

EMBRAER Phenom 100 escapa da pista em pouso em “Jacarepaguá” (RJ), em 14.09.25

No dia 04 (setembro), o jato executivo EMBRAER Phenom 100 (EMB-500) de matrícula PS-SZT, do transporte privado, com 5 ocupantes, teve um acidente de pouso, sem feridos, escapando da pista pela lateral em pouso no Aeroporto de Jacarepaguá - Roberto Marinho (SBJR), no RJ.

A ocorrência foi listada no painel SIPAER, do CENIPA, com classificação de acidente, tipificado por Manobra abrupta (AMAN), falha ou mau funcionamento de sistema/componente (SCF-NP) e de Excursão de pista (RE). A ocorrência foi registrada no horário de 16:45Z (13:45LT).

De acordo com súmula preliminar do CENIPA, o jato decolou do Aeroporto Campo de Marte (SBMT), em São Paulo (SP), por volta das 16:00Z (13:00LT), com destino do Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR), no Rio de Janeiro (RJ), em um voo privado, com cinco (5) ocupantes, sendo quatro (4) passageiros e um tripulante/piloto. Durante o pouso, a aeronave excursionou pela lateral direita da pista. A aeronave teve danos substanciais, os cinco ocupantes ficaram ilesos. Não houve danos a terceiros.

Informações em mídias relatam que o jato pousou na pista 03. A parada na grama se deu próxima à cabeceira 21.



<https://x.com/fdpamplona/status/1963671348431261769/photo/2>
<https://x.com/fdpamplona/status/1963671348431261769>

Ao momento do pouso, a condição do tempo em “Jacarepaguá” era excelente em termos de visibilidade e nebulosidade (sendo reportada condição CAVOK); o vento era fraco, passando de NE para norte (com direção predominante, sem variação de incidência), o QNH era de alta pressão passando de 1.018 para 1.017 hPa, com temperatura elevada de 32°C.

METAR SBJR 041500Z 02007KT 010V090 CAVOK 31/13 Q1019=
METAR SBJR 041600Z 03005KT 020V080 CAVOK 32/12 Q1018=
METAR COR SBJR 041700Z 35006KT CAVOK 32/15 Q1017=
METAR SBJR 041800Z 10003KT CAVOK 32/14 Q1016=

Os trabalhos relativos à ocorrência estão em andamento. A aeronave foi liberada no tocante à investigação aeronáutica. Quando concluída a investigação, Relatório Final será publicado pelo CENIPA.

A ocorrência forçou a operadora do aeroporto - PAX Aeroportos - a “fechar” o aeroporto para operações de voo de aviões (aeronaves de asa fixa), resultando direcionamento de alguns vôos. As operações

de helicóptero, incluindo aquelas que atendem plataformas de petróleo na Bacia de Santos, seguiram em andamento no Aeroporto de Jacarepaguá.

Com a ocorrência, foi emitido um Aviso aos Aeronavegantes (NOTAM) às 14:15LT (17:15Z), notificando o “fechamento” da pista e o bloqueio do espaço aéreo na região.

Inicialmente, a PAX Aeroportos previu a liberação da pista às 17:00LT (20:00Z). A PAX Aeroportos ainda informou que, por conta de danos na estrutura da aeronave, o trabalho envolveu avaliação da melhor forma de remoção.

Ainda de acordo com a concessionária, o Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA-III) foi acionado para fazer a coleta de dados inicial da investigação, esteve no local e liberou a aeronave para remoção.

O jato EMBRAER EMB-500 *Phenom* 100 (modelo ICAO E50P) de matrícula PS-SZT é o aparelho com registro de produção sn 50000135, ano de fabricação 2010, registrado na Categoria Privada - Serviço Aéreo Privado, com proprietário e operador Pessoa Jurídica (do segmento de logística de carga, com sede em Vila Velha/ES), com último registro de compra/transferência em dezembro de 2024. O avião é aprovado com seis assentos - com capacidade para até cinco passageiros e um piloto (Tripulação Mínima prevista na Certificação), com MTOW de 4.750 kg. O avião tem Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) válido até maio de 2016.

