



RELATÓRIO SÍNTESE

MARÇO DE 2014

REVISÃO 1 – JANEIRO DE 2015

SUMÁRIO GERAL

VOLUME I – RELATÓRIO SÍNTESE

VOLUME II – CADERNO DE PLANTAS

FIGURA 1 – SITUAÇÃO ATUAL DO AEROPORTO

FIGURA 2 – ZONEAMENTO FUNCIONAL ATUAL

FIGURA 3 – SITUAÇÃO ATUAL – ÁREAS DE SEGURANÇA

FIGURA 4 – PBZPA EM VIGOR

FIGURA 5 – SITUAÇÃO PATRIMONIAL ATUAL

FIGURA 6 – IMPLANTAÇÃO FINAL

FIGURA 7 – 1ª FASE DE IMPLANTAÇÃO – 2017

FIGURA 8 – 2ª FASE DE IMPLANTAÇÃO – 2020

FIGURA 9 – IMPLANTAÇÃO FINAL – ÁREAS DE SEGURANÇA

FIGURA 10 – ÁREA PATRIMONIAL PROPOSTA

FIGURA 11 – ZONEAMENTO FUNCIONAL PROPOSTO

VOLUME I

RELATÓRIO SÍNTESE

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO

1.1. Diretrizes Gerais de Planejamento

1.2. Justificativa do Estudo

2. CARACTERIZAÇÃO ATUAL E FUTURA

2.1. Caracterização Atual

2.1.1. Dados Básicos

2.1.2. Dados de Operação

2.1.3. Área Patrimonial

a. Zoneamentos Atuais

2.1.4. Sistema de Pistas de Pouso e Decolagem

a. Características Físicas

b. Auxílios à Navegação Aérea

2.1.5. Sistema de Pistas de Táxi

2.1.6. Sistema de Pátios de Aeronaves

2.1.7. Principais Edificações

a. Terminal de Passageiros

b. Terminal de Cargas

c. Hangares

d. Prédios da Manutenção

e. Parque de Abastecimento de Combustível – PAA

f. Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC

2.2. Caracterização Futura

2.2.1. Dados Básicos – Aeronaves de Planejamento

2.2.2. Dados de Operação

2.2.3. Fases de Implantação

- a. Primeira Fase de Implantação – 2017**
- b. Segunda fase de Implantação – 2020**
- c. Implantação Final**

1. APRESENTAÇÃO

O presente Plano Diretor do Aeroporto Jorge Amado – PDir SBIL/2014, em Ilhéus/BA, define a capacidade máxima de aproveitamento do sítio aeroportuário e apresenta um diagnóstico que indica as intervenções necessárias ao longo dos horizontes de planejamento admitidos. Estabelece, também, diretrizes e orientações para os projetos e programas de desenvolvimento do aeroporto.

Principais Estudos constituintes do Plano:

- ➔ Descrição, de forma sucinta, da caracterização atual do sítio aeroportuário, em termos da infraestrutura instalada e da situação patrimonial;
- ➔ Atualização dos estudos de demanda e capacidade projetada;
- ➔ Apresentação da concepção de desenvolvimento do aeródromo para cada fase de implantação, selecionada entre as alternativas de desenvolvimento deste sítio aeroportuário, de forma a identificar o atendimento aos requisitos de segurança operacional para a operação atual e para a pretendida em cada fase proposta;
- ➔ Desenvolvimento de diagnóstico do planejamento para um horizonte de 20 anos; e
- ➔ Avaliação da capacidade máxima do sítio por intermédio do desenvolvimento dos principais componentes aeroportuários.

1.1. Diretrizes Gerais de Planejamento

- ➔ Assegurar a ocupação do sítio patrimonial para a sua capacidade máxima;
- ➔ Atender aos critérios preconizados no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 154 (RBAC 154 – Projeto de Aeródromos), da Agência Nacional de Aviação Civil, para a configuração geral do aeroporto;
- ➔ Buscar uma relação equilibrada entre a capacidade do sistema de pistas e dos demais componentes para a máxima utilização do sítio (implantação final);
- ➔ Promover a implantação harmônica e equilibrada das facilidades, em cada etapa de desenvolvimento até o esgotamento da capacidade do sítio;
- ➔ Planejar a ocupação do sítio aeroportuário para horizonte de 2029, com a sua primeira fase de implantação tendo a flexibilidade necessária ao desenvolvimento proposto;
- ➔ Estabelecer condições operacionais do sistema de pista de forma a compatibilizar as operações aeronáuticas com o gerenciamento da navegação aérea e o zoneamento urbano no entorno do aeroporto;

- ➔ Considerar os aspectos do meio-ambiente e de relacionamento urbano, principalmente quanto às restrições ambientais e impactos do desenvolvimento do aeroporto sobre a área circunvizinha ao sítio aeroportuário;
- ➔ Orientar a compatibilização dos Planos de Zona de Proteção e de Zoneamento de Ruído, interagindo com o Município e Estado, com o objetivo de adequar o uso e ocupação do solo na área de entorno, com as atividades aeronáuticas;
- ➔ Priorizar os aspectos de economicidade e balanceamento na equalização entre capacidade demanda projetada e expansões previstas;
- ➔ Prever áreas especiais para teste de motores, de forma a não causar incômodo às áreas urbanas, e para inspeção de aeronaves sob qualquer tipo de ameaça, conforme normas específicas.

1.2. Justificativa do Estudo

O Plano Diretor do Aeroporto de Ilhéus - BA (PDIR/SBIL/10-85) foi elaborado em 1985 e aprovado pela Portaria EMAER Nº 013/1SC4, de 17 de dezembro de 1987, tendo definido as principais diretrizes para o desenvolvimento geral do aeroporto.

Após passados tantos anos desde a conclusão do referido Plano Diretor, a justificativa primária para o presente estudo de planejamento torna-se o próprio tempo decorrido e as mudanças ocorridas nas premissas e parâmetros que balizaram o estudo original.

Projetos e obras em andamento requerem um embasamento técnico de planejamento, somente possível abordando o desenvolvimento de todos os principais sistemas componentes do complexo aeroportuário, de forma balanceada, a partir de premissas e estimativas de demanda atualizadas.

Notoriamente, a atividade do transporte aéreo sempre esteve direta e intimamente ligada ao desempenho da economia. Portanto, convém referenciar a relativa estabilidade econômica desde 1994, que foi responsável por variações acentuadas e imprevistas da demanda desse meio de transporte, em todos os segmentos do tráfego aéreo, justificando revisões de todo o planejamento da infraestrutura aeroportuária nacional.

