reporta a degradação da condição com a redução da visibilidade (de 10 km ou superior) para 2.900 m., tempo presente de

trovoada e bruma, com céu esparso com base a 4.500 pés e nuvens CB com quantidade e altura de base não podendo ser observada (pela geração do informe por sistema automático), com temperatura e pressão mantidas em 24C e 1.009 hPa. O SPECI de 16:01Z (13:01LT) informou vento sudoeste (250°) de 19 KT, visibilidade de 2.000 m., tempo presente de trovoada e bruma, com céu nublado em duas camadas com teto de 700 pés e base de 4.700 pés, com nuvens CB com quantidade e altura de base não podendo ser observada (pela geração do informe por sistema automático), com a queda de temperatura para 20°C e a elevação do QNH para 1.011 hPa. SPECI de 16:51Z (13:51LT) informou chuva (chuva com trovoada leve), com visibilidade de 2 km e céu nublado com teto de 500 pés e poucas nuvens com CB com base de 3.600 pés, esta condição sendo reportada até o METAR de 18:00Z (15:00LT), a partir deste o tempo processando uma recuperação, e condição VMC (e CAVOK), até o final do dia 13.

METAR SBBG 131000Z AUTO 04015KT CAVOK 23/19 Q1009=  
 METAR SBBG 131100Z - não localizada na base de dados REDEMET  
 SPECI SBBG 131115Z 04012KT CAVOK 24/20 Q1009=  
 METAR SBBG 131200Z 03011KT CAVOK 24/20 Q1010=  
 METAR SBBG 131300Z 03010KT CAVOK 24/21 Q1009=  
 METAR SBBG 131400Z 04009KT 9999 FEW013 SCT066 24/21 Q1009=  
 METAR SBBG 131500Z 05008KT CAVOK 24/21 Q1009=

-----  
 SPECI SBBG 131500Z AUTO 04009KT 9999 FEW044 24/21 Q1009=  
 SPECI SBBG 131520Z AUTO 05008KT 9999 TS /////CB 24/21 Q1009=  
 SPECI SBBG 131542Z AUTO 02007KT 2900 TS BR SCT045 /////CB 24/22 Q1010=  
 SPECI SBBG 131552Z AUTO 27018G30KT 240V330 2600 TS BR FEW007 BKN047 /////CB 22/21 Q1012=  
 METAR SBBG 131600Z AUTO 25019G30KT 2100 TS BR SCT007 BKN047 /////CB 20/19 Q1011=  
SPECI SBBG 131601Z AUTO 25019KT 2000 TS BR BKN007 BKN047 /////CB 20/19 Q1011=  
SPECI SBBG 131613Z AUTO 28014G24KT 240V020 2500 TS BR BKN008 BKN031 /////CB 20/20 Q1011=  
 SPECI SBBG 131628Z AUTO 25011KT 9999 TS FEW014 SCT027 /////CB 20/20 Q1011=  
 SPECI SBBG 131615Z 24010KT 2000 -TSRA BKN005 FEW036CB 20/20 Q1010=

Boletins de previsão do tempo do aeródromo (TAF) de 06Z e 12Z não previram mau tempo, apenas prevendo céu nublado com Teto de 2.000 pés e 2.500 pés:

TAF SBBG 122100Z 1300/1312 05010KT 9999 FEW040 TN19/1306Z TX22/1312Z BECMG 1309/1311 9999 BKN020 RMK PDY=

TAF SBBG 130300Z 1306/1318 03010KT CAVOK TN17/1308Z TX29/1318Z BECMG 1317/1318 9999 BKN025 RMK PCQ=