

Por Grupo
Aeroporto
do Pico (GAPix)

A ampliação da pista do Aeroporto do Pico é técnica e operacionalmente possível... falta ser politicamente exequível!



O GAPix analisou todo o conteúdo do estudo prévio para ampliação da pista do Aeroporto do Pico, tornado público em Agosto de 2024 (http://base.alra.pt:82/Doc_Req/XIIIrequeresp87.pdf) e não apenas as suas conclusões. Este estudo prévio caracteriza-se pelo seu elevado teor técnico que requer uma análise atenta e considerando os vários cenários, não sendo de fácil leitura e interpretação para qualquer pessoa. As conclusões apresentadas, com as quais não concordamos, baseiam-se no objetivo de ter uma pista para operação sem limitações para todas as aeronaves analisadas, sendo identificadas limitações na descolagem de aeronaves da pista 27 (sentido São Roque-Madalena). No entanto, não se referem às possíveis mitigações para essa questão e nem se mencionam as diferentes vantagens que a ampliação traz, identificadas ao longo de todo o estudo.

Tendo este estudo prévio sido tornado público há 4 meses, depois de várias bancadas parlamentares da Assembleia Legislativa Regional terem pedido acesso ao estudo, não se compreende como só agora uma das bancadas (PS Pico) tenha feito a necessária análise técnica e questionado as conclusões do estudo prévio, com o necessário sentido crítico que a questão impõe.

O Governo dos Açores por e simplesmente acatou as recomendações das conclusões do estudo prévio, de duas páginas constantes do ponto 9.2 (volume 2) páginas 88 e 89, sem ir ao cerne da questão e analisar minuciosamente todo o conteúdo, quando existem quadros qualificados no seio da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (SRTMI) para o fazer.

Apesar do GAPix discordar das conclusões do estudo prévio, o conteúdo detalhado do estudo prévio dá a resposta de forma clara em relação à solução tecnicamente acertada para ampliação. Sem entrar em extensos pormenores técnicos, verifica-se o seguinte no que diz respeito à ampliação da pista em 690 metros no sentido Oeste (lado da Madalena) [cf. pág. 84]:

“Conforme se conclui dos estudos de performance, o alongamento melhora a descolagem para todos os modelos de avião. As tabelas que resultam do estudo de performance (veja-se o capítulo correspondente, nomeadamente as tabelas 33 a 40) quantificam essa melhoria em PMTOW. Um PMTOW mais próximo do MTOW aumenta a potencial rentabilidade operacional do avião.

Com a extensão da pista, a aproximação e a aterragem, que estão menos condicionadas, também melhoram e deixam de ter restrições (ou deixam quase, pelo menos teoricamente). Atualmente, estas operações estão limitadas, sobretudo com a pista molhada, por causa dos ventos, porque é difícil tocar no chão no sítio certo e o que resta de pista é escasso. Por isso, o alongamento dá margem para permitir a aproximação e a aterragem em condições mais difíceis.

Dito por outras palavras, o estudo prévio demonstra que a ampliação não apenas melhora as descolagens e aterragens, mas também irá permitir reduzir cancelamentos e irregularidades que atualmente se verificam, aumentando assim a operacionalidade da pista, e isso corresponde, acima de tudo, ao grande desiderato desta obra. Além disso, a ampliação passaria a permitir a operação de aeronaves que agora não podem operar no aeroporto do Pico, como seja os A321neo da SATA-Azores Airlines ou o B737-800 que a TUI operou nos voos da Holanda ao Pico, mas que desistiu devido à inoperacionalidade da pista.

A figura 2 mostra as dimensões atuais da pista e da pista ampliada em 690 metros. O LDA corresponde à distância disponível de aterragem e o TORA corresponde à distância disponível para a descolagem, quer na pista 09, quer na 27. Note-se que o valor de TORA previsto de 2.345m já de si limita o peso máximo à descolagem para algumas das aeronaves consideradas. Por exemplo, estas limitações de TORA existem atualmente no aeroporto de Ponta Delgada para o A321neo e B737-800. Em relação ao LDA, não existe limitação para todas as aeronaves consideradas.

