



Exm.º Senhor  
Presidente da Assembleia Legislativa  
Regional dos Açores

Rua Marcelino Lima  
9901-858 HORTA

Sua referência N.º Proc.º	Sua data	Nossa referência Proc.º REQ/GSR/03	Data e número de expedição
---------------------------------	----------	---------------------------------------	----------------------------

**Assunto: RESPOSTA AO REQUERIMENTO Nº 251/VII APRESENTADO PELOS SENHORES DEPUTADOS JOSÉ MANUEL BOLIEIRO E HUMBERTO MELO (PSD) – OPERACIONALIDADE NO ESPAÇO AÉREO E NOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS DOS AÇORES**

Em resposta ao Requerimento em epígrafe, cumre-me transmitir a V. Ex<sup>a</sup>. a seguinte informação:

No sector dos Transportes Aéreos todo o desenvolvimento da actividade está assente em critérios de máxima segurança.

A análise das notícias veiculadas na comunicação social, que põem em causa tal segurança na Região Autónoma dos Açores, tem de ser criteriosa, sobretudo, tendo em conta que a SATA, para poder operar tem de, obrigatoriamente, dispor de uma licença e de um certificado, emitidos pelo INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, nos termos da regulamentação em vigor.

A operacionalidade do espaço aéreo dos aeroportos e aeródromos dos Açores está dependente de vários organismos e instituições nacionais, como são disso exemplo a ANA, SA, a NAV, EP, e o INAC, sobre os quais o Governo Regional dos Açores não tem qualquer poder tutelar, donde resulta, em muitos casos, a impossibilidade de determinar a planificação e a calendarização de investimentos necessários realizar para a melhoria da supramencionada operacionalidade.



O Governo Regional dos Açores efectuou já diversas diligências junto daqueles organismos, de entre as quais salienta a reunião do Secretário Regional da Economia com o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, em 18 de Novembro de 2002, e com o Secretário de Estado das Obras Públicas, em 8 de Julho, p.p., no âmbito das quais foi relevada a necessidade e a urgência na realização de determinados investimentos que, sendo da competência daqueles organismos, ainda se encontram por executar.

Abaixo, transcreve-se uma lista dos assuntos abordados naquelas reuniões, relativos à navegação aérea nos Açores.

“

#### **NO TMA SANTA MARIA**

*A - Cobertura RADAR, uma vez que a Região Autónoma dos Açores é a única região do país não dotada deste equipamento;*

*B - Instalação na ilha do Faial de um repetidor de frequência do ATC SMA (VHF - 131.5), permitindo assim o contacto bilateral entre o ATC e as aeronaves, mesmo que aterradas em qualquer dos Aeródromos dos Grupos Central e Ocidental, o qual está previsto há mais de doze anos.*

*C - Instalação na ilha de S. Jorge de um VOR/DME Terminal (Precisão) em local adequado, considerando a impossibilidade de certificação do VOR/DME, função VOR (VFL/Horta), abaixo de 5.000 pés de altitude, que permitisse:*

*C1 - Informação radial 070°, coincidente com o QDM 250° para o Locator HT (Segmento de aproximação do procedimento LCTR/DME Circling).*

*C2 - Radial / Distância para definir o MAP (Posição de Aproximação Falhada) do procedimento Locator Pi (Pico) da Pista 28.*

*C3 - Radial / Distância para definir o MAP do procedimento Locator Gc (Graciosa) da Pista 27, obviando assim à desactivação do NDB GRA.*

*C4 - Eventual possibilidade de se elaborar um procedimento VOR/DME, com mínimos de volta de pista para o Aeródromo de S. Jorge, substituindo o actual “Cloud Break Procedure”.*

*C5 - Considerando ser a área envolvente às ilhas do Pico, Faial e S. Jorge, a mais problemática em termos de precisão de navegação, mormente quando em condições climatéricas adversas, a instalação do VOR/DME de precisão na ilha de S. Jorge, vem suprir a lacuna actualmente existente, para os voos abaixo dos 10.000 pés de altitude.*

*D - Implementação do serviço VOLMET (Difusão Radiotelefónica dos METARS – Informação Meteorológica) de todos os Aeródromos da Região Autónoma dos Açores, transmitida à hora e aos trinta minutos da hora.*

