



INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, I.P.

CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA • PORTUGAL

INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Aeroporto da Portela / 1749-034 Lisboa

Telefone: 21 842 35 02 / Fax: 21 841 06 12

E-mail: ais@inac.pt

Telex: 12 120 – AERCIV P / AFTN - LPPTYAYI

CIA N.º: 33/13

DATA: 22 de outubro de 2013

ASSUNTO: **Extensão Inicial de Pista**

1. INTRODUÇÃO

O aproveitamento do espaço existente antes do início de uma pista para a descolagem de aeronaves, espaço esse que pode corresponder ao “prolongamento de paragem” (stopway) se existir, à “faixa” (strip) e à “Área de segurança no fim da pista” (Runway End Safety Area (RESA)), e a necessidade da sua normalização no território nacional, constituem o propósito desta CIA.

2. OBJETIVO

A presente circular tem como objetivo dar a conhecer as regras para o estabelecimento da “Extensão Inicial de Pista” (EIP), designação proposta para o que na língua inglesa é conhecido como “Runway Starter Extension”. Este conceito que já é aplicado em território nacional necessita de divulgação e de normalização de modo a constituir um padrão para o futuro regulamento de certificação de aeródromos.

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A “Extensão Inicial de Pista” é aplicável a todos os aeródromos terrestres que disponham de áreas correspondentes a prolongamentos de paragem, quando existam, faixa e RESA, pavimentadas e com as mesmas características da pista associada.

Este comprimento extra correspondente à EIP apenas poderá servir para efeitos de descolagem, afetando consequentemente as distâncias declaradas TORA, TODA e ASDA da pista associada. As distâncias de aterragem (LDA) não terão qualquer incremento por esta via, permanecendo inalteradas.

4. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CIA entra em vigor a partir da data da sua publicação

5. EXTENSÃO INICIAL DE PISTA – CARACTERÍSTICAS

- 5.1.** A EIP não poderá ser estendida para lá do fim da RESA em que se insere.
- 5.2.** A largura da EIP será igual à da pista associada, podendo em casos de justificada necessidade ser menor, mas nunca inferior a 2/3 (dois terços) da largura da pista. Nesta situação (EIP = 2/3 da largura da pista), apenas poderá haver lugar a operação diurna.
- 5.3.** As inclinações longitudinal e transversal, a capacidade de carga e superfície do pavimento da EIP, deverão respeitar os mesmos critérios da pista.
- 5.4.** Não é obrigatória a existência de bermas na EIP, mas no caso de existirem deverão ser iguais às da pista, sendo respeitados os requisitos aplicáveis.
- 5.5.** Sempre que se justifique, deverá ser prevista a introdução de uma largura adicional no início da EIP, de modo a permitir a inversão de sentido de deslocamento das aeronaves.
- 5.6.** A sinalização diurna horizontal correspondente ao limite lateral da EIP será constituída por uma linha interrompida, de cor branca e com a mesma largura da linha lateral da pista associada.
- 5.6.1.** Os “traços” e “espaços” da linha interrompida terão igual comprimento e que deve estar compreendido entre 9 m e 15 m.
- 5.6.2.** O início da EIP também será marcado com uma linha interrompida, com a mesma largura da linha lateral, e será constituída por três “traços” e dois “espaços” de igual comprimento, correspondentes a 1/5 (um quinto) da largura da pista (ou da EIP no caso desta ter menor dimensão), conforme mostrado na Fig.1.
- 5.6.3.** A linha de eixo da EIP será substituída por “setas”, em conformidade com a especificação 5.2.4.9 do Vol.I do Anexo 14

