

CINDACTA-IV preparando estrutura operacional temporária-anual para atender a demanda extra de tráfego aéreo para o Festival Folclórico de Parintins (AM), em 18.06.24

Conforme nota postada no dia 14, o CINDACTA-IV (Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo), unidade subordinada ao DECEA preparou uma estrutura para prover os serviços de navegação aérea para operação no aeródromo de Parintins (SWPI), no AM, durante a 57º Festival Folclórico de Parintins (AM), que acontecerá de 28 a 30 de junho, como faz anualmente.

A cerca de 200 MN a leste de Manaus (SBEG), o aeródromo de Parintins (SWPI) está na FIR Amazônica, na jurisdição do CINDACTA-IV.

A missão, coordenada pelos tenentes-coronéis Luiz Mário de Arruda Victório Junior e Edilson Santanna, contará com cerca de 35 militares, envolvendo as áreas técnica e operacional. Profissionais das especialidades elétrica e eletrônica e controladores de tráfego aéreo prestarão um serviço contínuo às empresas aéreas e aeronavegantes durante o festival, na operação no aeródromo de Parintins (SWPI).

Estão sendo realizadas diversas ações pelo CINDACTA-IV, como a implementação e execução dos serviços de Controle de Aproximação (APP), de Torre de Aeródromo (TWR), de Estação Meteorológica de Superfície Tática (EMS-T), Sistema Indicador de Trajetória de Aproximação Visual Simplificado (AVASIS) e Sistemas de Comunicação (VHF e SITTI).

Diante do elevado fluxo de tráfego aéreo neste período e para suportar a intensa movimentação com segurança, é necessária a montagem de uma grande infraestrutura, suprida por meio do trabalho do CINDACTA-IV.

Diariamente são cerca de 3 vôos semanais de linha aérea regular e movimentos de pequenas aeronaves no aeroporto, sob responsabilidade da prefeitura de Parintins (como operador do aeródromo). Durante o Festival, há um “salto” no tráfego aéreo da localidade, ultrapassando 100 operações diárias.

O tenente-coronel Victório destacou a importância da operação: “O Festival acontece entre os dias 28 e 30 de junho, mas antes desse período o tráfego aéreo na região se torna intenso, por esse motivo há a necessidade de um serviço de Torre para controlar a autorização de pousos e decolagens, e também o serviço de APP, que se trata do controle de aproximação da chegada e saída das aeronaves”, explicou o oficial.

Em paralelo ao trabalho da área técnica em Parintins, os controladores de tráfego aéreo que atuarão na operação passarão por um estágio simulado no CINDACTA-IV e, em seguida, participarão de um estágio *in loco*, com o objetivo de estarem prontos para prestar um serviço de excelência à sociedade.

“Poder contribuir de forma significativa, por meio da garantia do eficiente e seguro controle do tráfego aéreo durante o Festival Folclórico de Parintins é uma honra para o CINDACTA-IV que, desta forma, mantém uma tradição de muitos anos e fortalece a integração com a sociedade Amazonense”, afirmou o comandante do CINDACTA IV, brigadeiro do ar Jorge Mauricio Motta.

O aeroporto de Parintins (SWPI) dista 200 MN a leste de Manaus/AM (SBEG), a 106 MN a NE de Itacoatiara/AM (SBIC) e a 120 MN a oeste de Santarém/PA (SBSN). Está localizado em Espaço Aéreo Classe G (do solo ao FL245), sendo Classe A no espaço aéreo superior, sendo sobrevoado pela aerovia superior UZ81 (no trecho entre Manaus/VOR MNS e Santarém/VOR STM, sendo um através da aerovia inferior Z54 (no trecho entre fixo “ASERI”, em Itacoatiara, e Santarém).

Localizado a 5 km (2,7 MN) a sul-sudoeste de ponto proeminente no centro urbano, em elevação de 82 pés, o aeródromo (público) de Parintins (SWPI) tem pista 06/24 de 30 x 1.801 m., de asfalto (resistência de pavimento PCN 33 e resistência de subleito média). A pista é dotada de sistema de luzes de balizamento, com luzes de cabeceiras e luzes laterais a cada 60 m.



O aeródromo homologado para operações VFR diurna/noturna. O aeródromo não dispõe de serviços de controle de tráfego e nem de informação de voo, mas contando com ERAA (Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo).

ROTAR informa, para período diariamente de 09:30-22:20 (diurnamente, de 05:30-18:20LT), o fechamento da pista 24 para pouso e da pista 06 para decolagem devido à existência de aterro controlado próximo a cabeceira 24. E informa concentração de pássaros (urubus) no setor de aproximação das cabeceiras 06 e 24T e de pássaros nas imediações da pista.

ROTAER informa a existência de três “Obstáculos de Aeródromos”, a nordeste do aeródromo, com duas torres metálicas muito próximas (185 m.), quase que no eixo estendido da pista (06/24 – RM 064º/244º), sendo:

[1] torre metálica, não-iluminada, elevação de 303 pés (218 pés/66,5 m. AGL), com locação nas coordenadas 02°38'37,85”S / 056°44'57,83”W (um ponto a 2 MN no RM 058º do ARP, ou 2 MN da cabeceira 24 no RM 061º).

Transversalmente do eixo prolongado da pista, este obstáculo está separado de cerca de 194 m. O topo do obstáculo com relação à cota da cabeceira 24 implica um perfil de 1,03º (1,79%). Por exemplo, uma aproximação para pouso na cabeceira 24, com rampa usual de 3º (5,24%) e cruzamento de cabeceira a 50’ (padrão), implicaria passagem no través do obstáculo (distante 194 m.) a uma altitude de cerca de 772 pés, resultando um gabarito sobre o topo do obstáculo de 469 pés.