Ao nível do mar (el. 10 pés), o Aeroporto de Jacarepaguá - Roberto Marinho (SBJR) tem pista (03/21 - RM 026°/206°) de 30 x 900 m., de asfalto, para operação VFR diurna/noturna, com serviço de controle de tráfego de aeródromo. As duas cabeceiras (em el. de 10 pés) são dotadas de sistema de indicação de rampa de aproximação, com ângulo normal de 3° (com MEHT da pista 03 de 27 pés).

A faixa de pista é de 150 m. [=30+120 m.] x 1.050 m. [=900+105 m.].



A operação no aeroporto - decolagem e pouso - é conforme carta de circuito de tráfego visual (VAC), prevendo perna do vento pelo setor leste (pela direita para pouso na cabeceira 03, lado mar, e pela esquerda para pouso na pista 21), com altitude mínima de 1.300 pés (aeronaves categoria a e B) e de 1.500 pés (Categoria C).

A operação de Jacarepaguá (SBJR) - em regra VFR - é sujeita a corredores visuais (REA) pra circulação VFR na TMA-RJ. Para pouso na pista 03, carta VAC especifica ingresso no tráfego de aeródromo no Portão "Marapendi" (a 3,1 MN da cabeceira 03, no eixo estendido da pista) pela posição "Senna" (a 2,5 MN do Portão "Marapendi", na Final da pista 03, e a 5,6 MN da cabeceira 03), as duas posições estando sobre o mar, e cruzar corredor de helicóptero (REH) "Praia" acima de 750 pés.

Para pouso na pista 03, ROTAER indica gradiente mínimo de chegada de 4% (equivalente a um ângulo de rampa de 2,29°).

O "Campo de Marte" (SBMT) opera vôos VFR diurno e noturno, com serviço de controle de tráfego, com a operação estando sujeita a corredores visuais (REA) para circulação VFR na TMA-SP e regras dispostas em carta VAC.

Uma vez que "Jacarepaguá" (SBJR) também opera somente vôos VFR, um vôo "Campo de Marte" (SBMT)-"Jacarepaguá" (SBJR), com distância direta de 183 MN, envolve (quando tratando-se de aeronave de performance) operação IFR requerendo Plano de Vôo com duas mudanças de regra - de VFR para IFR (PLN Z), na saída, e de IFR para VFR, na chegada.

Para o vôo SBMT-SBJR, com decolagem às 13:00LT (16:00Z), o "Campo de Marte" (el. de 2.372 pés) operava com excelente meteorologia - com condição CAVOK sendo reportada -, com vento norte fraco, determinando operações com a pista 30.

Dados de rastreamento de vôo mostram que o jato decolou da pista 30, com curva à esquerda, para seguir um segmento relativamente paralelo à pista (12/30).

Carta VAC do "Campo de Marte" instrui três saídas com decolagem da pista 30. A saída "30Q" consiste:

- manter rumo da decolagem até 3.200 pés (828 pés AGL), e iniciar curva à esquerda e manter 3.600 pés na "perna do vento" até a posição "Dutra" (2,8 MN a SE de SBMT - rumo do AD de 137°)
- após, seguir para posição "Parque do Carmo" (10,8 MN a SE de SBMT - rumo do AD de 140°), um segmento de 7,9 MN no RM 141°, em subida até 4.100 pés. A posição "Parque do Carmo" corresponde ao fixo do corredor (REA) compulsório "Q", um segmento de 5,8 MN no RM 130°, voado à altitude entre 4.100 pés e 5.000 pés.
- após, seguir [na REA "Q"] até posição "Rodoanel Sul" (16,6 MN a SE de SBMT - rumo do AD de 138°), à altitude entre 4.100 pés e 5.000 pés.