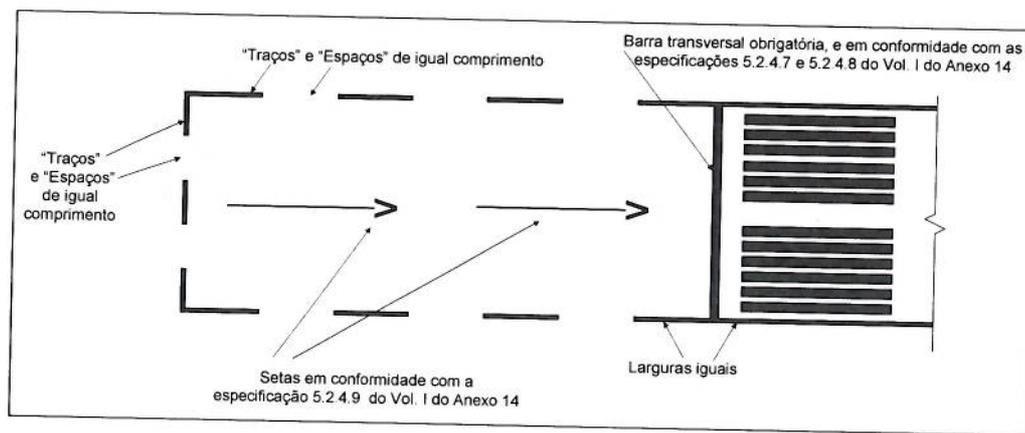


Fig. 1- Sinalização diurna da EIP

5.7.

A sinalização luminosa da EIP consiste em luzes de bordo, omnidirecionais e de cor azul e com um espaçamento nunca superior a 30 m (Fig. 2). No caso de haver coincidência da EIP com uma raquete de viragem (Runway turn pad), a sinalização luminosa terá a configuração ilustrada na Fig. 3. As luzes de bordo da EIP devem estar alinhadas com as luzes de bordo da pista.

