

INFRAERO assume, com outorga, a exploração e operação do Aeroporto Regional de Sorriso (MT), em 07.01.24

Conforme nota postada no dia 19 (dez.) no seu portal institucional, o ministro de Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho formalizou, nesse dia, por meio da Portaria nº 543, de 05/12/2023, a transferência da gestão do Aeroporto Regional de Sorriso/Adolino Bedin (SBSO) para a INFRAERO.

Portaria nº 563 do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), de 19/12/2023, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 21/12/2023 – seção 1, página 261:

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-563-de-19-de-dezembro-de-2023-532294934>

O Aeroporto de Sorriso/Adolino Bedin (SBSO) foi delegado ao município de Sorriso (MT) por meio do Convênio de Delegação de 2013 celebrado entre a União, por intermédio da então Secretaria de Aviação da Presidência da República (SAC-Pr). No decorrer desse processo, estabeleceu-se um Termo de Compromisso entre o Município de Sorriso e a Secretaria Nacional de Aviação Civil, visando à execução de obras para o aprimoramento das instalações. As fases de conclusão da Pista (PPD) e do *taxiway*, orçadas em R\$ 6 milhões, foram concluídas, restando a realização das obras no pátio do aeroporto e na sinalização.

Diante do interesse mútuo entre a INFRAERO e o município de Sorriso em transferir a exploração do Aeroporto Regional de Sorriso/Adolino Bedin (SBSO), e considerando as diretrizes das políticas públicas voltadas para o fortalecimento da aviação regional, o Ministro de Portos e Aeroportos formalizou a atribuição da exploração Aeroporto à INFRAERO por meio de uma portaria ministerial.

Neste contexto, a INFRAERO assume a operação do Aeroporto Adolino Bedin e compromete-se a concluir as obras necessárias para a adequação da infraestrutura, buscando proporcionar maior comodidade e segurança aos usuários.

Participaram da assinatura da Portaria o prefeito de Sorriso (MT), Ari Genézio Lafin, o secretário de Desenvolvimento Econômico de Sorriso, Claudio Cezar Oliveira, a secretária-executiva do MPOR, Mariana Pescatori, o diretor de administração da INFRAERO, Aparecido Luiz da Silva, o diretor de operações da INFRAERO, Eduardo Gonzaga da Silva, e o superintendente de gestão da Operação da INFRAERO, Paulo Eduardo Cavalcante.

Silvio Costa Filho reforçou a importância das melhorias do aeroporto para o crescimento, desenvolvimento e geração de emprego e renda para a economia local. “A INFRAERO, assumindo de fato a governança do aeroporto, possibilitará ampliar cada vez mais a melhoria do Aeroporto, no atendimento, no transporte, no turismo de negócios e no turismo de lazer”, destacou.

Notícia pela INFRAERO

No dia 21, a INFRAERO postou a notícia que o MPOR formalizou, por meio da Portaria nº 563, de 19/12/2023, publicada Diário Oficial da União (DOU) de 21/12/2023, a transferência da outorga do Aeroporto Regional de Sorriso/Adolino Bedin para a INFRAERO, que será responsável pela administração, operação e exploração do terminal mato-grossense.

A INFRAERO já fazia a gestão e operação do terminal por meio de contrato firmado com a prefeitura de Sorriso em janeiro de 2022.

Participaram da assinatura da Portaria (no dia 19) os diretores de Administração e de Operações e Serviços Técnicos da Infraero, Aparecido Luiz da Silva e Eduardo Gonzaga da Silva, respectivamente, que representaram o presidente Rogério Barzellay.

“É um grande orgulho para a INFRAERO receber a outorga de um aeroporto localizado em uma região muito importante e que precisa de um terminal bem administrado”, disse o diretor Eduardo Gonzaga.

O prefeito Ari Lafin destacou a qualidade da gestão feita pela INFRAERO no Aeroporto de Sorriso. “A INFRAERO vem desenvolvendo em nosso município um trabalho de excelência. É uma empresa que reconhecemos ter uma capacidade enorme para o gerenciamento de nosso aeroporto e de tantos outros terminais”, comentou.

A Portaria nº 563 do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), de 19/12/2023, publicada no DOU de 21/12/2023 (seção 1, pág. 261) “dispõe sobre a atribuição, à INFRAERO, da exploração do Aeroporto Regional de Sorriso - Adolino Bedin (SBSO), em Sorriso/MT”, considerando o conteúdo do Processo Administrativo nº 50020.003277/2023-29. A Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

A Portaria atribui à INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) a administração, a operação e a exploração do Aeroporto Regional de Sorriso - Adolino Bedin (SBSO). A transição operacional do aeroporto, do Município de Sorriso para a INFRAERO, deverá ser concluída no prazo de até 120 dias (4 meses) contados da data de publicação da Portaria. A INFRAERO fica autorizada a representar este Ministério nos atos de transição operacional e extinção do convênio de delegação constantes nas Subcláusulas 8.5, 8.7, 8.8, 13.1 e 13.3 do Termo de Convênio nº 56/2013, celebrado em 15 de abril de 2013, entre a União, representada pela então Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC-Pr, e o Município de Sorriso/MT, cujo objeto é a delegação da exploração do Aeroporto Regional de Sorriso - Adolino Bedin (SBSO).

Localizado a cerca de 12 km (6,5 MN) do centro da cidade, o Aeroporto de Sorriso tem uma pista de 1.700 m. de comprimento, por 30 m. de largura. Atualmente, o aeroporto opera vôos comerciais com frequência diária para o Aeroporto de Cuiabá (MT), pela empresa Azul Linhas Aéreas.

Atualmente, a INFRAERO passa por um reposicionamento de mercado, com foco nos aeroportos regionais. Nesse contexto, já recebeu, até o momento, a outorga de 5 terminais aeroportuários:

