

COMO FUNCIONA O SISTEMA

Um avião passa a ser monitorado pelo aeroporto de Florianópolis quando está a 65 quilômetros da Capital. Nessa fase do voo, o controle de aproximação, em Florianópolis, começa a monitorar a aterrissagem. Quando a distância cai para 8 quilômetros da pista, a torre de controle assume e orienta o piloto até tocar o solo. Entenda como os sistemas de segurança ajudam os pousos e decolagens.

ESTAÇÕES METEOROLÓGICAS

(R\$ 2,8 milhões)

As duas torres servem para medir as condições climáticas, e uma delas funciona como reserva. As antigas não tinham problemas, mas pelas regras da Aeronáutica, são trocadas antes de apresentar defeitos. O sistema inclui dois radares frente a frente, que servem para medir o teto, base das nuvens, o chamado RVR.

CABECEIRA OESTE

Segunda pista

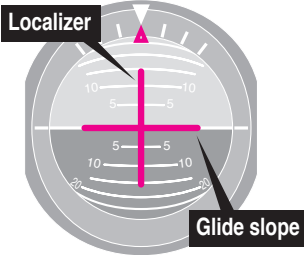
Pista principal
2,3 mil m x 45 m

Pátio para aviões

ILS

(R\$ 3,5 milhões)

O equipamento serve para pousos por instrumentos. Ele é composto por duas unidades chamadas de Localizer e Glide Slope.



O cruzamento dos dois planos forma uma linha e basta o piloto segui-la para chegar à cabeceira da pista. Com o equipamento, é possível chegar em segurança mesmo em dias de mau tempo.

GLIDE SLOPE

Fica a 300 metros da cabeceira e funciona com ondas de rádio, forma um plano horizontal que serve para aeronave ficar alinhada com a pista e o piloto saber onde começa o asfalto.

Ondas de rádio

Pista

3°

25 quilômetros

LOCALIZER

Emite ondas de rádio que formam um plano vertical que mostra a posição exata do meio do asfalto.

Ondas de rádio

25 quilômetros

Pista

Aparelho

3°

DVOR

(R\$ 3,2 milhões)

O aparelho emite sinais em todas as direções que são captados pelos aviões. O equipamento serve para o piloto saber como está sendo a aproximação do Aeroporto Hercílio Luz.

SC

O aparelho emite sinais em 360 graus a uma distância de cem quilômetros.



TORRE DE CONTROLE

(2,5 milhões)

Os computadores e sistemas de comunicação da torre de controle foram substituídos por modelos automatizados. Antes era preciso informar por telefone a posição do avião, o que gerava margem para interpretação e erros. Outra vantagem, é que agora a informação chega a todos simultaneamente.

CABECEIRA LESTE

CONTROLE DE APROXIMAÇÃO

(R\$ 7 milhões)

É formado por um radar que informa a posição do avião no espaço aéreo e ajuda a começar o procedimento de aterrissagem e a ordenar a chegada dos voos.