[2] torre metálica, não-iluminada, elevação de 252 pés (167 pés/51 m. AGL), com locação nas coordenadas 02°38'34,96”S / 056°44'54,67”W (um ponto a 2,1 MN no RM 058º do ARP, ou 2 MN da cabeceira 24 no RM 061º).

[3] rede de alta tensão de 9,15 m. (30 pés) de altura, distante 240 m. da cabeceira 24, no sentido transversal ao eixo (prolongado) da pista (06/24). [2] rede de alta tensão de 9,15 m. (30 pés) de altura, distante 240 m. da cabeceira 24, no sentido transversal ao eixo (prolongado) da pista (06/24).

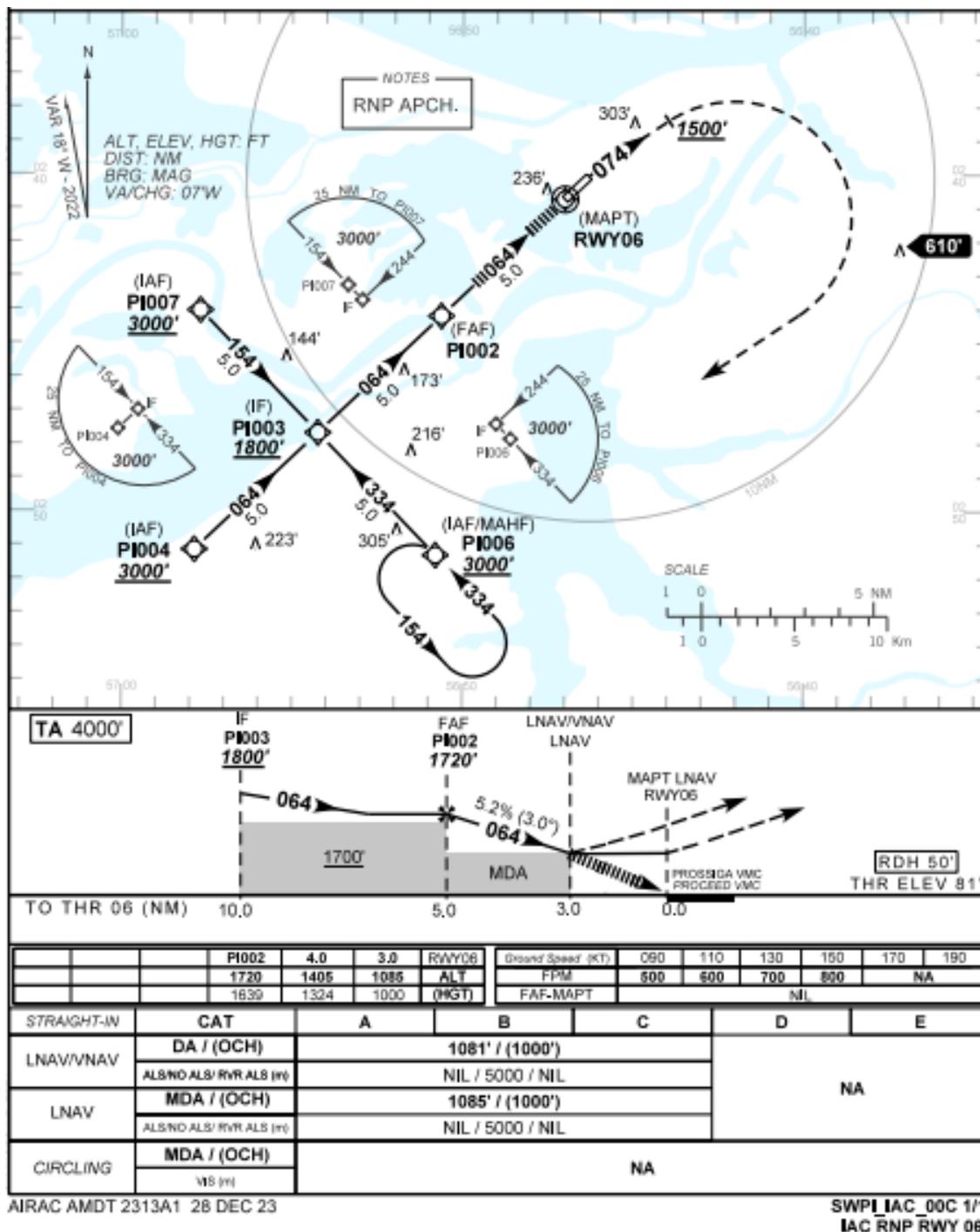


A operação no aeródromo tem regra de tráfego para aeronaves no circuito de tráfego e na pista de pouso para tripulantes observarem tráfego em procedimentos IFR na aproximação e em partida (saída).

A operação VFR no aeródromo é por circuito de tráfego padrão.

A operação no aeródromo (SWPI) conta com procedimento de aproximação RNP para a pista 06, a partir da política do DECEA de normatização da Elaboração de Procedimentos de Aproximação RNP para atender pistas homologadas apenas para operações em regras VFR, com a viabilização de novas tecnologias por meio dos conceitos de Navegação Aérea Baseada em Performance (PBN). Esse tipo

de procedimento, que utiliza a capacidade embarcada das aeronaves, no caso a Navegação de Área Satelital (GNSS – *Global Navigation Satelital System*), visa proporcionar a transição do voo em rota para os fixos iniciais de aproximação, com trajetórias bem definidas, bem como descida estabilizada na aproximação final, utilizando gradientes ótimos e garantindo ganhos reais em termos de segurança e regularidade nas operações aéreas.



A carta de procedimento de aproximação (IAC) por navegação por satélite – RNP – para a pista 06 (SWPI – IAC RNP RWY 06) foi publicada inicialmente na emenda do ciclo AIRAC de 19/05/2022 (com esta data de efetividade). A carta atual foi publicada na emenda do ciclo AIRAC de 28/12/2023, com revisão simples da alteração da elevação da pista (de 85 pés) para 82 pés, com manutenção da elevação da cabeceira 06 de 81 pés (2.918 pés).