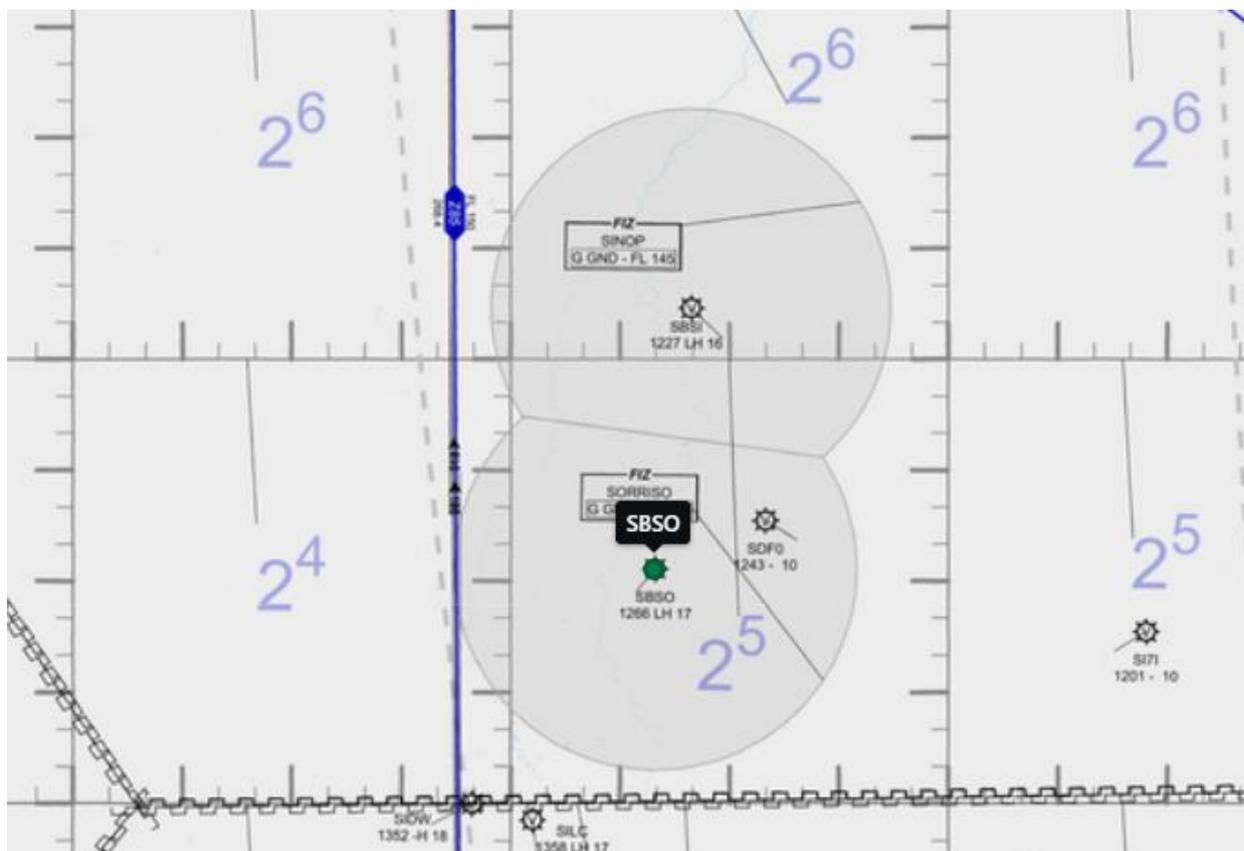
- Mossoró/RN (SBMS);
- “Vale do Aço”, em Santana do Paraíso/MG (SBIP);
- “Flores”, em Manaus/AM (SWFN);
- Governador Valadares/MG (SBGV); e,
- Sorriso/MT (SBSO).

A INFRAERO aguarda o repasse de outros aeródromos pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

Com 50 anos de experiência, a INFRAERO administra 25 aeroportos no país e atua como ‘braço’ executor de políticas públicas para a aviação civil, com a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária. A empresa tem presença nacional e expertise consolidada para oferecer serviços de ponta a ponta da infraestrutura aeroportuária, ou seja, desde o projeto, passando pela obra de engenharia, manutenção, gestão e a própria operação, além de oferecer treinamento técnico e desenvolvimento de soluções digitais.

O Aeroporto Regional de Sorriso - Adolino Bedin (SBSO), no MT, está na FIR Amazônica (SBAZ)/setor 06, na jurisdição do CINDACTA-IV, a cerca de 193 MN ao norte de Cuiabá (SBCY), com Alta Floresta (SBAT) distando 159 MN ao norte (NW-N), com Brasília (SBBR) distando 495 MN a SE e Palmas/TO (SBPJ) 450 MN a NE, Porto Velho/TO distando 535 MN a NW.

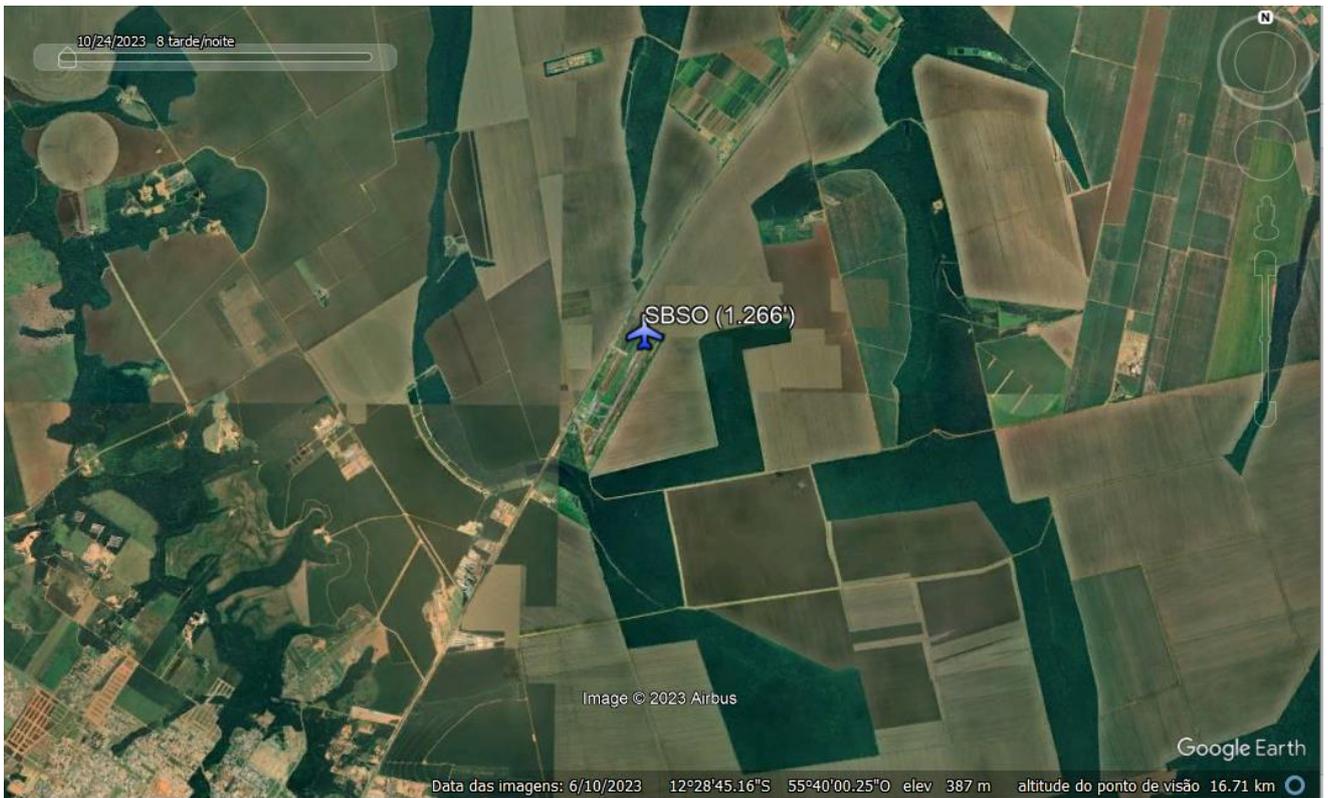
Sorriso - Adolino Bedin (SBSO) dista 35 MN ao sul (SE-S) de Sinop (SBSI). São duas FIZ (Zona de Informação de Vôo) – Espaço Aéreo Classe G, do solo ao FL145 -, contíguas envolvendo Sorriso/Aeroporto Adolino Bedin (SBSO) e Sinop/Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo (SBSI), no setor da FIR com espaço inferior CTA Amazônica 1 de Classe A – FL145 ao FL245 (sendo Classe G abaixo do FL145).