A partir da posição "Rodoanel Sul", o jato segue rota planejada, incluindo ponto de mudança de regra de vôo na saída - de VFR para IFR, podendo aproveitar ainda corredores e suas posições (até a mudança de regra de vôo) ou transicionar para aerovia.

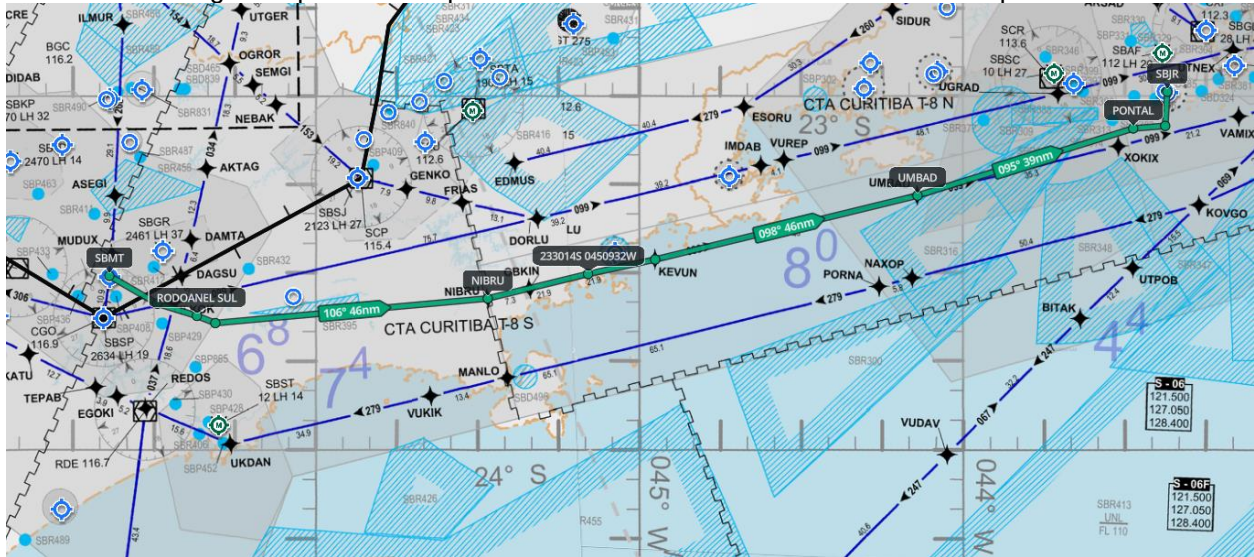
Em regra VFR, uma rota para seguir para "Jacarepaguá" (SBJR) consistiria:

- seguir pelo corredor recomendado "Q", de sentido único, via posições "Mogi Bertioga" (entre 4.000 pés e 5.500 pés), "Represa Ribeirão" (entre 4.700 pés e 6.000 pés) e "Usina Caraguá" (entre 4.700 pés e 7.500 pés), até interceptação do corredor recomendado "F",
- seguir no corredor recomendado "F" na TMA-SP, via posições "Ilha Anchieta", junto de Ubatuba/SP), "Laranjeiras" e "Ponta" (voando entre 3.000 pés e FL065),
- seguir no corredor "F" na TMA-RJ, via posições "Grande" (entre 1.000 pés e FL065), e, como corredor compulsório via posições "Mara", Grama" e "Pontal" (entre 1.000 pés e 4.500 pés) e "Senna" (entre 1.000 pés e 3.000 pés),
- seguir para "Jacarepaguá" (SBJR)

O vôo em regra VFR a partir da posição "Rodoanel Sul" não deve seguir corredor recomendado "R" até interseção com corredor recomendado "F" (na posição "Ilha Anchieta", junto de Ubatuba/SP), uma vez que este corredor (de sentido único) destina-se para tráfego em sentido contrário (RJ-SP).