O procedimento (RNP RWY 06) permite operação de aeronaves CAT “A” até “C”, sendo permitido o procedimento até temperatura (máx.) de 50°C, requerendo mesmo Mínimo meteorológico – visibilidade de 5 km, o mínimo para operação VFR; os Mínimos de Descida são DA de 1.081 pés (operação

LNAV/VNAV) e MDA de 1.085 pés (operação LNAV), com OCH de 1.000 pés. A altitude mínima de descida na operação LNAV/VNAV (DA) é de 1.081 pés, ou 1.000 pés acima da cabeceira 06, e na operação LNAV (MDA) de 1.085 pés, ou 1.004 pés acima da cabeceira 06) sendo requerida visibilidade mínima de 5.000 m., ou 2,7 MN (mínimo meteorológico de operação em condição VMC, de regra VFR). A MSA (altitude mínima de área) é de 3.000 pés para os três setores definidos pelos rumos para IF (dos segmentos de aproximação) e distância de 25 MN dos IAF. A Altitude de Transição (TA) para o procedimento é de 4.000 pés.

O IAF PI007 (coord. 02°44'02,90"S / 056°57'41,20"W) dista 12,1 MN do ARP (RM 089°), ou 11,2 MN da cabeceira 06 (RM 091°). O IAF PI006 (coord. 02°51'19,20"S / 056°50'47,33"W) dista 12,0 MN do ARP (RM 040°), ou 11,2 MN do ARP (RM 037°); neste IAF, o procedimento prevê uma órbita de entrada e espera (não-padrão). O IAF PI004 (coord. 02°51'09,13"S / 056°57'51,42"W), no rumo da aproximação (alinhado com a pista) dista 16 MN do ARP (RM 064°), ou 15 MN da cabeceira 06 (RM 064°). A carta indica altitude mínima nos três IAF de 3.000 pés (.).

Os segmentos de aproximação inicial são segmentos de 5 MN, para o fixo intermediário (IF) – PI003 - , a 10 MN da cabeceira 06, com passagem à altitude mínima de 1.800 pés (um gradiente de 1.200 pés, numa rampa de descida de 5 MN de 3,95% ou 2,26°).

O procedimento prevê um segmento de aproximação intermediário (RM 064°) de 5 MN, do IF à altitude mínima de 1.800 pés até o FAF (PI002) – a 5 MN (9,26 km) da cabeceira 06 – à altitude recomendada de 1.720 pés (um gradiente de apenas 80 pés, que executado em 5 MN resulta uma rampa de descida suave 0,26% ou 0,15°, ou, alternativamente, seguindo nivelado, a 1.800', por 4,75 MN, e iniciar descida, a 0,25 MN do FAF, na mesma rampa do segmento da aproximação final prevista - de 5,2% ou 3°).

O segmento de aproximação final (RM 064°) prevê a descida, a partir do FAF (alt. recomendada de 1.720 pés) até a DA de 1.081 pés (1.000 pés acima da cabeceira 06), um gradiente de descida de 639 pés, na operação LNAV/VNAV, ou até a MDA de 1.085 pés (1.004 pés acima da cabeceira 06), um gradiente de descida de 635 pés, numa rampa de descida indicada de 5,2% ou 3°, que continuada (com a obtenção das referências visuais, com operação em condição VFR) resulta cruzamento da cabeceira a 50 pés. O MAPt será no ponto da DA de 1.081 pés (1.000 pés acima da cabeceira 06), na operação LNAV/VNAV, a distância de cerca de 3,0 MN, ou no ponto da MDA de 1.085 pés (1.004 pés acima da cabeceira 06), na operação LNAV, a distância de cerca de 3,1 MN. A pequena diferença de altitude entre a DA e a MDA (4 pés) resulta, na prática, que o procedimento prevê que, à distância de 3 MN (5,56 km) da cabeceira (2 MN após o FAF), praticamente nos pontos de altitude mínima de descida (DA/MDA), a operação passe a ser executada com referências visuais.

A manobra de aproximação perdida (arremetida) consiste em voar no rumo (magnético) 074° (uma curva à direita de 10°, do rumo da aproximação do procedimento de 064°, dando maior separação aos obstáculos/torres próximos à esquerda do eixo prolongada da pista), com ascensão a partir do MAPt – para aproximação no modo LNAV/VNAV, o MAPt (à 1.081') em ponto à 2,98 MN (5,54 km) da cabeceira, ou para aproximação no modo LNAV, o MAPt (à 1.085') é sobre a cabeceira (após vôo nivelado desde a MDA, a 2,99 MN da cabeceira. A ascensão no rumo 074° será até à altitude 1.500 pés, e após curvar à direita em subida para 3.000 pés no rumo do IAF/MAHF (fixo da aproximação perdida), para órbita de espera de arremetida.

Visando o Festival de Parintins - a "Operação Parintins" -, o DECEA publicou neste mês de junho um conjunto de 13 NOTAM, com aproveitamento (repetição) dos NOTAM publicados em 2023, a menos de alguns poucos ajustes menores, para vigência no período de 21/06 a 03/07/2024:

1 - G1376/24N e G1376/24N, de 03/06/2024, com validade de 25/06 até 02/07/2024, informando que o aeródromo passa a ser "Coordenado" devido ao Festival Folclórico de Parintins, com as seguintes regras aplicáveis

1.1 todas aeronaves da aviação geral, incluindo táxi-aéreo, com pretensão de operação m SWPI, estarão condicionadas à disponibilidade de atendimento em função da capacidade de infraestrutura do aeródromo, e deverão solicitar atendimento com antecedência mínima de 01h30m e máxima de 120 horas (5 dias) da hora desejada para operação à Central Integrada de Slots (CIS) no site do CNGA (Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea).