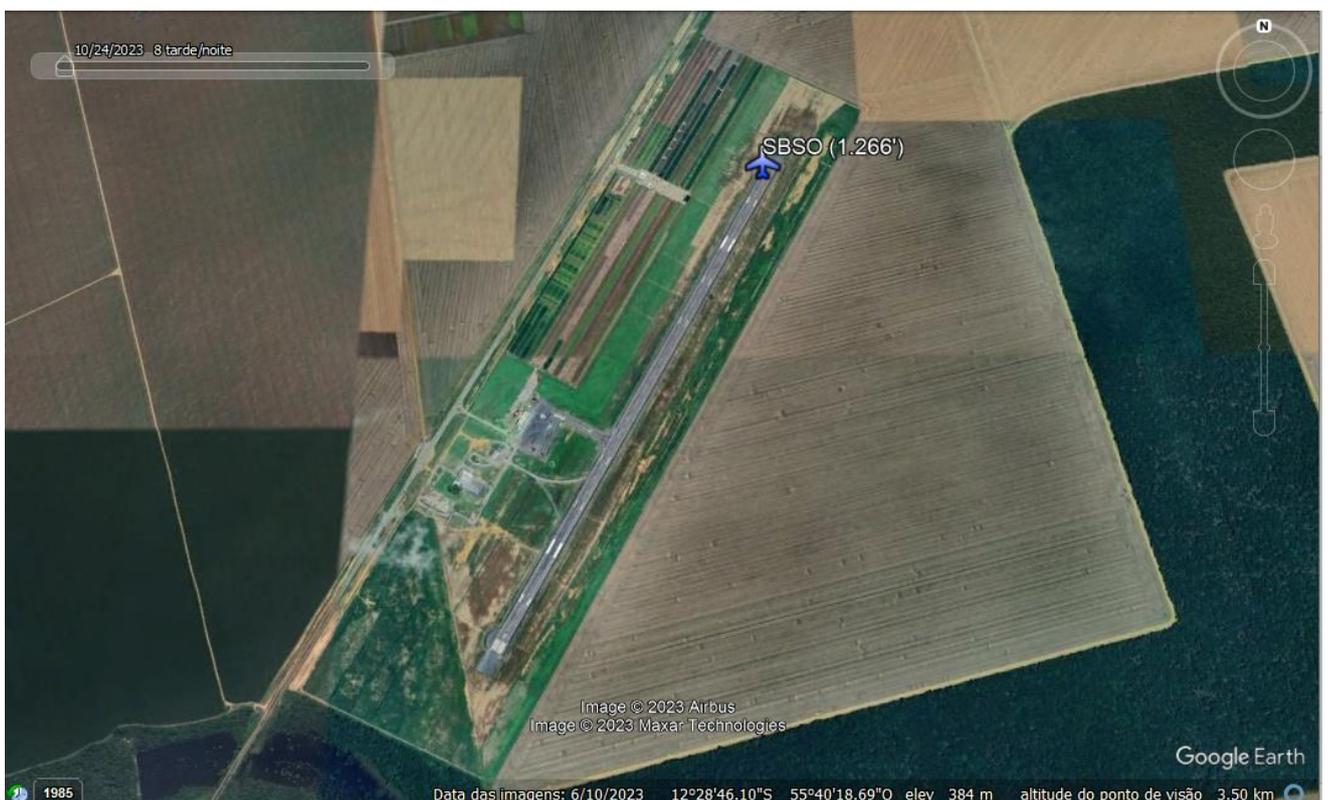
O aeroporto não é sobrevoado (ponto de passagem) por aerovias nos espaços inferior e superior, mas sendo “circundado” no espaço superior pelas aerovias U540 a oeste, UZ91 a leste, UZ40 a norte e UZ98 a sul) e sendo ponto lateralmente próximo da Z85.

Localmente, o aeroporto situa-se no setor NE a 5 MN do centro urbano de Sorriso, implantado numa área rural, de terreno plano. E margeando a rodovia BR-163.





Em elevação de 1.266 pés, o “Adolino Bedin” (SBSO) tem pista (05/23) de 30 x 1.700 m. (sem restrições e limitações para distâncias operacionais de decolagem e pouso), com pavimento de asfalto com resistência PCN 31 e resistência de subleito média, pressão máxima admissível média (superior a 1,25 MPa/181 psi, até 1,75 MPa/253 psi). A pista é dotada de sistema de iluminação (balizamento) com luzes de cabeceira, luzes laterais ao longo da pista a cada 60 m. e luzes de *taxiway*. As duas cabeceiras são dotadas de sistema de luzes de indicação de rampa de aproximação PAPI, com ângulo normal de 3°, para MEHT de 48 pés (cabeceira 05) e de 51 pés (cabeceira 23). A faixa de pista é 280 x 1.820 m. Uma única *taxiway* (“A”), em trecho central da pista – a cerca de 670 m. da cabeceira 05.





Conforme Carta de Aeródromo (ADC), a pista (05/23) tem rumo RM $047^{\circ}/227^{\circ}$ – RV $028^{\circ}/208^{\circ}$ -, a cabeceira 05 está em elevação de 1.244 pés (-22 pés/6,7 m. AAL) e a cabeceira 23 na elevação 1.263 pés (-3 pés AAL, e +19 pés/5,8 m. da cabeceira 07), com área de giro de aeronaves em ambas extremidades da pista.

Conforme Perfil longitudinal (documento do PBZPA), a pista é quase toda em aclive (*upslope*) no sentido 07-23 - com desnível de 5,96 m./19,56 pés em 1.630 m. a partir da cabeceira 05 (elevação de 375,528 m., 1.232 pés), um gradiente de 0,366%, com trecho em nível na extremidade da cabeceira 23 (el. 381,441 m./1.251 pés).

Carta de Pátio (PDC) indica duas posições de estacionamento de aeronaves, no pátio #1, à frete do terminal de passageiros, interligado com a pista pela TWY "A".

O aeroporto é homologado para vôos VFR diurno/noturno e IFR diurno/noturno, operando vôos:
 - com serviço de informação de tráfego aéreo de aeródromo (AFIS)/Rádio "Regional de Sorriso" – em horário de funcionamento parcial, em dois turnos, de 2ª até 6ª, de 12:30-15:00Z/08:30-11:00LT e de 19:00-21:30Z/15:00-17:30LT, e domingo, de 16:00-19:00Z/12:00-15:00LT, ou para demais dias/horários mediante solicitação com antecedência mínima de 24 horas.

