

A ARMADILHA DA AVALIAÇÃO METEOROLÓGICA SUPERFICIAL

O Campo de Marte é um aeródromo diferenciado, não somente por sua localização na **terminal mais movimentada da América Latina**, entre dois dos aeroportos com maior movimento do Brasil (GRU e CGH), mas também pela complexidade e quantidade de movimentos de asa fixa e rotativa, que se utilizam exclusivamente de corredores visuais (REAs e REHs) para chegadas e saídas.

Nesse contexto, destacamos a mudança de teto para voos VFR nessa localidade, que mudou de 1.700ft para 1.500ft, que é o padrão normal utilizado na maioria dos aeródromos conforme ICA 100-12 - Regras do Ar:

5.1.3 Exceto quando autorizado pelo órgão ATC para atender a voo VFR especial, voos VFR não poderão pousar, decolar, entrar na ATZ ou no circuito de tráfego de tal aeródromo se:

- a) o teto for inferior a 450 m (1500 pés); ou
- b) a visibilidade no solo for inferior a 5 km. NOTA: O teto continuará sendo utilizado como parâmetro meteorológico para definir a operacionalidade de um aeródromo (se VFR ou IFR). (NR) - Portaria nº 204/DGCEA, de 8 de novembro 2018.

Para Asa Fixa, o Campo de Marte possui hoje apenas 3 "portões", ou seja, 3 formas únicas de sair: via corredor Quebec, Delta ou November. Dessa forma, alertamos que seja feita a **análise criteriosa das condições meteorológicas em toda terminal São Paulo antes de decidir pela realização de qualquer voo**.

O aeródromo estar aberto, não significa que há condições para a realização de voo, uma vez que as altitudes compulsórias ou mínimas dos corredores VISUAIS podem não ser suficientes para manter o voo em condições visuais.

Com excessão do corredor Quebec, as demais saídas passam entre ou muito próximas de elevações e obstáculos naturais que reduzem de forma significativa a margem de erro ao voar fora desses corredores, e não sendo possível subir sob pena de ferir o gabarito de separação de aeronaves que executam chegadas ou saídas IFR na terminal para GRU ou CGH.

Segue exemplo ilustrativo de condição muito comum, no caso, de saída pelo corredor Delta:

Ao decolar de SBMT (elevação de 2.371 ft), que se encontra **aberto**, com teto de 8.300ft (vide imagem real do METAR ao lado), o piloto ingressará na perna do vento (altitude de 3.600 ft), após a posição ABRIL deverá ascender para 4.100 ft, podendo manter-se na mínima de 3.600 ft, porém poucos segundos após, na posição TRAVÉS ECHO JARAGUÁ passa a ser **COMPULSÓRIA** a altitude de 4.100 ft até PERUS. Nesse momento, as condições encontradas já divergem do METAR da origem, a aeronave se depara com condição IMC à frente.

Nesse momento, ou antes, o comandante reconhecendo seu erro pode tentar regressar solicitando curva de 180 graus, o que pode dependendo do movimento ser negado em um primeiro momento, uma vez que o APP pode solicitar que prossiga até a próxima posição por exemplo para manter separação de tráfego no sentido oposto, gerando tensão e aumento da carga de trabalho, aliado ao receio de ingressar em condição IMC inadvertida. Desnecessário falar sobre o famoso e mortal voo VFR em condição IMC para pilotos não habilitados ou em aeronaves não homologadas para voo em condição instrumento.

Nome: Aeroporto Campo de Marte

Cidade: São Paulo/SP

Dia: 05 Hora: 09:00(UTC) Localização: 23°30'32" S / 46°38'15" W

Visibilidade: Maior ou igual à 10km Teto: 8300ft ou 2530m

Céu: nublado Condições do tempo: Sem tempo significativo

Temperatura: 15°C Umidade relativa: 87% Vento: 130° com 3kt ou 6km

METAR

METAR SBMT 050900Z 13003KT 9999 SCT011 BKN083 15/13 Q1016=



Anteça-se às situações de perigo. Um bom planejamento deve incluir análise detalhada dos produtos meteorológicos disponíveis e amplamente divulgados e de fácil acesso. **Lembre-se que a decolagem é opcional, mas o pouso é obrigatório.**

Além das peculiaridades geográficas da cidade de São Paulo, temos ainda as peculiaridades meteorológicas, que naturalmente decorrem da geografia particular da região, onde as condições climáticas evoluem rapidamente, as vezes surpreendendo até mesmo pilotos experientes.

Recomenda-se que além da consulta de METAR e TAF, seja feita uma análise de **imagens de satélites, câmeras do tempo** e se possível até mesmo ligar para o destino requerido.

Seguem alguns produtos meteorológicos que devem ser consultados e que muitas vezes são ignorados:

-Carta SIGWX: Frentes, formações e outros eventos climáticos significativos;

-GAMET: é uma previsão de área em linguagem clara abreviada para voos em níveis baixos, dentro de uma região de informação de voo ou subárea dela. As previsões de área deverão ser emitidas para cobrir a camada entre o solo e o FL100 (ou até o FL150, nas regiões montanhosas),

-SIGMET: é uma mensagem relativa à ocorrência ou previsão de determinados fenômenos meteorológicos (gelo, ciclone, trovoadas e turbulência) que possam afetar a segurança das operações aéreas. A REDEMET disponibiliza o SIGMET sob a forma de mensagem e representado graficamente (plotado).

Recomenda-se ainda a consulta de **avisos de aeródromos, Sistema de Tempo Severo Convectivo e Descargas Elétricas (RINDAT)**.

Todas essas informações são gratuitas e devem fazer parte do dia-a-dia do piloto, que por hábito deve consultá-las como rotina normal, como um item do checklist pré-voo.

CONCLUSÃO: Não confie em apenas uma ou duas informações isoladas, cruze e interprete o maior número possível de dados, para daí sim, montar o cenário e avaliar a **viabilidade** do voo.