2. CARACTERIZAÇÃO ATUAL E FUTURA

2.1. Caracterização Atual

2.1.1. Dados Básicos

- Nome Oficial: Aeroporto de Ilhéus/Jorge Amado;
- Endereço: Rua Brigadeiro Eduardo Gomes, S/N
- Sigla OACI: SBIL;
- Sigla IATA: IOS;
- Ponto de Referência do Aeródromo (ARP): 14° 48' 54" S/039° 02' 00" W;
- Localização no Aeródromo: 03 km ao sul do centro da cidade
- Elevação do aeródromo: 4,00 m;
- Temperatura de Referência do Aeródromo: 29,7° C;
- Declividade Magnética / Variação Anual: 23°30' W (2012)

2.1.2. Dados de Operação

O Aeroporto de Ilhéus era homologado para operações VFR e IFR não-precisão, diurna e noturna, entretanto existe um NOTAM – Suplemento AIP 15/2014 que mantém fechado o aeródromo para procedimento IFR, durante o período de 06 de fevereiro de 2014 até 1º de dezembro de 2014. O referido aeroporto não possui Área de Controle de Terminal (TMA), Não possui Centro de Controle de Área (ACC), sendo o serviço de controle de aproximação (APP) prestado em tempo integral 24h. No Aeroporto, existe o Serviço de Informação de Voo de aeródromo, AFIS, como pode ser observado no quadro abaixo:

Quadro 1 – Controle de Tráfego Aéreo

Tipo	Tipo de Operação	Executor
APP	24h	SBIL_Infraero

- ACC- Centro de Controle de área

Os tipos de tráfego e os segmentos operados nesse aeroporto são:

- ➔ Para Passageiros
 - Doméstico Regular e Não-Regular; e
 - Aviação Geral.
- ➔ Para Cargas
 - Doméstico Não-Regular;

O aeroporto de Ilhéus/BA operou, no ano de 2009, 100% como regra de voo VFR, num total de 9.810 movimentos.

Os dados referentes à utilização de cada cabeceira no ano base, de 2009, indicam os seguintes percentuais: 89,34% para a cabeceira 11 e 10,66% para a cabeceira 29.

Em análise de dados mais recentes, o ano de 2012 apresentou os seguintes percentuais: 90,17% para a cabeceira 11 e 9,83% para a cabeceira 29.

A Figura A apresenta o anemograma para o período de janeiro de 2008 a dezembro de 2012.

- A Direção e Velocidade Média do Vento são em relação ao NORTE VERDADEIRO;
- A Direção do Vento é expressa em graus e a Velocidade do Vento em nós (kt);
- A velocidade informada é referente à média de 10 minutos;
- Vento máximo observado no período em nós: 22kt (2010);
- Foram observadas 190 ocorrências de vento calmo (0 kt);
- Tabela de equivalência: 1 kt = 1,852 km/h.

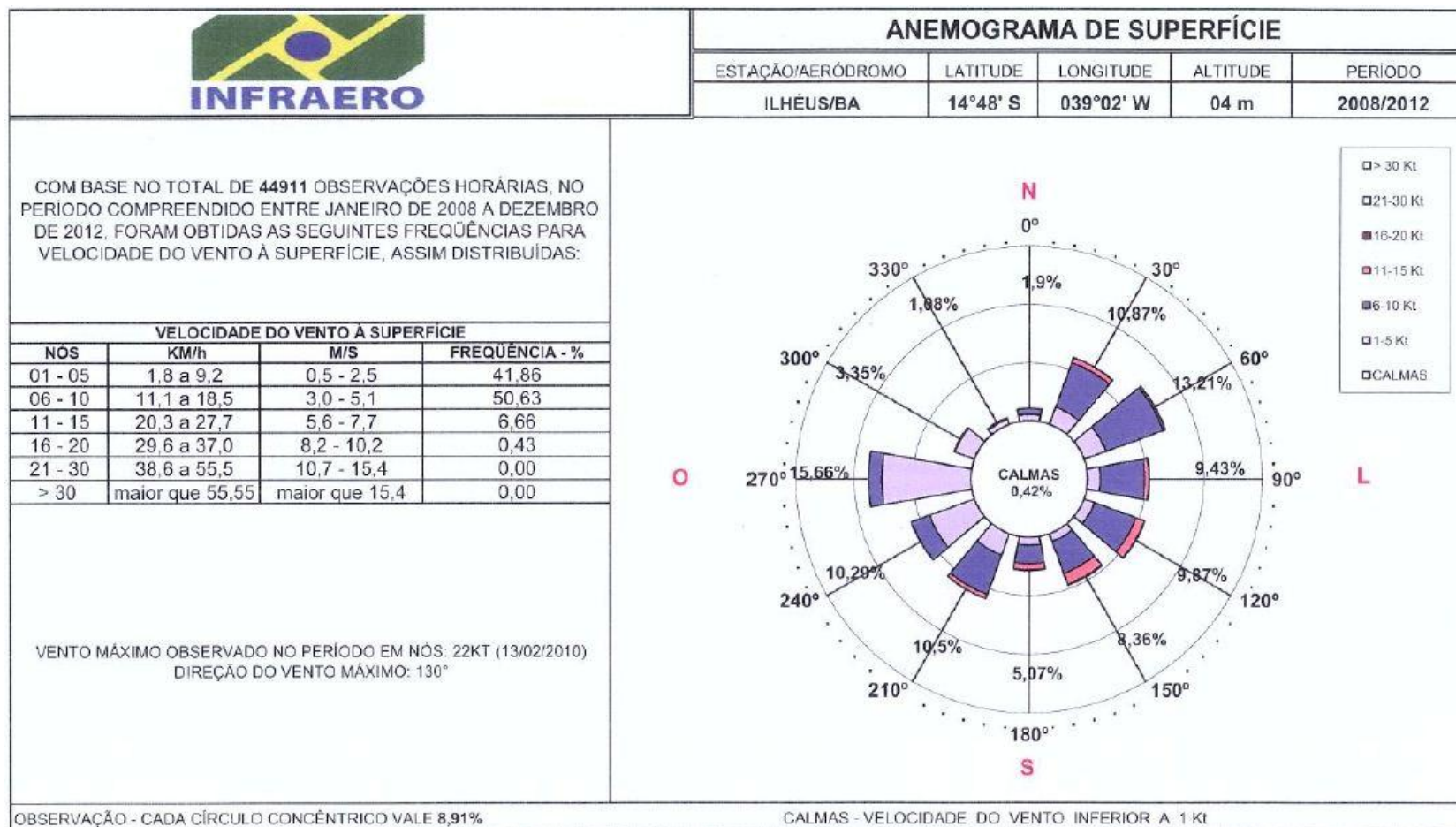


Figura A – Anemograma de Superfície do Aeroporto de Ilhéus.