*E - Instalação de uma estação diferencial de GPS que permita aterragens de precisão nos vários aeroportos e aeródromos regionais.*



**NO AEROPORTO DE PONTA DELGADA**

*A - ILS – Cat I – Pista 30 – Certificação desta ajuda, com os mínimos de tecto e visibilidade inerentes à Cat I.*

*B - Instalação de um cabo de energia eléctrica, exclusivo para o Locator PD, a fim de evitar a partilha com outros utentes, alguns de elevado consumo como acontece de momento, provocando oscilações/erros na informação do equipamento.*

**NO AEROPORTO DA HORTA**

*A - Instalação de ILS/Cat I para a pista 28.*

*B - Melhoria do repetidor da frequência VHF(118.1) da Torre da Horta, de molde a permitir sem interferências e falhas, as comunicações com os aviões aterrados nas ilhas do Pico e S. Jorge.*

**NO AEROPORTO DAS FLORES**

*Estudo para a confirmação da fiabilidade da informação dos anemógrafos, uma vez que subsistem discrepâncias entre os valores dados pela Torre e os disponíveis a bordo dos aviões. “*

Passando a responder directamente às questões colocadas referira-se que, desde a publicação da Resolução n.º 17/2000/A, de 8 de Junho, foram tomadas as seguintes medidas:

A SATA Air Açores já instalou em todos os seus aviões equipamentos GPS.

O VOR de Santa Maria, que permitia apenas a informação Radial (Direcção), foi substituído por um VOR/DME que permite a informação de Radial/Distância. Esta medida, tal como a instalação e a operacionalidade do novo ILS na pista 18, já tinham sido previstas anteriormente, aquando do estabelecimento do “Processo de Reestruturação da TMA (Terminal Control Area) de Santa Maria”, da responsabilidade da NAV, EP.

Em Ponta Delgada, o LOC existente foi substituído por um “Full ILS” para a pista 30, o qual já está operacional, tendo o respectivo procedimento de descida sido publicado no AIP, para entrar em efectividade a partir do dia 23.02.2003. Esta substituição também faz parte do referido Processo de Reestruturação.

Os VOR/DME’s de navegação (Santa Maria, Sete Cidades, Horta e Flores), assim como a utilização do VOR das Lajes e dos dois DME’s ali existentes, permitiram a



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
Presidência do Governo  
Secretária Regional Adjunta da Presidência

criação dos actuais corredores apoiados nas referidas estações VOR. Para tal foram introduzidas alterações pontuais nos corredores da zona do Grupo Central, como por exemplo a desactivação do Rádio-farol de Navegação “GRA”, propriedade da NAV e localizado fora da área de servidão do Aeródromo da Graciosa, por não fazer sentido a sua existência face à actual estrutura da TMA de Santa Maria.

Encontra-se em estudo a possibilidade de ser colocado um VOR/DME em S. Jorge, de forma a otimizar ainda mais a performance dos corredores da zona do Grupo Central, bem como servir de complemento às ajudas de rádio para o tráfego em aproximação àquela ilha.

Estas alterações, implementadas pela NAV, EP, sob proposta da SATA Air Açores e com a aprovação do Instituto Nacional de Aviação Civil, associadas à constituição de novos pontos significativos de controle permitem uma melhor monitorização do tráfego e interligação com os procedimentos de aproximação em vigor.

No que concerne às ajudas de rádio para o tráfego em aproximação, os aeródromos da Graciosa, do Pico e das Flores estão dotados de NDB Locator (*os dois primeiros propriedade do Governo Regional e o último propriedade da NAV*), enquanto que no Aeródromo de S. Jorge tal equipamento é inexistente, por se ter concluído pela sua ineficácia, face à orografia da ilha junto ao aeródromo.

Face a estas alterações foram implementados “Procedimentos de Descida” nas Flores, Pico e S. Jorge apoiados em novas cartas de aproximação, resultantes de um trabalho conjunto da NAV / SATA Air Açores, os quais foram aprovados pelo Instituto Nacional de Aviação Civil.

Com a mais elevada consideração,

A SECRETÁRIA REGIONAL ADJUNTA DA PRESIDÊNCIA

CLÁUDIA ALEXANDRA COELHO CARDOSO MENESES DA COSTA