O atendimento será confirmado pelo fornecimento de um código alfanumérico que deverá constar no item 18 do Plano de Vôo (PLN), precedido da sigla RMK/CLR (ex.: RMK/CLR PIPG987547).

- 1.2 o aeródromo é declarado “Coordenado Nível B” - [cf. ICA 100-41], requerendo Slot ATC para realização somente de operações de pouso e não poderá ser utilizado como aeródromo de alternativa.
- 1.3 aeronaves dispensadas de Slot ATC (cf. AIP ENR 1.9, item 2), deverão declarar no item 18 do Plano de Vôo (PLN - PVC ou PVS), as informações STS/ATFMX e o respectivo RMK (ex.: STS/ATFMX MEDEVAC RMK/TREN).
- 1.4 solicitações de alteração na alocação de Slot ATC relativamente ao aeródromo de partida (AD DP), ao aeródromo de destino (AD DST), EOBT (*Estimated Off-Block Time* - Hora estimada de “Calços Fora”) e EET (*Estimated elapsed time* - Tempo decorrido estimado) ou matrícula de aeronave, desde que aeronaves pertencentes ao mesmo operador, deverão ser realizadas em contato com a CIS.
- 1.5 prazo de antecedência mínima para liberação do SLOT ATC Alocado será de 4 quatro horas antes do horário ETA (*Estimated Time of Arrival* ou *estimating arrival* - Hora estimada de chegada ou estimativa da chegada) - *Slot ATC ARR*.
- 1.6 “Slot ATC de Oportunidade” de chegada (*Slot ATC ARR*) somente será disponibilizado pelo CIS para aeronave ainda em solo.
- 1.7 “Slot ATC de Oportunidade” de chegada (*Slot ATC ARR*) somente será disponibilizado pelo APP Parintins para aeronave em vôo.
- 1.8 aeronaves cuja origem seja Congonhas/SP (SBSP), e operando neste aeroporto mediante Slot ATC, estarão dispensadas da obrigatoriedade de Slot ATC em SWPI. Para este caso, o Plano de Vôo deverá ser apresentado por telefone para C-AIS CGNA – em (21)2174-7510.
- 1.9 Plano de Vôo (PLN – PVC ou PVS) com destino de SWPI deverá ser apresentado com antecedência mínima de 01h30m e máxima de 120 horas (5 dias) do *slot* alocado.
- 1.10 permanência em solo no aeródromo (SWPI) é de no máximo 40 min.

[2] G1514/24R (alteração do NOTAM G1008/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, com a informação que aeronave com destino de Parintins (SWPI) deverá realizar contato compulsório com ACC Amazônico [cf. ENR: em 127,000 MHz, ou 132,050 MHz ou 134,250 MHz].

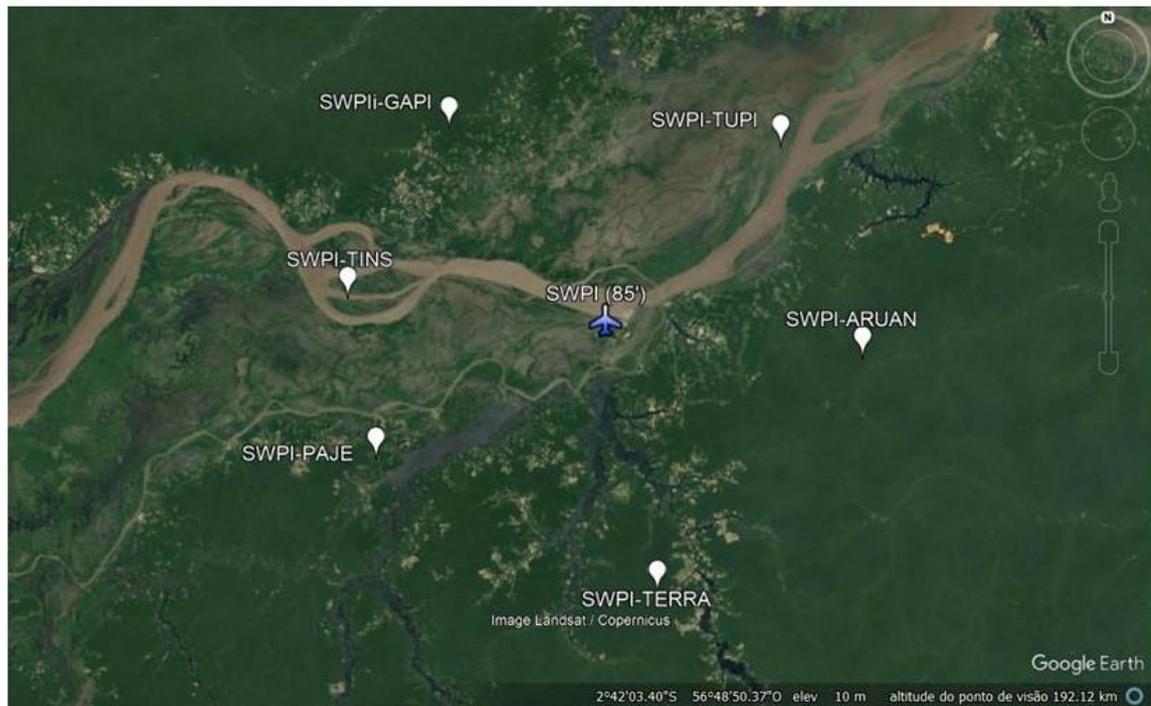
[3] G1522/24R (modificação do NOTAM G1012/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, com a informação que aeronave com destino de Parintins (SWPI), em falha de comunicação com TWR Parintins, deverá acionar código-transponder 7600 e prosseguir para aeródromo alternativo.