2.1.3. Área Patrimonial

A situação patrimonial do Aeroporto de Ilhéus (BA) é apresentada no Quadro 2 e na Figura 5 (Volume II - Caderno de Plantas).

Quadro 2 – Situação Patrimonial do Sítio Aeroportuário

ÁREA PATRIMONIAL (m ²)	
Área total do aeroporto:	739.677,71
Área regularizada	735.310,39
Área legalizada :	1.328,80
Área a legalizar :	3.038,52
Área militar:	-

A Área do aeroporto é totalmente civil e está sob jurisdição da INFRAERO, sendo composta pelos Tombos BA.028-001 de 735.310,39 m², Tombo BA.028-002 de 3.038,52 m² e BA.028-003 de 1.328,80 m², conforme Processo Nº 20-01/2594/94.

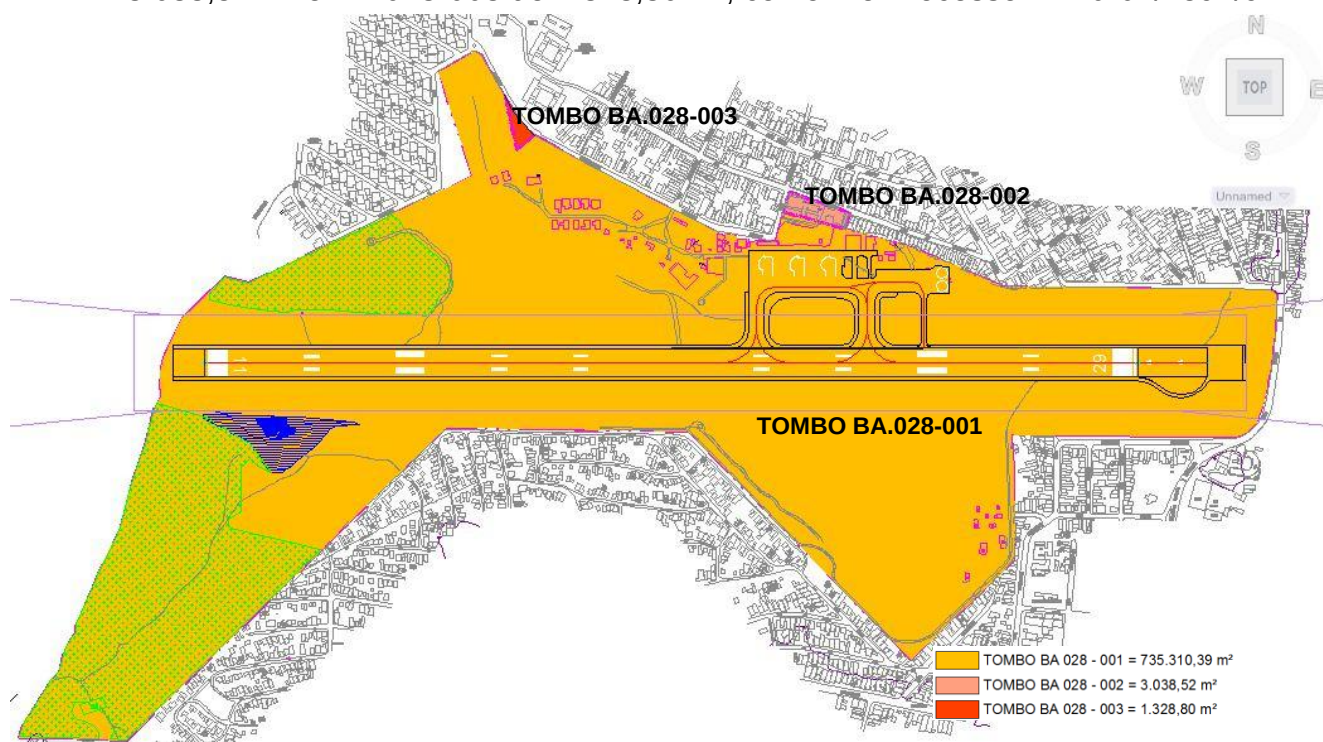


Figura B- Croqui da Situação Patrimonial do Aeroporto.

O detalhamento das áreas do Aeroporto de Ilhéus é apresentado no Quadro abaixo:

Quadro 3 – Áreas do Aeroporto de Ilhéus:

DENOMINAÇÃO	ÁREA (m²)	OBSERVAÇÃO
1	735.310,39	TOMBO BA.028-001
2	3.038,52	TOMBO BA.028-002
3	1.328,80	TOMBO BA.028-003
Área Total	739.677,71	

a. Zoneamentos Atuais

Como não há atividades militares que caracterizam uma Base Aérea, o Aeroporto de Ilhéus/Jorge Amado não é compartilhado, porém existe uma área de PNR (Próprio Nacional Residencial) onde residem militares e empregados da Infraero, tratada como área especial.

O Zoneamento Funcional (Figura 2 - Volume II – Caderno de Plantas) divide a área do sítio do aeroporto em quatro grandes partes: Área de Manobras, Área Terminal, Área Secundária e Área Especial, contendo os seguintes componentes:

Área de Manobras

- ✓ Sistema de Pistas (pouso/decolagem, pistas de táxi e saídas, faixa de pista);

Área Terminal

- ✓ Sistemas Terminais de Passageiros;
- ✓ Sistema Administrativo e de Manutenção;
- ✓ Sistema de Apoio – SESCINC, PAA;
- ✓ Sistema das Companhias Aéreas;
- ✓ Navegação Aérea;
- ✓ Pátio de Aviação Regular.

Área Secundária

- ✓ Sistema da Aviação Geral;
- ✓ Instalações e serviços destinados às atividades complementares não ligadas diretamente à Aviação Regular;

Área Especial

- ✓ Áreas com restrições ambientais;
- ✓ Instalações de PNR (Próprio Nacional Residencial);
- ✓ Aeroclube.

2.1.4. Sistema de Pistas de Pouso e Decolagem

a. Características Físicas

A pista principal de pouso/decolagem possui 1.577,00 metros de comprimento e 45,00 metros de largura, com PCN = 35/F/B/X/T. No entanto, a cabeceira 29 foi deslocada em 110 m, em virtude de obstáculos, tendo sido homologado, assim, um stopway para a cabeceira 11 de 60m. A pista tem orientação de Azimute Verdadeiro = 87° 30' com designação de cabeceiras 11/29, sendo suas coordenadas:

Cabeceira 11

- ➔ Coord. Geográficas: latitude 14° 48' 58" S
longitude 039° 02' 26" W
- ➔ Coord. UTM: norte 8.362.012,15 N
leste 495.643,91 E

Altitude: 2,75 m

Cabeceira 29

- ➔ Coord. Geográficas: latitude 14° 48' 56" S
longitude 039° 01' 33" W
- ➔ Coord. UTM: norte 8.362.054,18 N
leste 497.109,46 E
- ➔ Altitude: 4,57 m

A pista de pouso e decolagem 11/29 conta com áreas de giro na cabeceira 29, antes da mesma ser deslocada. Existem áreas de paradas (*stopways*), com dimensões de 60 x 45 m na cab.11 e 50 x 45 m na cab.29.