NOTAM G2129/23N (emissão inicial) de 18/12/2023, com validade de 30/12 a 28/03/2024, informa horário de funcionamento da AFIS de 2ª a domingo, de 12:30-21:30Z/08:30-17:30LT, ou para demais dias/horários mediante solicitação com antecedência mínima de 24 horas.

Antecipação ou prorrogação da AFIS disponível por solicitação prévia, com antecedência mínima de 24 horas, exceto nos casos de:

- 1 - Segurança de Tráfego aéreo
- 2 - Segurança do Estado
- 3 - Salvamento de vida humana
- 4 - aeronave de tráfego aéreo regular e não-regular (excluindo vôos extras).

- com funcionamento do balizamento após pôr do sol mediante solicitação prévia, com antecedência mínima de 01 antes de ETA ou EOBT.

NOTAM G2024/23N, com emissão inicial em 01/12/2023, com validade permanente a partir de 01/12/23, informa horário de funcionamento do PAPI da cabeceira 23 de 2ª até 6ª, de 12:30-15:00Z/08:30-11:00LT e de 19:00-21:30Z/15:00-17:30LT, e domingo, de 16:00-19:00Z/12:00-15:00LT.

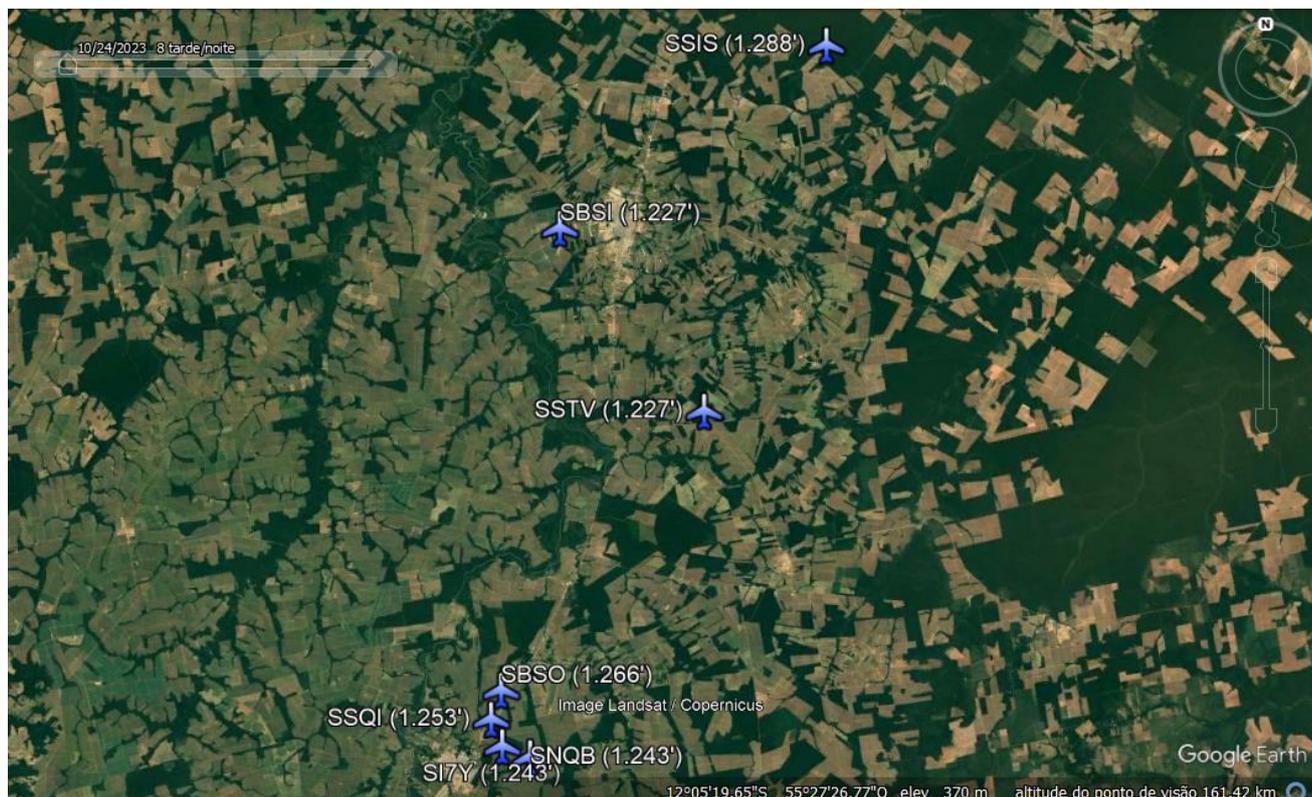
O aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o RCD 3C ou inferior; conforme ROTAER, estão proibidas operações de pouso de aeronaves civis com motor à reação (“turbojato”) na pista 23.

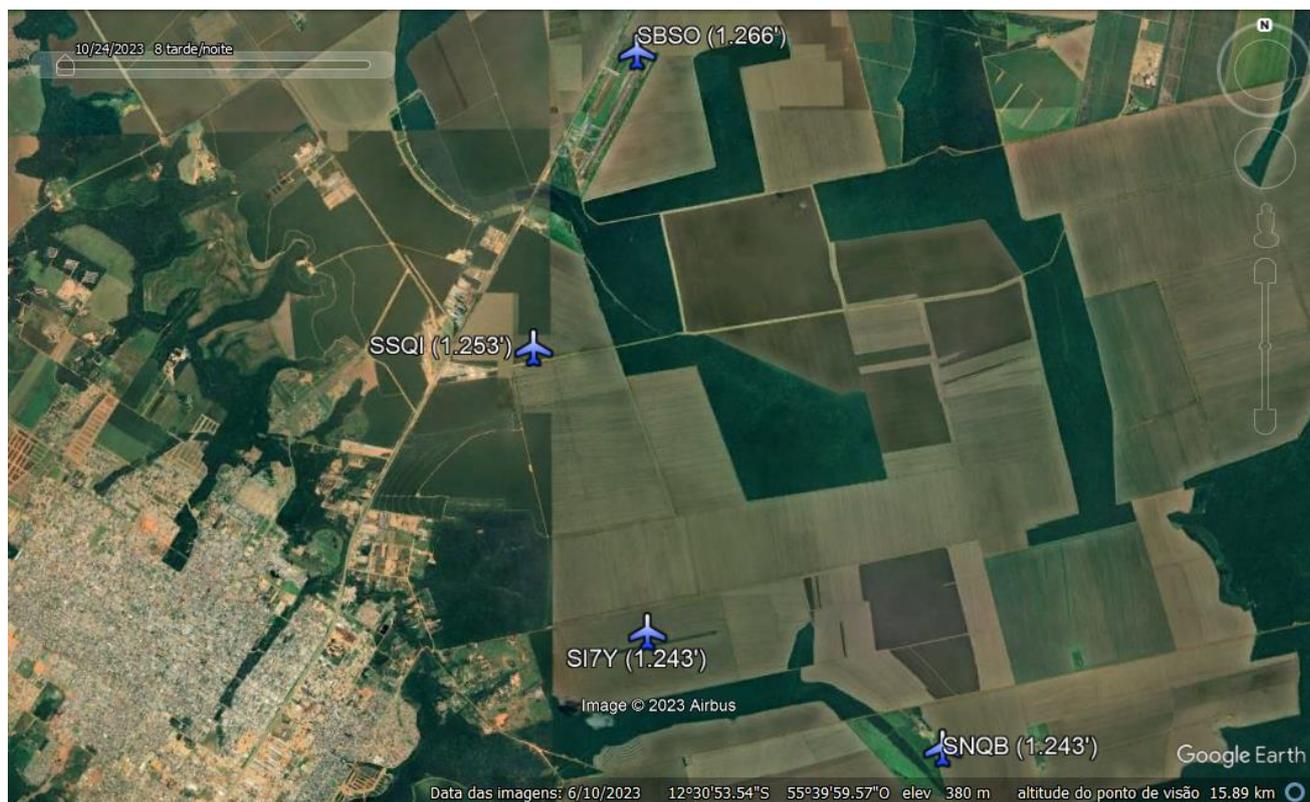
ROTAER informa a proibição de operações simultâneas entre os aeródromos (privados) próximos – com regra de tráfego aéreo instruindo a coordenação compulsória com a Rádio “Sorriso” para aeronaves operando FIZ Sorriso, incluindo de/para:

- “Santa Anastácia I” (SSQI), em Sorriso - pista 10/28, de 20 x 900 m., de cascalho (para aeronave de até 5.700 kg), em elevação de 1.253 pés, para operação VFR diurna (pousando apenas da pista 28 e decolando apenas na pista 10) – com circuito de tráfego obrigatoriamente pelo setor sul do aeródromo – a 2,3 MN a sul-sudoeste (RM 219°) de SBSO, e 2,3 MN a NW (RM 358°) do aeródromo FERMAP II (SI7Y).
- “FERMAP II” (SI7Y), em Sorriso - pista 10/28, de 18 x 1.500 m., de grama (para aeronave de até 5.700 kg), em elevação de 1.243 pés, para operação VFR diurna – a 4,3 MN ao sul (RM 198°) de SBSO.
- “FERMAP” (SNQB), em Sorriso – pista 18/36, de 18 x 700 m., de cascalho (para aeronave de até 5.700 kg), em elevação de 1.243 pés, para operação VFR diurna (pousando apenas da pista 36 e decolando apenas na pista 18) - a 5,6 MN ao sudeste (RM 176°) de SBSO, e a 2,3 MN a SE (RM 131°) do aeródromo FERMAP II (SI7Y)

O aeródromo “Fazenda Diamantino” (SSTV), no município de Sinop, dista 26,4 MN a nordeste (RM 055°) de Sorriso (SBSO). Em elevação de 1.227 pés, o aeródromo tem pista 16/34, de 18 x 800 m., de terra (para aeronave de até 5.700 kg), para operação VFR diurna (com decolagem apenas da pista 34 e pouso apenas na pista 16).

O aeródromo Vô Amantino (SISS), em Cláudia, tem pista 14/32, de 18 x 800 m., de cascalho (para aeronave de até 5.700 kg), em elevação de 1.188 pés, para operação VFR diurna – a 55 MN a NE (RM 046°) de SBSO e 24,7 MN a NE (RM 075°) de SBSI.



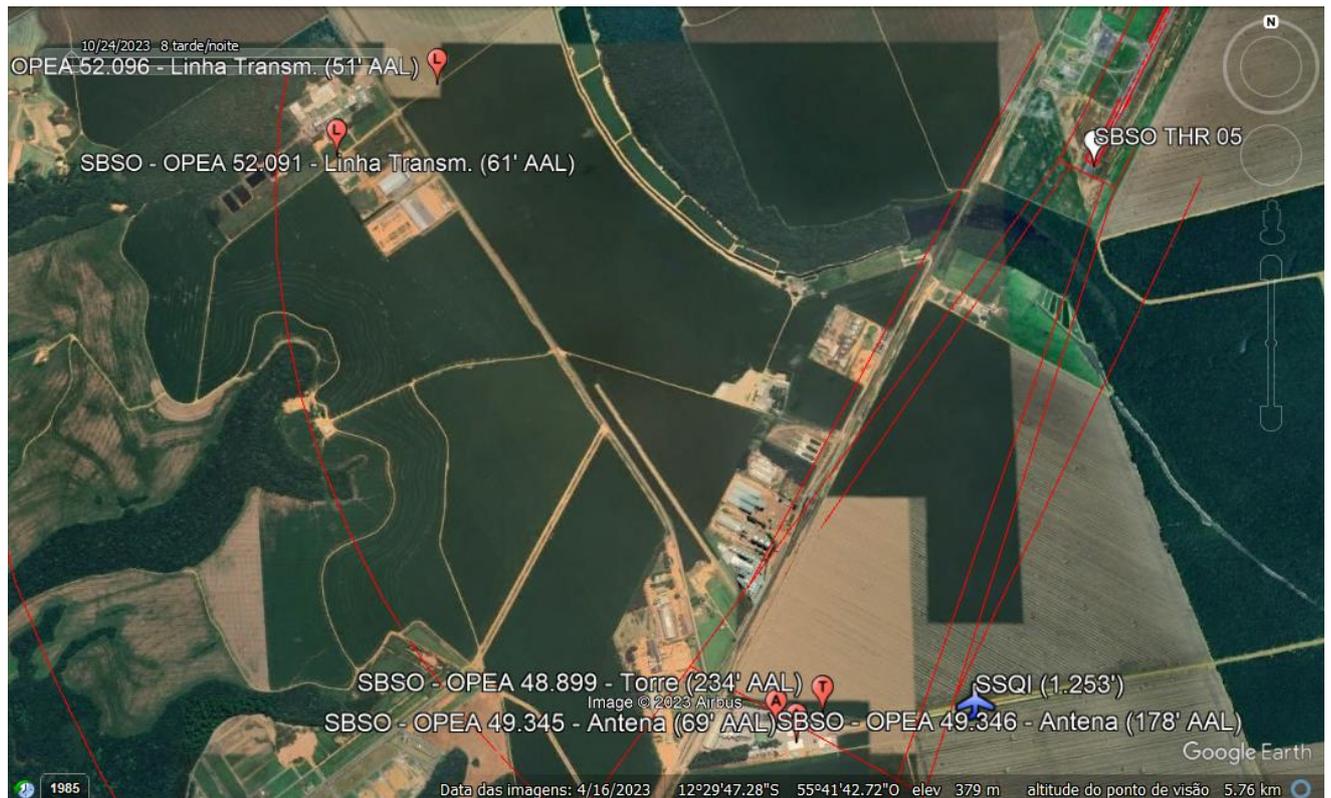


O DECEA disponibiliza lista de 39 OPEAs (Objetos Projetados no Espaço Aéreo) do aeroporto, sendo 14 torres (35,9%), 10 linhas de transmissão (25,6%), 10 obstáculos naturais-vegetação e 3 antenas (7,7%). Estes obstáculos não constituem maior limitação.