Em regra IFR, são opções as aerovias (de sentido único) Z49 - com limites FL145 e FL235, somente no Níveis de Vôo ímpares - e Z11 (pelo litoral) - com limites FL145 e FL245, somente no Níveis ímpares. As duas aerovias são Espaço Classe A.

Imagem importada do aplicativo Nexatlas voo - SBMT-SBJR com rota pela AWY Z11

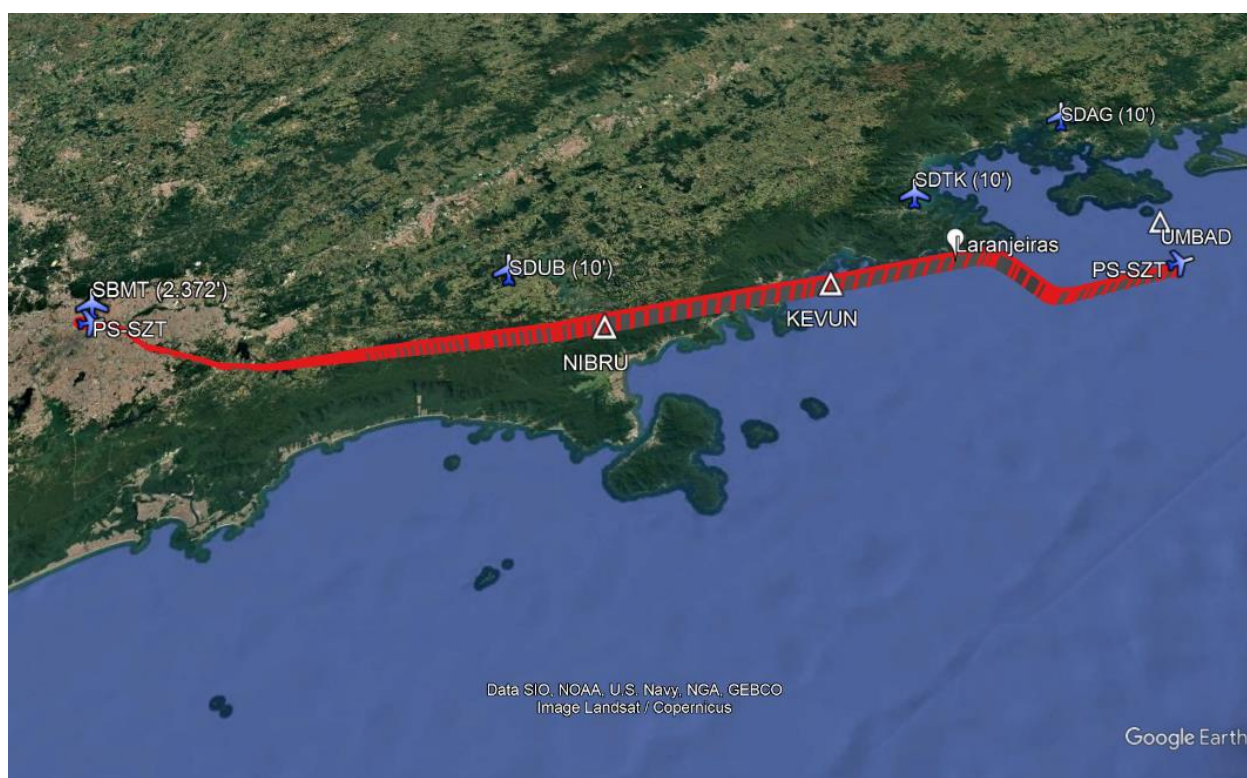
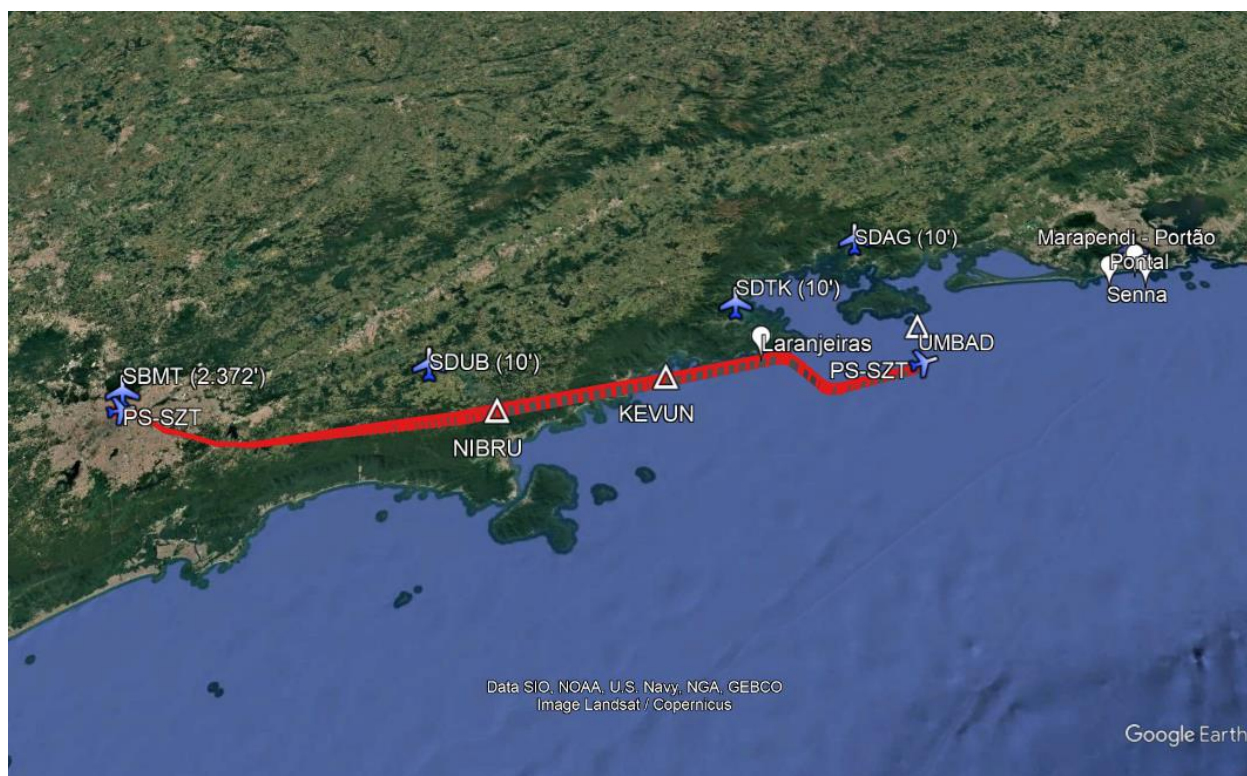