[4] G1516/24R (alteração do NOTAM G1015/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, informando instalação da CTR “Parintins”, com as seguintes características:

- área de controle CTR “Parintins” – Espaço Aéreo Classe D, de raio de 27 MN, com centro nas coordenadas 02°40’10”S/056°46’16”W (do ARP), da superfície ao FL145.

- posições de controle/notificação (PSN) - para operação de vôo VFR:

1. TUPI 02°20’32,00”S/056°27’36,60”W - 27,1 MN no RM 062° do ARP
2. GAPI 02°18’00,60”S/057°02’08,40”W - 27,3 MN no RM 342° do ARP
3. TINS 02°35’40,20”S/057°13’00,60”W - 27,1 MN no RM 298° do ARP
4. PAJE 02°52’33,60”S/057°10’19,80”W - 27,1 MN no RM 261° do ARP
5. TERRA 03°06’56,26”S/056°41’17,61”W - 27,2 MN no RM 188° do ARP
6. ARUAN 02°42’52,20”S/056°19’33,60”W - 26,8 MN no RM 114° do ARP



Estas posições distam cerca de 27 MN do ARP, e coincidem com a limite da CTR Parintins.

Obs.: as posições “TUPI”, “GAPI” E TINS” foram fixos finais de procedimentos de saída IFR balizados por auxílio VOR (Parintins//PRI), para decolagem das duas cabeceiras, que foram cancelados em 2016, o auxílio tendo sido desativado. Estes procedimentos de saída (SID) e procedimentos de aproximação VOR (para das duas cabeceiras) eram ativados por NOTAM temporário.

[5] G1515/24R (alteração do NOTAM G1473/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, informando instalação da Torre “Parintins”, também prestando serviço de APP Parintins na CTR Parintins, com as seguintes características:

- rádio-frequência (para comunicação - RDO-COM) - [1] 119,45MHz (primária) e [2] 118,15 MHz e 121,70 MHz (alternativas).
- horário de serviço: 21/06 a 26/06 - 11:00-23:00Z (07:00-19:00LT), de 27/06, às 11:00Z (07:00LT) a 03/07, às 23:59Z (19:59LT); demais horários mediante solicitação prévia com antecedência mínima de 01 hora do término do expediente.

[6] G1518/24R (alteração do NOTAM G1474/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, informando para aeródromo:

- controle de movimento de solo na frequência (rádio) 121,700 MHz (da TWR Parintins).
- horário de serviço: 21/06 a 26/06 - 11:00-23:00Z (07:00-19:00LT), de 27/06, às 11:00Z (07:00LT) a 03/07, às 23:59Z (19:59LT); demais horários mediante solicitação prévia com antecedência mínima de 01 hora do término do expediente (igual à TWR Parintins).

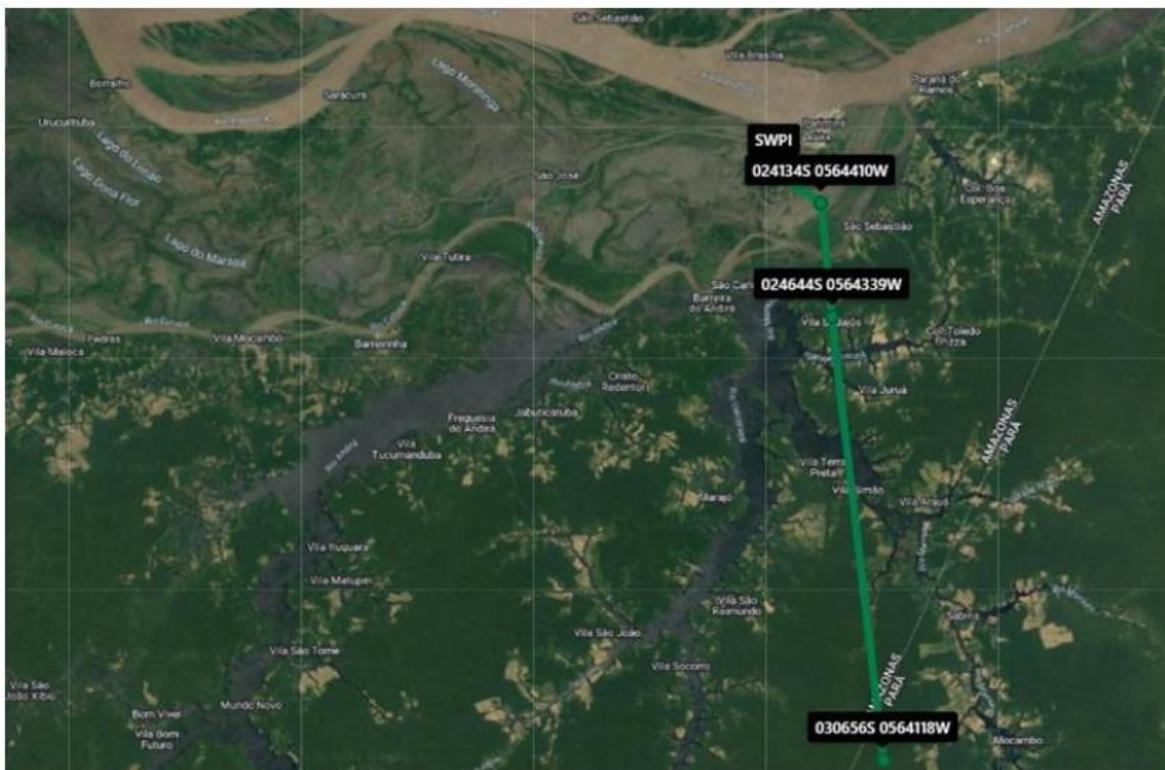
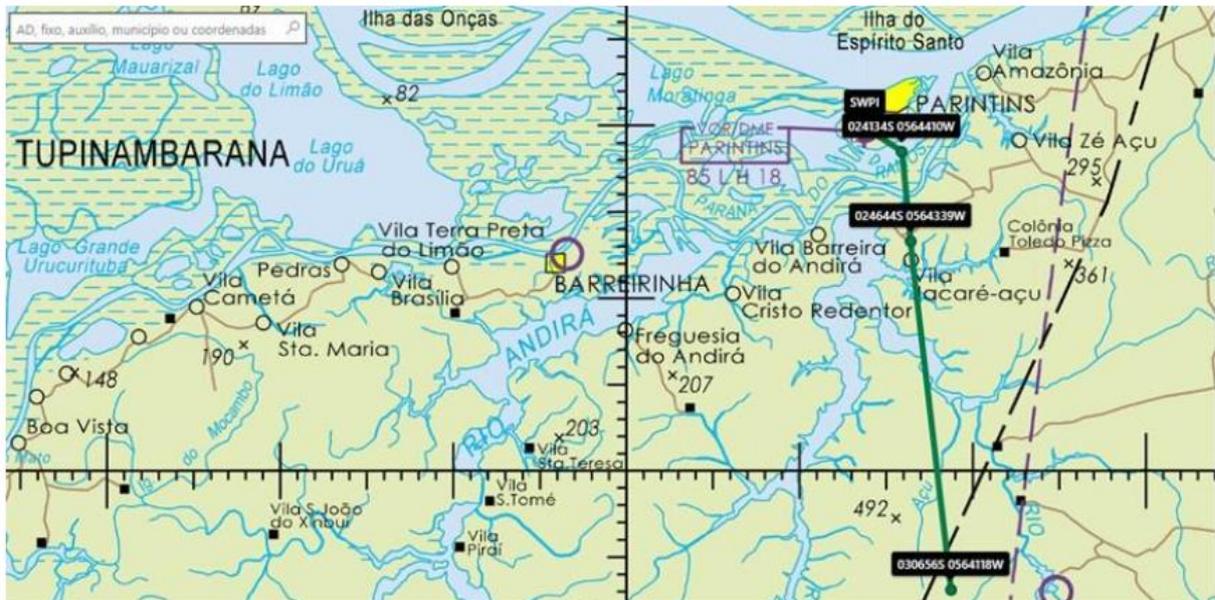
[7] G1519/24R (modificação do NOTAM G1009/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, informando para aeródromo a instalação de sistema de indicação de rampa de aproximação AVASIS (L8), de ângulo normal de aproximação (3°), na pista 06.