A seguir, uma tabela resume os principais obstáculos desta relação OPEA – com relação dos obstáculos de maior e menor altura sobre aeródromo e o obstáculo mais próximo do aeródromo (pelo ARP), com as distâncias projetadas (longitudinalmente) no eixo da pista e transversalmente ao eixo.

		AAL (pés)		DIST (MN)	RM (graus)	dθ (graus)	dt (MN)	dL (MN)	dt (m.)	dL (m.)
3 7,7%	ANTENNA	178,2	MÁX.	2,584	229,3	2,26	0,102	2,582	189,1	4.781,8
		68,9	MÍN.	2,581	227,78	0,78	0,035	2,5803	64,9	4.778,7
		68,9	Dist. Mín.	2,581	227,78	0,78	0,035	2,5803	64,9	4.778,7
14 35,9%	TOWER	234,0	MÁX.	2,502	227,36	0,36	0,016	2,502	28,8	4.633,7
		-16,2	MÍN.	19,562	44,95	2,05	0,702	19,55	1.299,3	36.206,1
		101,7	Dist. Mín.	0,978	355,10	51,90	0,770	0,6032	1.425,2	1.117,2
10 25,6%	TRANSMISSION_LINE	60,9	MÁX.	2,583	272,12	45,12	1,831	1,8225	3.390,7	3.375,2
		10,3	MÍN.	2,387	273,85	46,85	1,742	1,6324	3.225,4	3.023,1
		50,7	Dist. Mín.	2,267	275,22	48,22	1,691	1,5103	3.131,7	2.797,1
10 25,6%	VEGETATION	32,2	MÁX.	0,927	207,19	19,81	0,314	0,8726	582,1	1.616,0
		-13,7	MÍN.	1,022	236,62	9,62	0,171	1,0081	316,4	1.867,0
		32,2	Dist. Mín.	0,927	207,19	19,81	0,314	0,8726	582,1	1.616,0
2 5,1%	OTHER	-6,2	MÁX.	16,845	85,42	38,42	10,469	13,197	19.387,7	24.440,4
		-22,6	MÍN.	3,372	358,69	48,31	2,518	2,2419	4.663,6	4.152,0

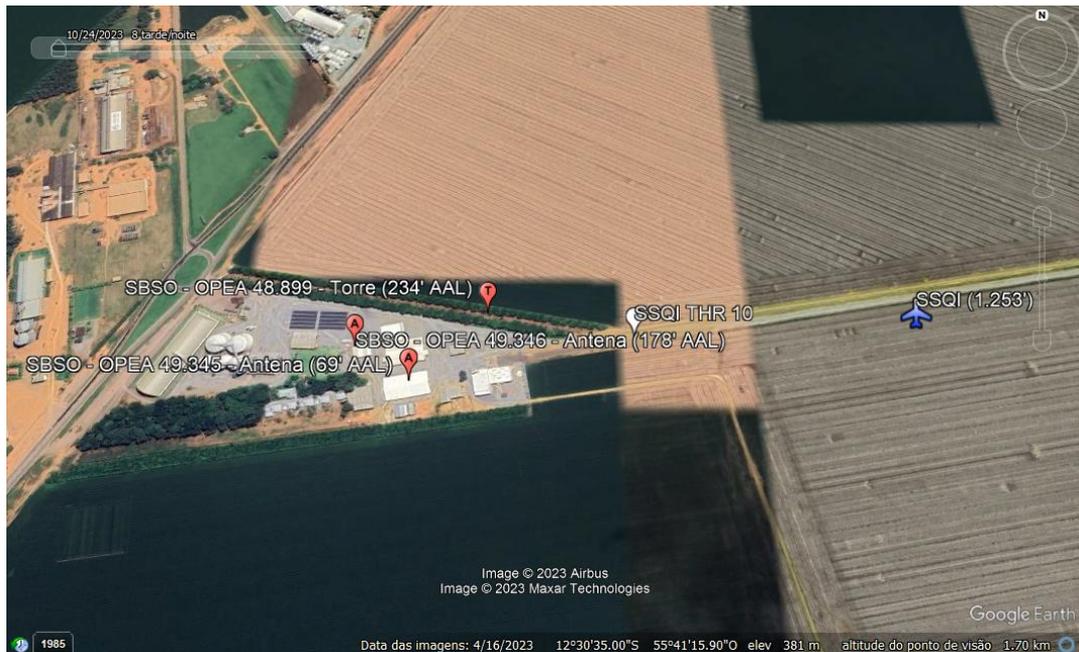
Imagem abaixo plota os principais obstáculos na tabela da relação OPEA, junto com parte do conjunto de superfícies limitadoras de obstáculos que estabelece restrições ao aproveitamento das propriedades no entorno de um aeródromo, no PBZPA (Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo):



Adicionalmente, algumas informações mais relevantes destes principais obstáculos na tabela da relação OPEA:

- existem três obstáculos agrupados no setor S-SW, junto do eixo estendido da pista – OPEA 48.899/Torre (de 234 pés/71 m.), OPEA 49.346/Antena (de 178 pés/54 m.) e OPEA 49.345/Antena (de 69 pés/21 m.).

As duas antenas restam também junto do eixo estendido da pista (10/28) do aeródromo “Santa Anastácia I” (SSQI), justificando regra de pouso apenas da pista 28 e decolagem apenas na pista 10)



OPEA 48.889/Torre - 253'/77 m. acima cabeceira 10 de SSQI,
à distância de 185 m. da THR 10 no RM 303° (24° para direita),
com separação do eixo estendido transversalmente de 75 m. e través (no eixo estendido)
a uma distância longitudinalmente da cabeceira de 169 m.

OPEA 49.346/Antena - 195'/59 m. acima da cabeceira 10 de SSQI,
à distância de 370 m. da THR 10 no RM 289° (10° para direita),
com separação do eixo estendido transversalmente de 64 m. e través (no eixo estendido)
a uma distância longitudinalmente da cabeceira de 364 m.