Nos quadros a seguir, estão relacionadas as principais características da pista de pouso e decolagem e a infraestrutura aeroportuária atual pode ser

observada nas seguintes figuras constantes do Volume II – Caderno de Plantas:

- Figura 1 – Situação Atual do Aeroporto
- Figura 3 – Situação Atual - Áreas de Segurança
- Figura 4 – Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo

Quadro 4 – Pista de Pouso e Decolagem – Características Físicas

PISTA DE POUSO E DECOLAGEM				
RWY	RUMO MAGNÉTICO	DIMENSÕES (m)	NATUREZA SUPERFÍCIE	RESISTÊNCIA (PCN)
11	111	1577 x 45	ASPH	35/F/B/X/T
29	291	1577 x 45	ASPH	35/F/B/X/T
ZONA LIVRE DE OBSTÁCULOS (CLEARWAY)			ZONA DE PARADA (STOPWAY)	
RWY	DIMENSÕES (m)	RAMPA QUE LIVRA OS OBSTÁCULOS (se houver)	DIMENSÕES (m)	NATUREZA SUPERFÍCIE
11	-	-	60 x 45	ASPH
29	-	-	50 x 45	ASPH
DISTÂNCIAS DECLARADAS (m) (*)				
RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
11	1.467	1.467	1.637	1.577
29	1.577	1.577	1.627	1.467

(*) NOTAM – Suplemento AIP 100/2013 RWY AMDT 11.07.2013

Quadro 5 – PPD – Faixas de Pista, Faixa Preparada e RESA

FAIXA DE PISTA			
RWY	DIMENSÕES (m)	NATUREZA SUPERFÍCIE	RESISTÊNCIA
11/29	1.807 x 150	Variável	-
FAIXA PREPARADA			
RWY	DIMENSÕES (m)	NATUREZA SUPERFÍCIE	RESISTÊNCIA
11/29	1.807 x 150	Variável	-
ÁREA DE SEGURANÇA DE FIM DE PISTA (RESA)			
RWY	DIMENSÕES (m)	NATUREZA SUPERFÍCIE	RESISTÊNCIA
11	Conforme a carta ADC, não existe áreas de segurança de fim de pista (RESA).		
29			

b. Auxílios à Navegação Aérea

A classificação do controle de tráfego aéreo, segundo os critérios de qualidade dos serviços de comunicação e dos auxílios à navegação aérea instalados, determina a classe VFR/IFR de Não Precisão para este aeroporto, dispondo para tanto, dos seguintes equipamentos e órgãos de apoio a este serviço:

Quadro 6 – Auxílios à Navegação Aérea - Instalações e Equipamentos

Auxílios à Navegação Aérea					
Tipo	Localização				Altitude (m)
	Coordenadas Geográficas		Coordenadas Planas UTM (m)		
	Latitude (S)	Longitude (W)	Norte (N)	Leste (E)	
NDB YLH	14° 48’ 44”	39° 02’ 12”	8.362.452,57	496.050,71	46,76
ABN - L2	14° 48’ 48”	39° 02’ 08”	8.362.323,88	496.155,71	46,76
Auxílios à Navegação Aérea					
Tipo	Localização				Altitude (m)
	Coordenadas Geográficas		Coordenadas Planas UTM (m)		
	Latitude (S)	Longitude (W)	Norte (N)	Leste (E)	
Farol rotativo	-	-	8.362.278,6	496.117,03	-
Biruta	14° 48’ 54”	39° 01’ 59”	8.362.138,4	496.451,79	-
Antena VHF (120,1)	14° 47’ 15”	39° 02’ 12”	8365.164,9	496.042,21	-
Abrigo meteorológico	14° 48’ 54”	39° 01’ 59”	8362129,1	496423,57	3,41
Anemômetro	14° 48’ 54”	39° 01’ 59”	8362139,3	496438,99	3,44
Tetômetro	14° 48’ 54”	39° 02’ 13”	8362122,8	496.028,80	1,92
Pluviômetro	14° 48’ 54”	39° 02’ 12”	8362123,7	496.049,00	1,77
Estação Meteorológica	14° 48’ 54”	39° 01’ 59”	8362123,4	496.447,30	1,94
Est.met. De emergência (EME)	14° 48’ 54”	39° 01’ 59”	8362127,8	496.447,30	3,12

A maioria dos equipamentos de auxílio a navegação aérea instalados na aérea do aeroporto não é frangível, de acordo a Figura 3 – Situação Atual/Áreas de Segurança (Volume II – Caderno de Plantas).

Órgãos de Navegação Aérea

- Sala de Informações Aeronáuticas (AIS);
- Módulo Operacional de Navegação Aérea (MONA).

Auxílios visuais

–

- Biruta/Farol de Aeródromo;
- PAPI (RWY 11);
- Luzes de Cabeceira
- Luzes de borda de pista;
- Luzes de indicação de trajetória de pista de táxi.

Órgãos Meteorológicos

- Estação Meteorológica de Aeródromo;
- Estação Meteorológica de Emergência.

Auxílios Meteorológicos

- Anemômetro aeronave do lado esquerdo da RWY 11/29.

2.1.5. Sistema de Pistas de Táxi

As pistas de táxi apresentam as seguintes características:

Quadro 7 – Pistas de Táxi – Características Físicas

Identificação	Largura (m)	Comprimento (m)	Natureza do Piso	Localização
TWY A – ALFA (perpendicular)	24,50	87,35	ASPH	Pátio Av. Regular
TWY B - BRAVO (perpendicular)	25,75	87,75	ASPH	Pátio Av. Regular
TWY C - CHARLIE (perpendicular)	8,00	87,70	ASPH	Pátio Av. Geral

2.1.6. Sistema de Pátios de Aeronaves

O aeroporto de Ilhéus (SBIL) possui 2 pátios, sendo um para aviação regular e um para aviação geral. Ainda possui duas posições de aeronaves de asas rotativas junto ao pátio de aviação geral.

O pátio de aviação regular apresenta 3 posições para aeronaves de grande porte (B 737-700, A319). O pátio destinado às aeronaves da aviação geral possui 7 posições para aeronaves de pequeno porte. Abaixo estão relacionadas as características e informações referentes à destinação e localização dos pátios de aeronaves.