[8] G1517R (modificação do NOTAM G1475/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, informando para aeródromo instalação de serviço de meteorologia de aeródromo - MET CMA (com informações e serviços meteorológicos 1-5) - com horário de serviço: 21/06 a 26/06 - 11:00-23:00Z (07:00-19:00LT), de 27/06, às 11:00Z (07:00LT) a 03/07, às 23:59Z (19:59LT); demais horários mediante solicitação prévia com antecedência mínima de 01 hora do término do expediente (igual à TWR Parintins).

[9] G1523/24R (modificação do NOTAM G1044/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, instruindo rotas de chegada/aproximação e o ingresso na CTR Parintins para aeronaves em voo VFR, conforme seguinte esquema (adotado em 2023):

[i] – em “TERRA” (a 27,2 MN no RM 188° do ARP, ou mag. 008):

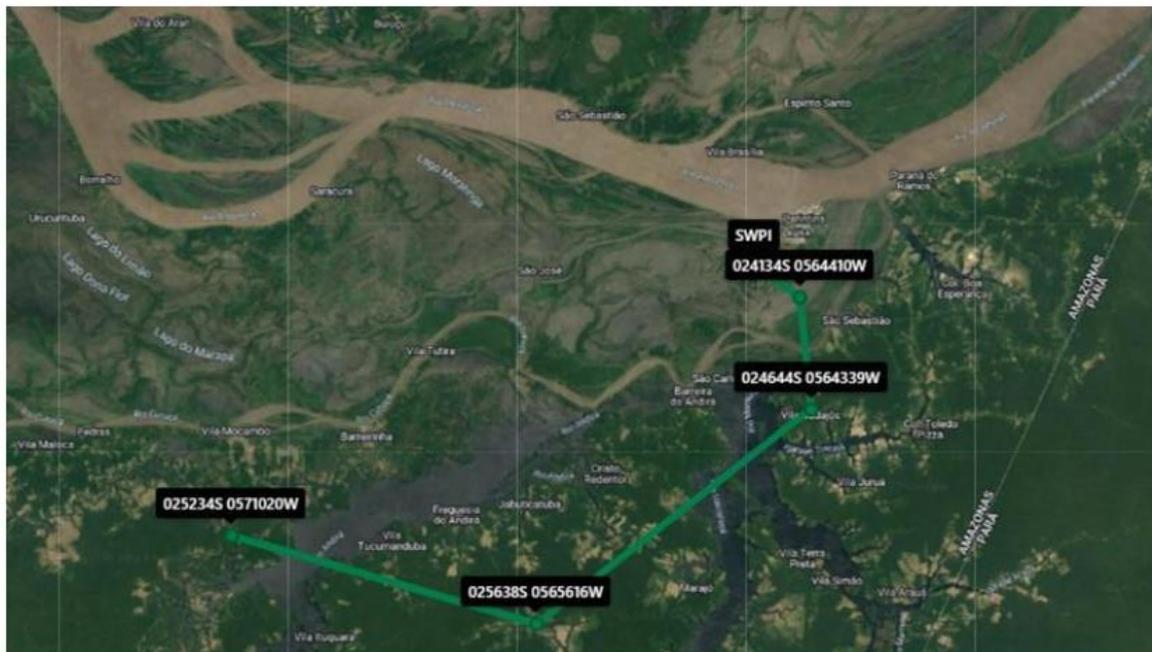
- voar direto (DCT) para ponto nas coord. 02°46'44”S/056°43'39”W – “Reserva Silva” (a 7,1 MN no RM/mag. 356° para o ARP) – com segmento de 20,4 MN no RM 011°,
- para voar direto (DCT) para ponto nas coord. 02°41'34”S/056°44'10”W – “Lago Paranapanema” (a 2,5 MN no RM/mag. 322° para o ARP) – com segmento de 5,2 MN no RM 011°, e,
- aguardar autorização para “perna de vento” setor sul da pista 06 (pista operacional para pouso em horário diurno).