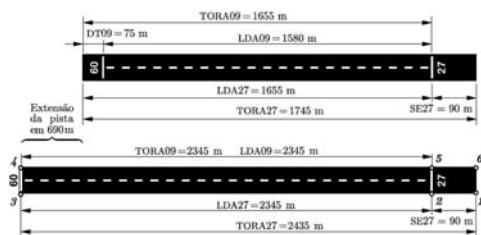


Figura 2: Esquema da pista actual, em cima, e da pista expandida sem deslocação da soleira da pista 09, para obter uma TORA de 2345 m para a pista 09, e mantendo a actual starter extension da pista 27.

Em termos de pormenor, de entre os vários cenários de ampliação considerados no estudo prévio, a escolha acertada do GAPix recai no cenário c-i), que contempla um alongamento de 690 metros para Oeste, com subida da cabeceira de descolagem até à cota 40,0 metros (aumento do declive final da pista com elevação da cabeceira em 2,5 metros) e corte de árvores - tabela 39. No nosso entendimento, esta é a solução que traz mais vantagens, sem onerar demasiado o custo final.

Tabela 39: Estudo de performance de diferentes aviões para o cenário >i) – extensão de 690 m para Oeste com cabeceira Oeste à cota 40,0 m, com pista molhada, cortando algumas árvores

	MTOW (ton)	PMTOW (ton)		Perda (ton)
A320 CEO [FLAP 3]	73,5	71.8 ± 0.3	92% - 93%	5.4 - 5.9
A320 NEO [FLAP 2]	73,5	78.3 ± 3.8	91% - 100%	0 - 7.0
A321 CEO [FLAP 2]	89,0	76.1 ± 6.0	75% - 88%	11.4 - 23.4
A321 NEO [FLAP 2]	89,0	80.0 ± 4.1	77% - 85%	14.9 - 23.1
B737-800 [FLAP 5]	79,0	71,0 ± 4,2	84% - 95%	3,8 - 12,3

Relativamente às questões relacionadas com os obstáculos físicos identificados e que são a origem do estudo complementar da SRTMI, é importante clarificar que os obstáculos apenas afetam um dos quatro movimentos possíveis no Aeroporto do Pico, designadamente na descolagem da pista 27, não tendo impacto nos restantes movimentos (aterragem na 27, aterragem na 09 e descolagem na 09).



Aterragem/Descolagem Pista 09 (sentido Oeste-Este) / Aterragem/Descolagem Pista 27 (sentido Este-Oeste)

Aliás, o estudo prévio menciona, na página 86, que “[e]m termos práticos, depois da extensão, a aproximação e aterragem não ficam condicionadas, salvo por medidas de mitigação fáceis de adotar sem comprometer a segurança nem o peso máximo à aterragem”.

Resta então analisar que impactos os obstáculos têm na descolagem da pista 27, onde a questão pode ser subdividida:

- Se o vento for nulo ou fraco, então as aeronaves podem descolar da pista 09, que não tem obstáculos;
- Se o vento for mais forte (do quadrante Oeste), este tem impacto positivo na sustentação das aeronaves, minorando de forma indireta o problema dos obstáculos, como comprovado pelas figuras 28 e 29 do estudo prévio.

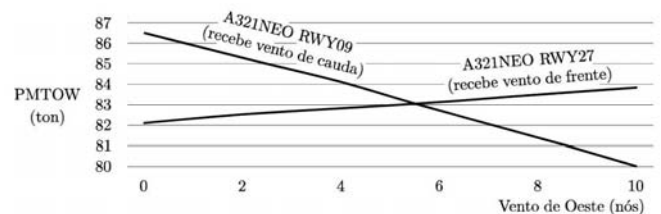


Figura 28: Para o A321NEO, a pista 09 tem vantagem para vento de Oeste até 5,5 nós; a pista 27 tem vantagem para ventos mais fortes.

Ou seja, para além do corte de árvores e aumento do declive final da pista, os obstáculos são minorados pelo efeito do vento, quer quando este está presente, quer também quando não está. Em todo o caso, o estudo prévio considerou o pior dia em termos meteorológicos, isto é, pista molhada e sem vento. Mesmo que, por absurdo, se considere que este dia ocorre em 50% do tempo (que será certamente um exagero), isto significa que nos restantes 50% o desempenho é sempre melhor do que o apresentado no estudo prévio. Mesmo considerando o pior dia do ano, o estudo prévio demonstra como existe uma aeronave que ficaria a operar a 100% com a ampliação (A320neo!) (Boeing 737-800 a 95%, A320ceo 93%) na descolagem na 27 e a 100% na descolagem na 09, para o A320ceo e neo e reduzida limitação nas restantes aeronaves.