Quadro 8 – Pátios de Aeronaves – Características Físicas

Designação	Área (m ²)	Piso	Resistência PCN	Destinação / Localização
Pátio Aviação Regular	10.320	Concreto	35/R/C/X/T	Em frente ao TPS.
Pátio Aviação Geral	3.165	ASPH	35/F/C/X/T	Em frente ao PAA.
Pátio Aviação Rotativa	1.115			Em frente ao PAA, junto ao Pátio da Av. Geral

A Figura C, a seguir, apresenta os pátios de aeronaves.



Figura C – Localização dos Pátios – SBIL.

2.1.7. Principais Edificações

a. Terminal de Passageiros

O Aeroporto de Ilhéus, atualmente, conta com um terminal de passageiros. Este possui área 3.250,00 m², distribuída em 1,50 níveis operacional (atividades operacionais, comerciais e administrativa). Existe no pavimento superior um terraço panorâmico de 400m², onde também está localizada a administração da Infraero.

A discriminação de todas as áreas componentes do TPS é a seguinte:

Quadro 9 – Terminal de Passageiros – Setorização

Setor	Área aproximada (m ²)
Operacional	2.380,00
Manutenção	136,00
Comercial	334,00
Terraço panorâmico	400,00

O Terminal de Passageiros – TPS processou, no ano-base (2009), 361.378 passageiros. Baseando-se no estudo de projeção de demanda para o ano de 2019 (primeiro horizonte do PDir), verifica-se a previsão de demanda de 1.173.094 pax/ano. Deste modo, é impreterível a ampliação ou implantação de uma nova área destinada ao TPS.

b. Terminal de Cargas/Cias Aéreas

Não existe Terminal de Cargas (TECA,) da INFRAERO, no aeroporto de Ilhéus/ Jorge Amado (SBIL). O processamento da carga é realizado pelas companhias aéreas em edificação própria e fora dos limites patrimoniais do aeroporto. No entanto, existe uma edificação dentro dos limites patrimoniais que está sendo utilizada para a manutenção das companhias aéreas, conforme apresentado a seguir:

Quadro 10 – Atividades das Cias Aéreas – Características Físicas.

Designação	Área Total (m ²)	Área Edificada (m ²)	Atividades
GOL/Varig	280,00	280,00	Manutenção

c. Hangares

Existem dois hangares no SBIL, um de propriedade do Aeroclube, que se encontra desativado e outro de propriedade da Infraero que está sendo utilizado para manutenção.

d. Prédios da Administração e de Manutenção

A administração do aeroporto encontra-se dentro do TPS e ocupa cerca de 400,00 m² de área, utilizada pela sala da superintendência e secretária, salas da gerência administrativa, financeira, operacional, entre outras.

A edificação utilizada para manutenção do aeroporto ocupa uma área de 284,00 m² e está localizada entre a SCI e o PAA próximo ao pátio da Aviação Geral.

e. Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA)

Atualmente, apenas uma empresa fornece combustível de aviação no aeroporto de Ilhéus, a Raízen Combustíveis S.A. que disponibiliza gasolina (AVGAS), em um lote de 188,38 m², com tancagem de 20 m³, e querosene (JET-A1), em um lote de 1.412,85 m², com tancagem de 150 m³. O PAA se localiza em frente ao Pátio 2, da Aviação Geral.

O Transporte para abastecimento das aeronaves é feito pela rede de caminhões.

O consumo mensal, por tipo de combustível, do mês pico, é apresentado no quadro a seguir:

Quadro 11 – Consumo de Combustível (m³)

Ano	Combustível	Meses (Maior consumo)	Consumo (m ³)
2012	Jet A-1 (Raízen Combustíveis S.A.)	Jan/2012	7,6
	AVGAS (Raízen Combustíveis S.A.)		7,6

f. Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC)

Atualmente, o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio está situado entre o Terminal de Passageiros e o prédio da manutenção. A SESCINC ocupa uma edificação de 550,00 m² aproximadamente. A categoria disponível é 6 (Portaria nº 9/DIRENG de 25 de outubro de 2005).

O quadro apresentado a seguir mostra as características dos equipamentos disponíveis no aeroporto.

Quadro 12 – Equipamentos de Salvamento – Características

Nº de Veículos	Tipo	Quantidade de Agentes Extintores		
		Água(l)	PQS (Kg)	LGE(l)
01DOSA131	Caminhão CCI – Marca: Iveco Magirus - Tipo 4	5700	250	750
01DOSA201	Caminhão CCI – Marca: Iveco Magirus - Tipo 4	5700	250	750
01DOSA122	Caminhão CCI – Marca: Iveco Magirus - Tipo 4	5700	250	750

2.2. Caracterização Futura

2.2.1. Dados Básicos – Aeronaves de Planejamento

De acordo com o verificado nos estudos de previsão de demanda por transporte aéreo para o Aeroporto de Ilhéus, para os dois primeiros horizontes de planejamento (2014 e 2019), **a aeronave de planejamento (Faixa 5 / FC3)**, é classificada com **Código de Referência de Aeronave (CRA) 4C**. Já no último horizonte de planejamento (2029), a aeronave de planejamento enquadra-se na Faixa 6, sendo classificada com CRA **4D**. Todavia, devido às limitações do sítio patrimonial e o envolvimento do aeroporto pela malha urbana, torna-se inviável o atendimento da demanda por transporte aéreo para o aeroporto, em conformidade com as normas em vigor. Desta forma, os componentes aeroportuários do Lado Ar, em cada fase de implantação, deverão estar dimensionados e dispostos de modo a atender às exigências do RBAC nº 154 para a aeronaves com CRA **4C**.

Os Quadros apresentados a seguir ilustram o mix de aeronaves previsto para cada horizonte de planejamento. Em função desse mix, foram identificadas as aeronaves de planejamento para as diferentes fases de implantação. O Quadro 19 apresenta um resumo do Código de Referência de Aeronave, em cada componente aeroportuário da Área de Movimento, para cada Fase de Implantação.

Quadro 13 – Composição da Frota – Hora-Pico de Pista

Composição da Frota das Aeronaves – Hora-Pico de Pista									
Ano	Participação da Faixa na Frota								TAMAV
	Faixa 1* 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 160 ass.	Faixa 6 230 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	
2009	80%	-	-	-	20%	-	-	-	44
2019	58%	-	-	12%	30%	-	-	-	69
2029	55%	-	-	15%	30%	-	-	-	71

(*) Inclui Aviação Geral

Quadro 14 – Composição da Frota – Hora-Pico de Pátio

Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros – Hora-Pico de Pátio									
Ano	Participação da Faixa na Frota								TAMAV
	Faixa 1* 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 160 ass.	Faixa 6 230 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	
2009	14%	-	-	-	86%	-	-	-	140
2019	4%	-	-	-	96%	-	-	-	154
2029	3%	-	-	-	82%	15%	-	-	166

(*) Inclui Aviação Geral.