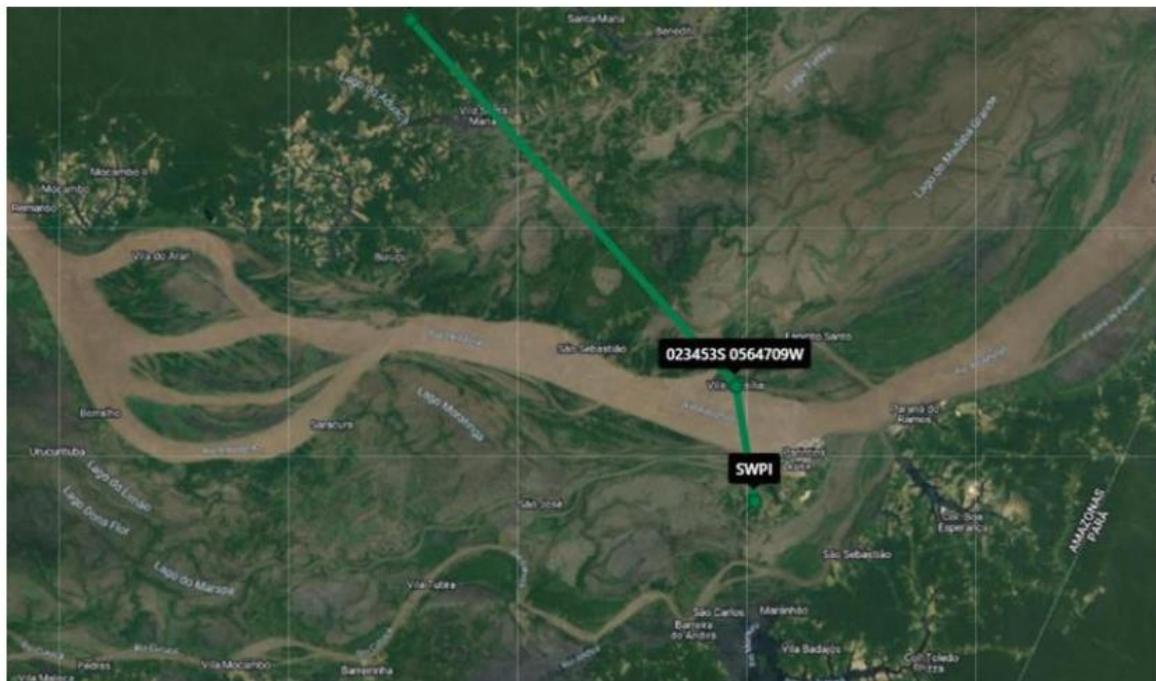
[ii] – em “PAJE” (27,1 MN no RM 261° do ARP, ou mag. 081):

- voar direto (DCT) para ponto coord. 02°56'38”S/056°56'16”W – “São Sebastião do Jara” (a 19,3 MN no RM/mag. 049° para o ARP) – com segmento de 14,6 MN no RM 124°,

- voar direto (DCT) para ponto coord. $02^{\circ}46'44''\text{S}/056^{\circ}43'39''\text{W}$ – “Reserva Silva” (a 7,1 MN no RM/mag. 356° para o ARP) – com segmento de 16 MN no RM 070° ,
- voar direto (DCT) para ponto coord. $02^{\circ}41'34''\text{S}/056^{\circ}44'10''\text{W}$ – “Lago Paranapanema” (a 2,5 MN no RM/mag. 322° para o ARP) – com segmento de 5,2 MN no RM 012° , e,
- aguardar autorização para “perna do vento” setor sul da pista 06 (pista operacional para pouso em horário diurno).



- [iii] – em “GAPI” (a 27,3 MN no RM 342° do ARP, ou mag. 162):
- voar direto (DCT) para ponto nas coord. $02^{\circ}34'53''\text{S}/056^{\circ}47'09''\text{W}$ - “Vila Brasília” (a 5,4 MN no RM/mag. 189° para o ARP) – com segmento de 22,6 MN no RM 156° , e,
- aguardar autorização para “perna do vento” setor norte da pista 06 (pista operacional para pouso em horário diurno).