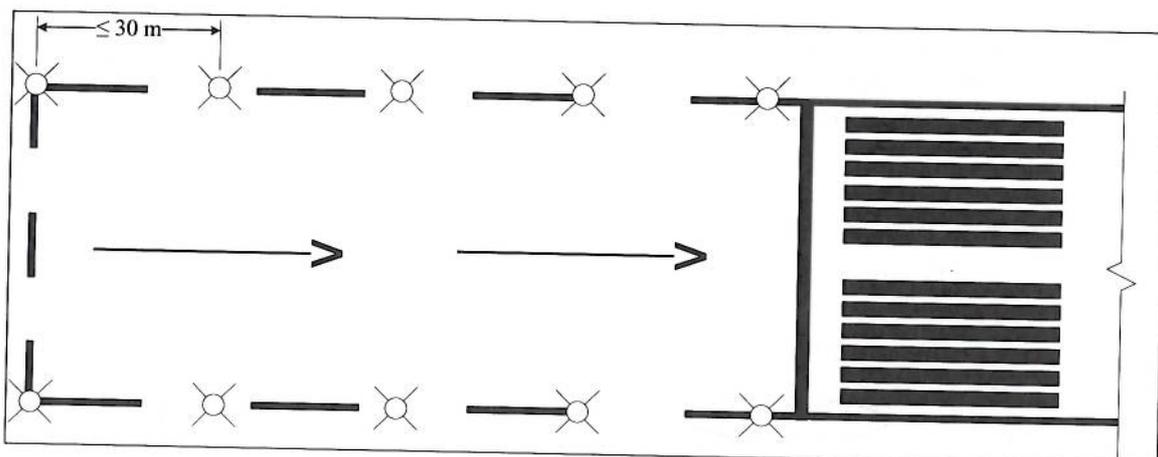


Fig. 2 – Sinalização luminosa da EIP

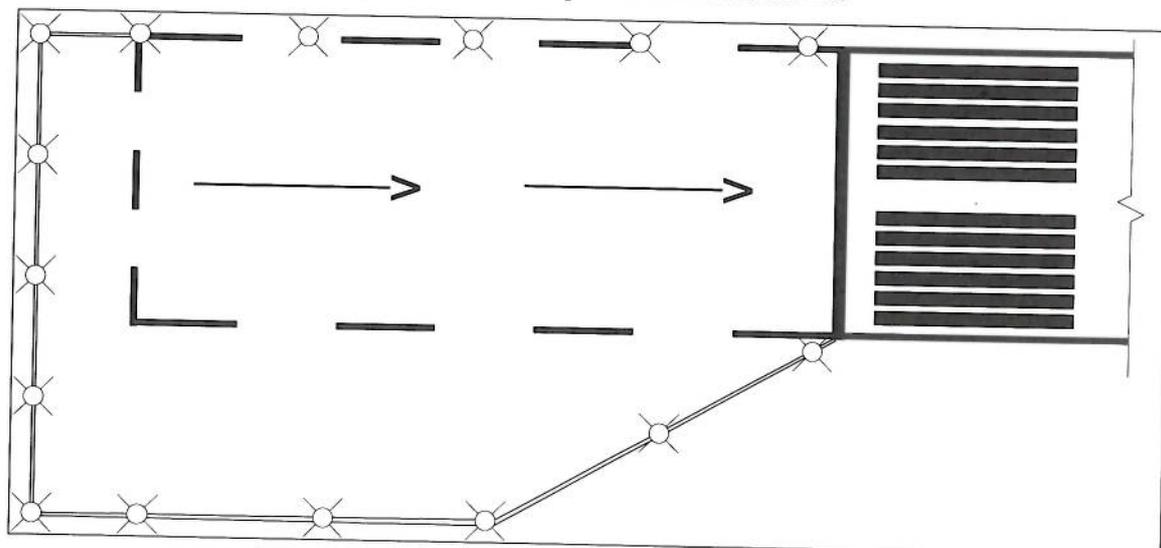


Fig. 3 - EIP inserida em raquete de viragem

6. Cálculo das Distâncias Declaradas

Para exemplificar o cálculo das distâncias declaradas, apresenta-se na Fig. 4 um esquema de uma pista com EIP em ambos os extremos.

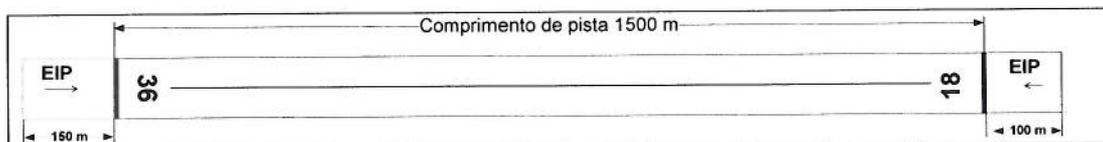


Fig 4. - Exemplo de pista com EIP em ambos os extremos

O quadro I apresenta as distâncias declaradas, calculadas de acordo com o seguinte racional: TORA=1+9 (COMP+EIP); TODA=1+9+7 (TORA+CWY); ASDA=1+9+6 (TORA+SWY); LDA=1 (COMP).

Quadro I - Distâncias

RWY	COMPR	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	EIP
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(9)
18	1500	1600	1600	1600	1500	-	-	100
36		1650	1650	1650	1500	-	-	150

- 6.1. O quadro a ser publicado em sede de informação aeronáutica, deverá referir em observação um texto do tipo “incluindo xx m de pavimento antes da pista”, conforme ilustrado.

Quadro II – Exemplo de quadro para publicação em Manual VFR

RWY	Dimensões e Pavimento	Resistência	Distâncias Declaradas			
			TORA	TODA	ASDA	LDA
18	1500	PCN 45/F/B/W/T	1600*	1600*	1600*	1500
36			1650**	1650**	1650**	1500

* Incluindo 100 m de pavimento antes da pista
**Incluindo 150 m de pavimento antes da pista

O Vogal do Conselho Diretivo

Paulo de Andrade