Quadro 15 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras

Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras – Hora-Pico de Pátio						
Ano	Participação da Faixa na Frota					
	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2009	100%	-	-	-	-	-
2019	80%	-	20%	-	-	-
2029	60%	-	40%	-	-	-

Quadro 16 – Faixas de Aeronaves de Passageiros e Aeronaves Cargueiras

Aeronaves de Passageiros		
	Média de Assentos	Faixa de Assentos
Faixa 1	15	Entre 8 e 18
Faixa 2	25	Entre 19 e 30
Faixa 3	45	Entre 31 e 60
Faixa 4	100	Entre 61 e 130
Faixa 5	135	Entre 131 e 180
Faixa 6	210	Entre 181 e 260
Faixa 7	350	Entre 261 e 450
Faixa 8	Acima de 450	
Aeronaves Cargueiras		
	Faixa de Carga-Paga (kg)	
FC 1	Até 2.000	
FC 2	Entre 2.000 e 6.000	
FC 3	Entre 6.001 e 20.000	
FC 4	Entre 20.001 e 60.000	
FC 5	Entre 60.001 e 160.000	
FC 6	Acima de 160.001	

Quadro 17 – Faixas de Aeronaves de Passageiros x CRA

Faixa	Média de Assentos	Faixa de Assentos	Aeronaves Críticas	CRA
Faixa 1	15	Entre 8 e 18	EMB-110	2B
Faixa 2	25	Entre 19 e 30	EMB-120	3C
Faixa 3	45	Entre 31 e 60	EMB-145 ATR-42/300	3B 2C
Faixa 4	100	Entre 61 e 130	A-319 B737/500	4C

Faixa 5	135	Entre 131 e 180	A-320 B737/800	4C
Faixa 6	210	Entre 181 e 260	A-321 B767/200	4D
Faixa 7	350	Entre 261 e 450	A-340/600 B777/300 B-747/400 MD-11	4E
Faixa 8	Acima de 450		A-380	4F

Quadro 18 – Faixas de Aeronaves Cargueiras x CRA

Faixa	Faixa de Carga-Paga (Kg)	Aeronaves Críticas	CRA
FC 1	Até 2.000	Caravan (Cessna 208)	1B
FC 2	Entre 2.000 e 6.000	EMB-120 / ATR 42/300	3C
FC 3	Entre 6.001 e 20.000	B-727/200	4C
FC 4	Entre 20.001 e 60.000	B-767/300 / DC 10	4D
FC 5	Entre 60.001 e 160.000	B-747/200 / MD 11	4E
FC 6	Acima de 160.001	A-380	4F

Quadro 19 – Código de Referência dos Componentes Aeroportuários da Área de Movimento

Componente Aeroportuário	Código de Referência de Aeronave/ Letra de Código (Aeronave de Planejamento)			
	Atual	1ª Fase 2017	2ª Fase 2020	Implantação Final
Pista de Pouso e Decolagem 11/29 existente	4C	4C	4C	4C
Teste de motores	-	4C	4C	4C
Pista de táxi "A"	4C	4C	4C	4C
Pista de táxi "B"	4C	4C	4C	4C
Pista de táxi "C"	1A	1A	1A	1A
Pista de táxi perpendicular de ligação ao Pátio 3	-	4C	4C	4C
Pista de taxi e Rolamento Paralela ao norte à PPD 11/29 que liga os pátios de aeronaves.	-	4C	4C	4C
Pistas de táxi e ligação ao sul da PPD 11/29	-	-	4C	4C
Pátio 1 – Av. Regular	4C	4C	2B	2B
Pátio 2 - Aviação Geral Existente	1A	1A	1A	1A
Pátio 3 – Novo Pátio de Av. Regular	-	4C	4C	4C
Pátio 4 – Aeronaves Cargueiras	-	-	4C	4C

2.2.2. Dados de Operação

O planejamento para o Aeroporto de Ilhéus prevê as operações, com as seguintes características:

- Tipo de Utilização: Público
- Tipo de Tráfego: Passageiros (Doméstico e Internacional), Cargueiro, Aviação Geral (geral e executiva)
- Tipo de Operação:
 - Pista 11/29: VFR (diurno e noturno)
- Código de Referência da Pista (ICAO): 4

Os tipos de tráfego e os segmentos previstos para operar nesse aeroporto são:

- Para Passageiros
 - Doméstico Regular e Não-Regular;
 - Internacional Não-Regular; e
 - Aviação Geral (geral e executiva).
- Para Cargas
 - Doméstico (Regular e Não-Regular).

2.2.3. Fases de Implantação

De forma a atender às necessidades de implantação de infraestrutura aeroportuária para os diversos sistemas e componentes aeroportuários, de acordo com as previsões demanda por transporte aéreo, foram definidas duas fases de implantação, a saber: **2017, 2020 e Implantação Final**.

O quantitativo da capacidade requerida para cada uma das fases de planejamento é resultante da aplicação de critérios de planejamento às projeções de demanda definidas como base dos estudos. Esses critérios, em sua maioria, foram aplicados a partir do Manual de Critérios e Condicionantes de Planejamento Aeroportuário da Infraero, considerando a legislação e normas pertinentes em vigor.

As configurações propostas para cada uma das Fases de Implantação são apresentadas no Quadro 20 e nas seguintes plantas contidas no Volume II – Caderno de Plantas:

- Figura 6 – Implantação Final
- Figura 7 – Primeira Fase de Implantação – 2017

→ Figura 8 – Segunda Fase de Implantação – 2020

Quadro 20 – Fases de Implantação - Configurações Propostas

Facilidades	Primeira Fase 2017	Segunda Fase 2020	Implantação Final
1 – Área Patrimonial (m²)	739.677,71	739.677,71	739.677,71
2 – Sistema de Pistas			
Aeronave Crítica	B 737-800	B 737-800	B 737-800
Pista Pouso e Decolagem – 11/29	1.577 x 45	1.362 x 45	1.362 x 45
Área de pavimento das pistas de pouso (m²)	70.965	61.290	61.290
Área de pavimento das pistas de táxi (m²)	17.095	24.457	24.457
3 – Sistema Gerenciamento de Tráfego Aéreo			
Aproximação por instrumento	NÃO	NÃO	NÃO
4 – Sistema Terminal de Passageiros			
Área do Terminal de Passageiro (m²)	8.010	14.850	14.850
Pátios de Aeronaves de Passageiros (m²)	26.952	42.902	42.902
Pátio de Equipamentos de Rampa (m²)	2.393	4.353	4.353
Estacionamento / Edifício Garagem (m²) (1)	8.200	52.200	52.200
5 – Sistema Terminal de Cargas			
Complexo Logístico de Carga (Infraero/ Cias Aérea) (2) (m²)	280	9.875	9.875
Pátio de Aeronaves Cargueiras (m²)	-	22.632	26.292
6 – Sistema Administração e Manutenção INFRAERO			
Área para Administração (m²)	430	430	430
Área para Manutenção – CEMAN/CUT (m²)	285	4.200	4.200
7 – Sistema de Companhias Aéreas/ Sist. Industrial de Apoio			
Área de Manutenção de Aeronaves (m²)	724	3.278	3.278
Área para Comissaria (m²)	1.133	5.133	5.133
Área para Serviços Aeroportuários (m²)	555	2.515	2.515
8 – Sistema de Aviação Geral			
Área do Terminal de Aviação Geral (m²)	-	2.850	2.850
Pátio e Estadia (m²)	7.700	9.630	9.630
Área para Hangares/Manutenção (m²)	-	2.865	2.865
Estacionamento de Veículos (m²)	-	232	232