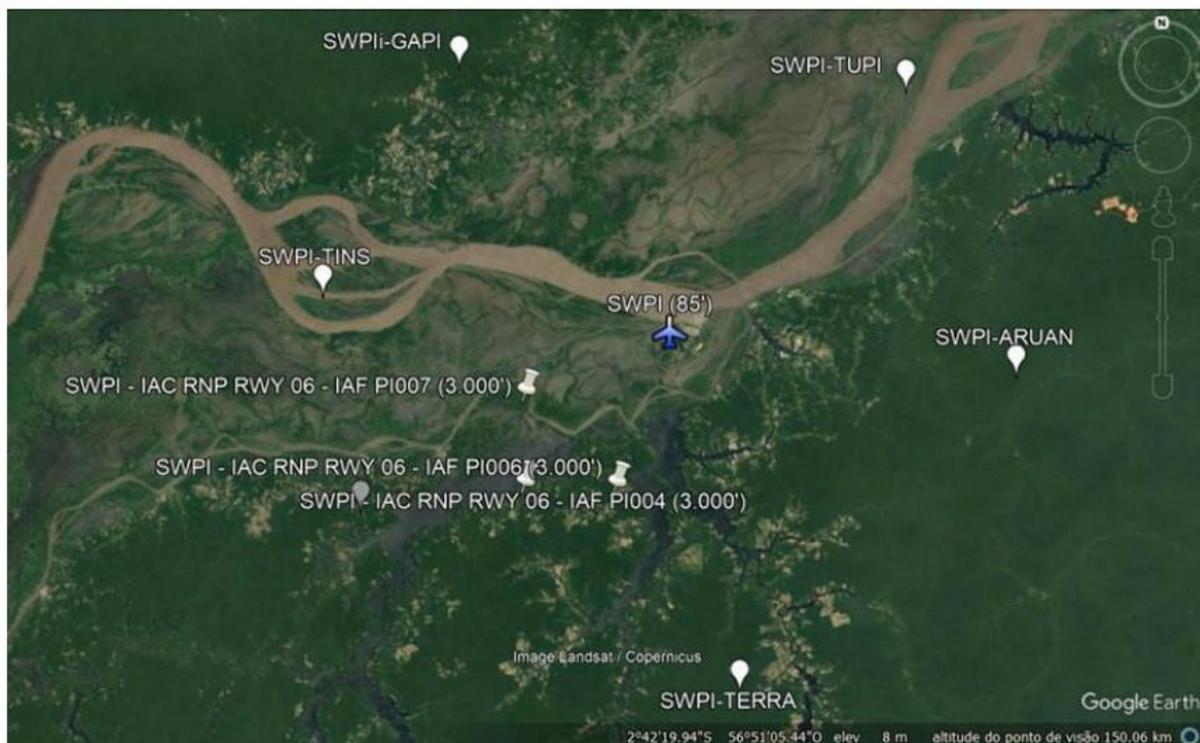
[iv] em "TUPI" (a 27,1 MN no RM 062° do ARP, ou mag. 242):

- voar direto (DCT) para ponto nas coord. 02°34'53"S/056°47'09"W - "Vila Brasília" (a 5,4 MN no RM/mag. 189° para o ARP) – com segmento de 24,2 MN no RM 252°, e,
- aguardar autorização para "perna do vento" setor norte da pista 06 (pista operacional para pouso em horário diurno).



[10] G1531/24R (modificação do NOTAM G1524/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, informa que as operações de saída (decolagem) serão instruídas pela Torre Parintins com os seguintes esquemas:

- [i] curvar à direita ["RITE"] para voar direto (DCT) para posição "TINS" - $02^{\circ}35'40,20''\text{S}/057^{\circ}13'00,60''\text{W}$ - 27,1 MN no RM 298° do ARP - um giro de 58° da decolagem da pista 24 (a pista operacional para decolagem em horário diurno) -, voando por 27 MN (do AD) até o limite da CTR Parintins, ou,
- [ii] curva à direita ["RITE"] para voar direto (DCT) para posição "GAPI" - $02^{\circ}18'00,60''\text{S}/057^{\circ}02'08,40''\text{W}$ - 27,3 MN no RM 342° do ARP - um giro de 102° da decolagem da pista 24 (a pista operacional para decolagem em horário diurno) -, voando por 27 MN (do AD) voando 27 MN até o limite da CTR Parintins, ou,
- [iii] curva à direita ["RITE"] para voar direto (DCT) para posição "TUPI" - $02^{\circ}20'32,00''\text{S}/056^{\circ}27'36,60''\text{W}$ - 27,1 MN no RM 062° do ARP -, um giro de 182° da decolagem da pista 24 (a pista operacional para decolagem em horário diurno) -, voando por 27 MN (do AD) até o limite da CTR Parintins, ou,
- [iv] curvar à esquerda para voar direto (DCT) para posição "TERRA" - $03^{\circ}06'56,26''\text{S}/056^{\circ}41'17,61''\text{W}$ - 27,2 MN no RM 188° do ARP - um giro de 52° da decolagem da pista 24 (a pista operacional para decolagem em horário diurno) -, voando por 27 MN (do AD) até o limite da CTR Parintins.



[11] NOTAM G1525/24R (modificação do NOTAM G1010/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, informa a ativação de Área Perigosa (SBD) temporariamente - para Operação Parintins - com centro nas coordenadas 02°38'00,71\"S/056°44'11,76\"W (no centro urbano, a 3,4 MN no RM 064° do ARP), com raio de 300 m., do solo à altitude de 200 m. (650 pés) AGL. O ARP do aeródromo (SWPI) é 02°40'25\"S/056°46'39\"W (correspondente ao centro da pista), a CTR “Parintins” (de raio de 27 MN) com centro nas coordenadas 02°40'10\"S/056°46'16\"W (junto ao pátio do aeródromo, equivalente ao do ARP SWPI)

[12] G1527/24R (modificação do NOTAM G1014/24), de 14/06/2024, com validade de 21/06 a 03/07/2024, para aeródromo, informa que a permanência no pátio é de 40 minutos, exceto para aeronaves reguladas pelo RBAC 121 (Operação transporte público avião conf. certificada assentos pax. mais 19 e capacidade máx. carga-paga de mais 3.400 kg-7.500 lb.).

Em 2023, visando procedimento de controle de fluxo, o DECEA publicou um NOTAM instruindo rotas (RTE) preferenciais para aeronaves decolando de Parintins (SWPI) com destino de Manaus – aeródromos Eduardo Gomes/SBEG, Flores/SWFN e Base Aérea de Ponta Pelada/SBMN, que voaram acima do FL145 (operação IFR com PLN “Z”). Neste ano, o DECEA não utilizou este recurso.