O voo foi rastreado por diversos sistemas.

Rastreamento da plataforma Flightaware

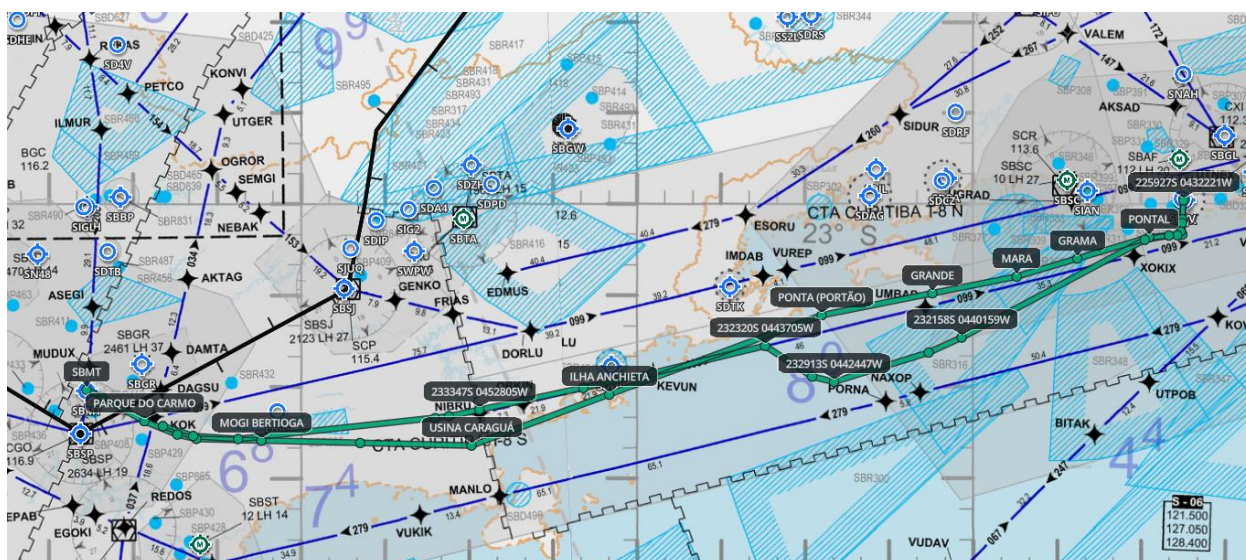
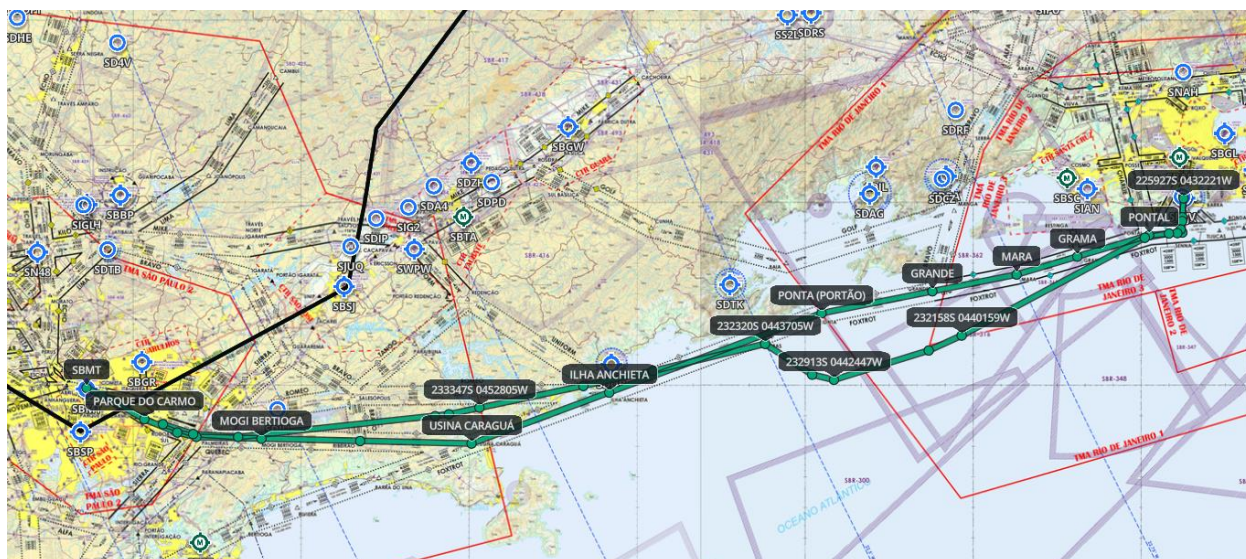


<https://pt.flightaware.com/live/flight/PSSZT>

Rastreamento da plataforma *globe.adsbexchange*

A trajetória do voo rastreada com plotagem de pontos selecionados representativos em aplicativo de planejamento de voo (para fins de estabelecer noção da rota voada):

Imagens importadas do aplicativo Nexatlas



A trajetória do voo rastreada com plotagem de pontos selecionados representativos em aplicativo de planejamento de voo permite observar que o jato basicamente seguiu a saída “30Q”, e seguiu voando pela REA “Q” até a posição “Palmeiras” (em segmento de 3,2 MN após posição “Rodoanel Sul”), atingindo altitude (geométrica) de cerca de 4.750 pés (em voo nivelado) - dentro da faixa vertical do corredor. Nesse ponto o jato inicia ascensão e livrando o corredor (REA) “Q”. A;

Os dados do rastreamento sugerem que o jato iniciou ascensão para além dos limites de altitude previstos para os corredores na passagem pela posição “Palmeiras”, sugerindo que a mudança da regra de voo (de VFR para IFR) a partir deste ponto.