9 – Sistema de Apoio			
Serviço de Salvamento e Combate à Incêndio - Categoria	7	7	7
Carros Contra Incêndio – CCI (un)	3	3	3
Área do Parque de Abastecimento de Aeronaves (m ²)	2.950	3.525	6.475

- (1) Edifício garagem a partir da 2ª Fase de Implantação;
(2) Complexo Logístico de Carga compreende as áreas destinadas ao processamento das cargas da Infraero e das Cias Aéreas.

a. Primeira Fase de Implantação - 2017

As adequações previstas para a Primeira Fase de Implantação (2017) resultam das necessidades decorrentes da previsão de demanda para 2019, ou seja, dos estudos de Capacidade Projetada para o horizonte de planejamento correspondente a 2019, além de incluir, na configuração geral, todos os projetos e obras em andamento.

Desta forma, o Quadro 21 apresenta a capacidade instalada (infraestrutura existente) e a capacidade requerida em 2019, o que corresponde às necessidades da Primeira Fase de Implantação (2017). Na Coluna “A implantar” estão descritos os quantitativos que serão implantados nesta Fase, de modo a adequar a infraestrutura aos requisitos impostos pelas projeções de demanda por transporte aéreo, adequando-se também à capacidade do sítio.

As intervenções previstas nesta fase são, basicamente, as seguintes:

- ✓ Implantação de aproximadamente 11.045 m² de pistas de táxi, totalizando cerca de 17.095 m²;
- ✓ Implantação de um Novo Terminal de Passageiros (TPS) com área de 5.160 m², em apenas um nível operacional;
- ✓ Implantação do TECA com área de 280 m², para processamento de Cargas da Infraero e das Cias Aéreas;
- ✓ Implantação de aproximadamente 16.632 m² de pátio de aeronaves de passageiros e ampliação do pátio de aviação geral, em aproximadamente 3.420 m².
- ✓ Implantação de 2.395 m² de pátio de equipamentos de rampa;
- ✓ Implantação de nova área e ampliação do estacionamento de veículos em 6.500 m²;

- ✓ Implantação de edificação para a Administração da INFRAERO, com área de 430 m²;
- ✓ Implantação de 2.950 m² de área para PAA e desativação da área existente de PAA;
- ✓ Implantação da infraestrutura (Cias Aéreas/Sistema Ind. de Apoio) necessária na Área Terminal, disponibilizando as seguintes áreas:
 - Manutenção (Cias. Aéreas) com 724 m²;
 - Área para Serviços de Comissaria de 1.135 m²;
 - Área para Empresa de Serviços Aeroportuários com 555 m².
- ✓ Implantação de área para aeronaves sob apoderamento ilícito/teste de motores;
- ✓ para implantação de lote para a Torre (TWR), junto ao MONA já existente, com 1.220 m²;
- ✓ Disponibilização de 2.800 m² para campo de antenas;
- ✓ Implantação de redes de infraestrutura básica e urbanização para as novas áreas implantadas no complexo aeroportuário.

b. Segunda Fase de Implantação – 2020

As intervenções previstas para a Segunda Fase de Implantação (2020) resultam das necessidades decorrentes da previsão de demanda para 2029, ou seja, dos estudos de Capacidade Projetada para o horizonte de planejamento correspondente a 2029.

Desta forma, o Quadro 21 apresenta a capacidade instalada (infraestrutura existente) e a capacidade requerida em 2029, o que corresponde às necessidades da Segunda Fase de Implantação (2020). Na Coluna “A implantar” estão descritos os quantitativos que serão implantados nesta Fase, de modo a adequar a infraestrutura aos requisitos impostos pelas projeções de demanda por transporte aéreo.

As intervenções previstas nesta fase são, basicamente, as seguintes:

- ✓ Implantação de aproximadamente 7.362 m² de pistas de táxi, totalizando cerca de 24.457 m²;
- ✓ Ampliação de 6.840 m² do Novo Terminal de Passageiros (TPS), mantendo um nível operacional, totalizando 14.850 m² de área disponibilizada para o terminal de passageiros;
- ✓ Ampliação de aproximadamente 15.950 m² de pátio de aeronaves de passageiros e implantação de 22.632 m² de pátio de cargas;

- ✓ Implantação de um Novo Complexo Logístico de cargas, disponibilizando uma área de 9.875 m²;
- ✓ Implantação de 2.140 m² de pátio de equipamentos de rampa de carga;
- ✓ Ampliação do estacionamento de veículos em 44.000 m², considerando edifícios garagem de 5 pavimentos próximo ao Terminal 2, e de 4 pavimentos na área onde hoje se encontra a antena de NDB;
- ✓ Adequação da infraestrutura (Cias Aéreas/Sistema Ind. de Apoio) necessária na Área Terminal, por meio do acréscimo das seguintes áreas:
 - Manutenção (Cias. Aéreas) de 2.554 m²;
 - Área para Comissaria de 4.000 m²;
 - Área para Serviços Aeroportuários de 1.960 m².
- ✓ Implantação de área para hangares/manutenção em 2.865 m²;
- ✓ Adequação do pátio de estadia para aviação geral, com ampliação de 1.930 m² de pátio;
- ✓ Implantação de 230 m² de estacionamento próximo à área de hangaragem
- ✓ Adequação das redes de infraestrutura básica e urbanização às novas áreas implantadas/ampliadas no complexo aeroportuário em mais 1.470 m².
- ✓ Ampliação da SCI para uma área final de aproximadamente 1.100 m².
- ✓ Implantação de 3.525 m² de área para PAA;
- ✓ Implantação de 4.200 m² para CUT/CEMAN.

c. Implantação Final

O planejamento previsto para a Implantação Final mantém-se o mesmo daquele proposto para a 2ª Fase de Implantação, excetuando-se as intervenções abaixo citadas, o qual atende às necessidades até o último horizonte de planejamento (2029), e decorre da pouca disponibilidade de área no sítio aeroportuário. O caráter teórico das estimativas dos parâmetros requeridos e variações intrínsecas a qualquer estudo de demanda recomendam a atualização quantitativa do planejamento em um horizonte anterior daquele tomado como referência nos estudos.