OPEA 49.345/Antena - 88'/27 m. acima da cabeceira 10 de SSQI,
à distância de 370 m. da THR 10 no RM 279° (no eixo estendido),
perfil de 7,2%

- OPEA 49.346 – antena com topo em elevação de 1.444,2 pés (ie, 178,2 pés/54 m. AAL), com locação nas coordenadas 12,5100°S / 55,6906°W (12°30'36\"S / 055°41'26,16\"W), um ponto distante 1,7 MN da cabeceira 05 no RM 229°, o que resulta uma separação do eixo estendido da pista (de 2° para direita) transversalmente de 110 m. e o seu través (no eixo estendido) a uma distância longitudinalmente da cabeceira de 1,699 MN (3,15 km). O topo do obstáculo (a 210 pés acima da cabeceira 05), no eixo estendido da pista, tem um perfil de 2% (1,17°) sobre a cabeceira 05; numa aproximação, com rampa usual de 3° para cruzamento da cabeceira a 50 pés, no ponto do través do obstáculo o gabarito sobre a cota do obstáculo é de 381 pés.
- OPEA 48.899 – torres com topo em elevação de 1.500 pés (ie, 234 pés/71 m. AAL), com locação nas coordenadas 12,5095°S / 55,6887° W (12°30'34,2\"S / 055°41'19,32\"W), um ponto distante 1,6 MN da cabeceira 05 no RM 226°, o que resulta separação do eixo estendido da pista (de 1° para esquerda) transversalmente de 52 m. e o seu través (no eixo estendido) a uma distância longitudinalmente da cabeceira de 1,60 MN (2,96 km). O topo do obstáculo (a 268 pés acima da cabeceira 05), no eixo estendido da pista, tem um perfil de 2,75% (1,58°) sobre a cabeceira 05; numa aproximação, com rampa usual de 3° para cruzamento da cabeceira a 50 pés, no ponto do través do obstáculo o gabarito sobre a cota do obstáculo é de 291 pés.
- OPEA 52.0919 – linha de transmissão com topo em elevação de 1.327 pés (ie, 61 pés/18,5 m. AAL), com locação nas coordenadas 12,4853°S / 55,7101°W (12°29'7,1\"S / 055°42'36,4\"W), um ponto distante 2,2 MN no RM 262°, o que resulta separação do eixo estendido da pista (de 35° para direita) transversalmente de 1,26 MN (2,34 km) e o seu través (no eixo estendido) a uma distância longitudinalmente da cabeceira de 1,80 MN (3,34 km).

Os procedimentos SID e IAC são por navegação por satélite (RNAV/RNP), havendo adicionalmente procedimento de saída OMNI (Saída Omnidirecional - procedimento de saída por instrumentos cujo

trecho inicial é, na maioria dos casos, o rumo da pista de decolagem e que permitem a execução de curvas para qualquer direção desejada após a aeronave atingir uma determinada altitude).

A saída (com procedimento OMNI) indica MSA no raio de 25 MN do ARP a altitude geral de 2.600 pés (1.334 pés AAL), com Altitude de Transição de 5.000 pés (3.734 pés AAL), sem “Mínimos Operacionais”. A decolagem das duas cabeceiras consiste na manutenção do rumo da pista - RM 047° (decolagem pista 05) e 227° (decolagem pista 23) – até cruzamento de 2.000 pés (734 pés AAL), livrando o eixo da decolagem com quaisquer curvas (para esquerda ou direita). Como obstáculos próximos não considerados para o cálculo do gradiente de subida (PDG), a carta informa:

- pista 05: relevo com elevação de 1.293 pés (27 pés AAL e 49 pés acima da cabeceira 23) a 181 m. no Azimute 114° a partir da cabeceira 23
- pista 23: relevo com elevação de 1.283 pés (17 pés AAL e 20 pés acima da cabeceira 05) a 248 m. no Azimute 225° a partir da cabeceira 05 – ie, quase no través da cabeceira, pela esquerda, a cerca de 8,5 m. transversalmente do eixo e de 248 m. após a cabeceira.

Os procedimentos de saída IFR com navegação por satélite (RNAV) indicam a MSA no raio de 25 MN do ARP de altitude geral de 2.600 pés (1.334 pés AAL. A carta de saída da pista 23 explicita que o procedimento é aprovado para aeronaves de categoria “A” até “D”, e especifica Gradiente de subida mínimo de 4% até cruzamento de altitude de 1.500 pés (234 pés AAL) e, após, de 3,3%. As duas cartas indicam os mesmos obstáculos próximos não considerados para o cálculo do gradiente de subida (PDG) da carta de saída OMNI.

As duas cartas não especificam “Mínimos meteorológicos de AD” - ie, sem mínimo operacional de saída específico para operação no AD – “Mínimo SID” -, resultando a condição aplicável de “Mínimo de Aeródromo”, com “Mínimo Regular para Decolagem” [i] igual à visibilidade mínima prevista em procedimento de aproximação para aeronave monomotor e [ii] de 1.600 m. para aeronave de dois ou mais motores.

Cartas de Saída com navegação por satélite para decolagem da pista 05 (IAC RNAV SEGSI 1A) e da pista 23 (RNAV EVMUG 1A) prevêm 6 saídas (TRNS - Transições), a partir do primeiro segmento no rumo da pista de 3 MN - até o fixo “SEGSI” na decolagem da pista 05 e o fixo “EVMUG” na decolagem da pista 23 - , para livrar o eixo com curvas para cada uma das transições, para ambos os lados, para um único segmento até o fixo final da saída:

- [1] Transição “DADEL” – neste fixo a 33,1 MN no RM 283° a partir do ARP, um fixo de cruzamento das aerovias (superiores) UM656, UP793 e UZ98, com altitude mínima do FL110
- [2] Transição “PALEP” – neste fixo a 46,7 MN no RM 337° a partir do ARP, um fixo de cruzamento das aerovias (superiores) UL540 e UZ40
- [3] Transição “PUKUT” – neste fixo a 69,6 MN no RM 026° a partir do ARP, um fixo da aerovia (superior) UL540
- [4] Transição “OBKAV” – neste fixo a 37,6 MN no RM 100° a partir do ARP, um fixo da aerovia (superior) UZ40, com altitude mínima do FL110
- [5] Transição “UBTAS” – neste fixo a 129,4 MN no RM 166° a partir do ARP, fixo de cruzamento das aerovias (superiores) UP793 e UZ76
- [6] Transição “DORNO” – neste fixo a 153,2 MN no RM 209° a partir do ARP, fixo no limite da TMA Cuiabá e fixo da aerovia (inferior) Z85 e fixo inicial/final da aerovia (superior) UZ91

Os procedimentos de aproximação IFR com navegação por satélite (RNP) são aprovados para operação de aeronaves CAT A e D, para operação entre temperatura mínima de 0°C e máxima de 50°C. As duas cartas indicam a MSA no raio de 25 MN do ARP. Os procedimentos (pista 05 e pista 23) são com arranjo em planta típico para de aproximação com navegação RNP APCH com arranjo em “cruz” (†), com três IAF (um deles, de aproximação direta, como fixo de órbita de entrada) e três segmentos de aproximação inicial de 6 MN.

O procedimento de aproximação para pista 05 (RNP RWY 05) prevê aproximação direta com operação nos modos [i] LNAV, com visibilidade mínima requerida de 1.600 m. para CAT A/B e 1.800 m. para CAT C/D e MDA de 1.640 pés (396 pés acima da cabeceira) em ponto a 1,1 MN/2,0 km da cabeceira, e [ii] LNAV/VNAV, visibilidade mínima requerida de 1.400 m. para CAT A/D e DA de 1.544 pés (300

pés acima da cabeceira) em ponto a 0,8 MN/1,5 km da cabeceira. O procedimento não permite aproximação circular.