Da posição “Palmeiras” o jato seguiu em ascensão para o fixo inicial da aerovia Z11 “Nibru” (a 64 MN a SE de SBMT - rumo do AD de 115°), atingindo este à altitude (geométrica) de 21.000 pés (6.400 m.), o nível de cruzeiro de cruzeiro do voo, em que permaneceu por cerca de 03 minutos, iniciando descida, em rota (na aerovia). A descida foi iniciada antes do través de Ubatuba (SP), à distância direta de 104 MN (e de 107 MN por rota) de “Jacarepaguá” (SBJR), o que implicaria uma relação 5,45 MN/1.000 pés (5,30 MN/1.000 pés).

Na sequência, no través de Ubatuba (a 100 MN de SBJR), o jato cruzava em descida cerca de 20.700 pés (6.330 m.); no fixo da aerovia Z11 “Kevun” (a 92 MN em distância direta e a 95,8 MN por rota para SBJR), o jato cruzava cerca de 20.025 pés (6.104 m.), a uma razão média de 425 pés/min/., implicando uma relação 5,12 MN/1.000 pés (4,94 MN/1.000 pés).

Após cerca de 19 MN do fixo “Kevun” (e 27 MN antes do próximo fixo da aerovia - “Umbad”), já livrando o través de Paraty/RJ e junto da posição “Laranjeiras” do corredor “F” recomendado (a 73 MN em distância direta e a 78 MN por rota para SBJR), atingindo cerca de 18.825 pés (5.738 m.), o jato curvou à direita, livrando a aerovia, para voar paralelamente à aerovia (e ao corredor “F” - no trecho recomendado, com altura máxima de 6.500 pés), mais afastado da linha do litoral, implicando uma relação 4,17 MN/1.000 pés (4,25 MN/1.000 pés).

Logo após passagem lateral por Angra dos Reis, em ponto a cerca de 49 MN de SBJR e a 53 por rota direta), cruzando cerca de 14.100 pés (4.290 m.), com descida à razão média de 825 pés/min., implicando relação 3,83 MN/1.000 pés (3,84 MN/1.000 pés), o jato curvou à esquerda para voar direto para a posição “Pontal” (no corredor “F”, na TMA-RJ), nesta posição atingindo cerca de 1.800 pés (já dentro dos limites verticais do corredor), o que sugere que neste trecho (a partir da passagem pela lateral de Angra dos Reis) houve a mudança de regra de voo (de IFR para VFR); a descida nesse segmento foi de razão média da ordem de 1.475 pés/min.

O jato ingressou no tráfego do aeródromo com passagem “fly-by” pela posição “Senna” (na Final da pista 03 de SBJR, e a 5,6 MN da cabeceira 03) voando entre 160 e 146 KT a cerca de 1.400 pés - nas posições rastreadas a 5,1 MN da cabeceira 03 na Aproximação Final à altitude de cerca de 1.400 pés e a 3,7 MN da cabeceira 03 na Aproximação Final à altitude de cerca de 1.375-1.350 pés. Pode-se computar que a aproximação final foi voada à média final da ordem de 120 KT, a uma razão da ordem de 675 pés/min., com uma rampa de aproximação com ângulo da ordem de 3,3°.

Dados de rastreamento mostram que o jato voou de “Jacarepaguá” (SBJR) para o “Campo de Marte” (SBMT) no dia 02, em voo no início da manhã, com duração de 44 minutos.