Na Implantação Final são previstas as intervenções apresentadas a seguir:

- ✓ Ampliação do pátio de aeronaves de carga totalizando aproximadamente 3.660 m²;
- ✓ Implantação de mais 1.860 m² de pátio de equipamentos de rampa;
- ✓ Ampliação de 1.985 m² de área para PAA;

Quadro 21 – Resumo das Fases de Implantação

Facilidades	Primeira Fase - 2017			Segunda Fase - 2020			Implantação Final		
	Capacidades			Capacidades			Capacidades		
	Instalada	Necessária	A implantar	Instalada	Necessária	A implantar	Instalada	A implantar	Implantação Final
1 – Área Patrimonial (m²)	739.677,71	739.677,71	-	739.677,71	739.677,71	-	739.677,71	-	739.677,71
2 – Sistema de Pistas									
Aeronave Crítica	B737-800	B737-800	-	B737-800	B767-200	-	B737-800	-	B737-800
Pista P/D – 11/29 (m)	1.577 x 45	-	1.362 x 45	1.362 x 45	-	-	1.362 x 45	-	1.362 x 45
Área de pavimento das pistas de pouso (m²)	70.965	-	61.290	61.290	-	-	61.290	-	61.290
Área de pavimento das pistas de táxi (m²)	6.050	17.095	11.045	17.095	24.457	7.362	24.457	-	24.457
3 – Sistema Gerenciamento de Tráfego Aéreo									
Aproximação por Instrumento (*1)	NÃO	-	-	NÃO	-	-	NÃO	-	NÃO
4 – Sistema Terminal de Passageiros									
Área Terminal de Passageiros (m²)	2.850	19.520	5.160	8.010	23.070	6.840	14.850	-	14.850
Pátio de Aeronaves Passageiros (m²)	10.320	19.885	16.632	26.952	31.470	15.950	42.902	-	42.902
Pátio Equipamentos de Rampa (m²)	-	1.800	2.395	2.395	2.800	1.960	4.355	-	4.355
Estacionamento (m²) (*2)	1.700	15.500	6.500	8.200	23.000	44.000	52.200	-	52.200
5 – Sistema Terminal de Cargas									
Complexo Logístico de Carga (Infraero/Cias Aéreas) (m²)	-	-	280 (*3)	280 (*3)	19.320	9.875	9.875	-	9.875
Pátio de Aeronaves Cargueiras (m²)	-	-	-	-	-	22.632	22.632	3.660	26.292
Pátio Equipamentos de Rampa (m²)	-	-	-	-	-	2.140	2.140	1.860	4.000

(*1) Apesar de existirem instrumentos de não precisão de auxílio à navegação, existe o NOTAM – Suplemento AIP 15/2014 determinando o fechamento para operações IFR não-precisão;

(*2) Edifício garagem a partir da 2ª Fase de Implantação;

(*3) Será adequada a área atualmente utilizada pelas Cias. Aéreas

Quadro 21 – Resumo das Fases de Implantação (Continuação)

Facilidades	Primeira Fase - 2017			Segunda Fase - 2020			Implantação Final		
	Capacidades			Capacidades			Capacidades		
	Instalada	Necessária	A implantar	Instalada	Necessária	A implantar	Instalada	A implantar	Implantação Final
6 – Sistema Administração e Manutenção INFRAERO									
Área para Administração (m²)	400 (*4)	570	430	430	858	-	430	-	430
Área para Manutenção – CEMAN/CUT (m²)	285	5.144	285	285	5.339	4.200	4.200	-	4.200
7 – Sistema de Companhias Aéreas-Industrial de Apoio / Carga									
Cias. Aéreas/carga (m²)	280 (*5)	2.030	724	724	2.858	2.554	3.278	-	3.278
Área para Comissaria (m²)	-	3.195	1.135	1.135	5.220	4.000	5.135	-	5.135
Área para Serviços Aeroportuários (m²)	-	1.520	555	555	2.272	1.960	2.515	-	2.515
8 – Sistema de Aviação Geral									
Área do Terminal de Aviação Geral (m²)	-	-	-	-	-	2.850	2.850	-	2.850
Pátio de Aeronaves da Av. Geral (m²)	4.280	1.250	3.420	7.700	1.750	1.930	9.630	-	9.630
Área para Hangares/ Manutenção (m²)	-	540	-	-	1.260	2.865	2.865	-	2.865
Estacionamento de Veículos (m²)	-	54	-	-	108	232	232	-	232

(*4) Área localizada no terminal de Passageiros;

(*5) Na 1ª Fase de Implantação, essa área será destinada ao TECA;

Quadro 21 – Resumo das Fases de Implantação (Continuação)

Facilidades	Primeira Fase - 2017			Segunda Fase - 2020			Implantação Final		
	Capacidades			Capacidades			Capacidades		
	Instalada	Necessária	A implantar	Instalada	Necessária	A implantar	Instalada	A implantar	Implantação Final
9 – Sistema de Apoio									
Serviço de Salvamento e Combate à Incêndio - Categoria	6	7	7	7	7	-	7	-	7
Carros Contra Incêndio – CCI (un)	3	2		3	2	-	3	-	3
Área do Parque de Abastecimento de Aeronaves (m²)	1.601 (*6)	2.500	2.950	2.950	5.000	3.525	6.475	-	6.475

(*6) A partir da 1ª Fase de Implantação, o PAA será desativado para ampliação do Pátio de Aeronaves

Quadro 22 – Não-Conformidades – Plano de Correção

Elemento	Não-conformidade	Plano de Correção
RESA	Ausência de RESA nas Cabeceiras	1ª Fase de Implantação – Implantação de RESA em ambas as Cabeceiras.
Pátio de Aeronaves	Aeronaves como obstáculos na área de Transição	1ª Fase de Implantação – Implantação de novo pátio de aeronaves atendendo as distâncias adequadas para a aeronave crítica, respeitando as superfícies limitadoras do PZPA.
Posição das Aeronaves da Av. Regular	Obstáculos na Área de Transição	1ª Fase de Implantação – Reposicionamento das Aeronaves da Aviação Regular.
FAIXA DE PISTA	Excede o Limite Patrimonial	1ª Fase de Implantação – Redução do comprimento da PPD (Pista de Pouso e Decolagem) condiciona a Faixa de Pista dentro do limite patrimonial.