São três IAF – SO012 (a 14,1 MN no RM 071° para ARP e 13,3 MN no RM 072° para cabeceira 05), SO013 (a 14,2 MN no RM 024° para o ARP e 13,4 MN no RM 022° para cabeceira 05) e SO011 (a 16,9 MN no RM 047° para o ARP e a 16,1 MN no RM 047° da cabeceira 05, no rumo da Aproximação Final), e também fixo de órbita de entrada.

Os três segmentos de aproximação inicial são de 6 MN, para serem voados às altitudes mínimas de 5.000 pés no IAF e 2.900 pés no IM (SO009 - 10 MN no RM 047° da cabeceira 05, no rumo da Aproximação Final), um gradiente para descida de 2.100 pés (uma rampa entre os fixos de 5,8% ou 3,3°).

O segmento de aproximação intermediário (rumo mag. 047°, da Final) é de 5,1 MN, para vôo nivelado (na alt. mínima do IM) para passagem no FAF (SO008 – a 4,9 MN da cabeceira 05, no rumo da Final 047°) à altitude recomendada de 2.900 pés, acima do gabarito de segurança de 2.800 pés (alt. mín. 2.800 pés).

O segmento da aproximação final (RM 047°) tem rampa de 5,2% ou 3,0°, com altitude recomendada na FAF de 2.900 pés, para cruzamento de cabeceira a 50 pés, [i] com segmento de 3,8 MN do FAF até a MDA de 1.640 pés (396 pés acima da cabeceira) em ponto a 1,1 MN/2,0 km da cabeceira, na operação no modo LNAV, e [ii] com segmento de 4,1 MN do FAF até a DA de 1.544 pés (300 pés acima da cabeceira) em ponto a 0,8 MN/1,5 km da cabeceira, na operação no modo LNAV/VNAV.

O MAPt é no cruzamento da cabeceira (à altitude de 1.640 pés/396 pés acima da cabeceira) na operação no modo LNAV e no ponto da DA, a 0,8 MN da cabeceira (à altitude de 1.544 pés/300 pés acima da cabeceira), na operação no modo LNAV/VNAV.

A arremetida consiste manter rumo da aproximação final (047°) em subida para 3.000 pés, até MAHF no fixo (*waypoint*) SO002, a 10 MN da cabeceira 23, para órbita de espera.

O procedimento de aproximação para pista 23 (RNP RWY 23) prevê operação nos modos [i] LNAV, com visibilidade mínima requerida de 1.600 m. para aeronaves CAT A/B e de 2.100 m. para aeronaves CAT C/D e MDA de 1.710 pés (447 pés acima da cabeceira) em ponto a 1,3 MN/2,4 km da cabeceira, e [ii] LNAV/VNAV, com visibilidade de 1.400 m. para aeronaves CAT A/D e DA de 1.563 pés (300 pés acima da cabeceira), em ponto a 0,8 MN/1,5 km da cabeceira.

São três IAF – SO004 (a 13,4 MN no RM 202° para cabeceira 23), SO006 (a 13,3 MN no RM 252° para cabeceira 23) e SO003 (a 16 MN no RM 227° da cabeceira 23, no rumo da Aproximação Final), este também fixo de órbita de entrada.

Os três segmentos de aproximação inicial são de 6 MN, para serem voados às altitudes mínimas de 5.000 pés no IAF e 2.910 pés no IM (SO002 - 10 MN no RM 227° da cabeceira 23, no rumo da Aproximação Final), um gradiente para descida de 2.090 pés (uma rampa entre os fixos de 5,7% ou 3,3°).

O segmento de aproximação intermediário (rumo mag. 227°, da Final) é de 5 MN, para vôo nivelado (na alt. mínima do IM) para passagem no FAF (SO001 – a 5 MN da cabeceira 23, no rumo da Final 227°) à altitude recomendada de 2.910 pés.

O segmento da aproximação final (RM 227°) tem rampa de 5,2% ou 3,0°, com altitude recomendada na FAF de 2.910 pés, para cruzamento de cabeceira a 50 pés, [i] com segmento de 3,7 MN do FAF até a MDA de 1.710 pés (447 pés acima da cabeceira - em ponto a 1,3 MN/2,4 km da cabeceira 23), na operação no modo LNAV, e [ii] com segmento de 4,2 MN do FAF até a DA de 1.563 pés (300 pés acima da cabeceira), em ponto a 0,8 MN/1,5 km da cabeceira, na operação no modo LNAV/VNAV.

O MAPt é no cruzamento da cabeceira (à altitude de 1.710 pés - 447 pés acima da cabeceira) na operação no modo LNAV e no ponto da DA a 0,8 MN/1,5 km da cabeceira (à altitude de 1.563 pés - 300 pés acima da cabeceira), na operação no modo LNAV/VNAV.

A arremetida consiste manter rumo da aproximação final em subida para 2.800 pés, para seguir direto para o MAHF no fixo (*waypoint*) SO009, a 10 MN da cabeceira 05, para órbita de espera.

Pelo acervo da ANAC, na pasta de certificação de aeródromos (pelo regulamento RBAC-139), a Portaria nº 1.223/SIA, de 05/05/2020, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 08/05/2019 (seção 1, página 150) e retificada no DOU de 31/08/2023 (seção 1, página 94), concede Certificado Operacional de Aeroporto (COA) nº 12/SBSO/2020 ao Município de Sorriso, no MT (tendo INFRAERO como operadora aeroportuária,) do Aeroporto Regional de Sorriso Adolino Bedin (SBSO, CIAD MT-0005), considerando o que consta do processo nº 00058.014898/2018-75. A Portaria entrou em vigor na data da sua publicação.

A certificação operacional fica condicionada, ao menos, à manutenção, pela operadora aeroportuária dos aspectos avaliados no âmbito do processo por meio do qual a outorga foi concedida. Nos termos do processo da certificação, o aeroporto operará com as seguintes especificações operativas:

I - Geral:

a) Código de referência: 3C

b) Tipo de operação por pista/cabeceira: cabeceiras 05 e 23: VFR / IFR NP (não-precisão) - diurna/noturna

c) Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT) - 5

e) Autorizações de Operações Especiais: não-aplicável

II - Restrição a classes e tipos de aeronaves: não-aplicável

III - Restrição aos serviços aéreos: não-aplicável

IV - Restrições operacionais: não-aplicável

Não constam das Especificações Operativas Isenções e Níveis Equivalentes.

Estatística pela ANAC, no Anuário de Transporte ano 2022, indica que o Aeroporto Regional de Sorriso/"Adolino Bedin" (SBSO) movimentou 24.762 passageiros pagos (em vôos domésticos), em mesmo nível ao Aeroporto de Alta Floresta/Piloto Osvaldo Marques Dias (SBAT) com movimentação de 27.426 passageiros pagos (em vôos domésticos). O Aeroporto de Sinop/Presidente João Batista Figueiredo (SBSI) movimentou 153.540 passageiros pagos (em vôos domésticos).