



PAMAT

**Plano Aeroviário do
Estado de Mato Grosso**

2005

2024

Governo do Estado de Mato Grosso
Secretaria de Estado de Transportes

Comando da Aeronáutica
Departamento de Aviação Civil
Instituto de Aviação Civil



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
GABINETE DO COMANDO

PORTARIA Nº /GC 5, DE

Aprova a revisão do Plano Aeroviário do Estado de Mato Grosso, para o período de 2005 a 2024.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, de conformidade com o previsto no art. 19 da Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999 e considerando o que consta do Processo nº

RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar a revisão do Plano Aeroviário do Estado de Mato Grosso (PAMAT), aprovado pela Portaria EMAER nº 010/1SC4, de 25 de junho de 1984, e a respectiva Rede Estadual de Aeroportos para o período de 2005 a 2024, composta por Alta Floresta, Aripuanã (novo sítio), Barra do Garças, Cáceres, Juara (novo sítio), Juína, Lucas do Rio Verde, Matupá, Rondonópolis, São Félix do Araguaia, Sinop e Tangará da Serra, classificados como Regionais; Campo Novo dos Parecis, Canarana (novo sítio), Diamantino, Nova Xavantina, Paranatinga, Pontes e Lacerda, Primavera do Leste, Santa Terezinha e Vila Rica, classificados como Locais; Chapada dos Guimarães (novo sítio), Jaciara (novo sítio) e Poconé (novo sítio), classificados como Turísticos; e Alto Garças, Colider e Corixá (novo sítio), classificados como Complementares.

Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Ten Brig Ar LUIZ CARLOS DA SILVA BUENO
Comandante da Aeronáutica

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO Nº , DE DE

DE 2004



PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Governo do Estado de Mato Grosso
Secretaria de Estado de Transportes

Comando da Aeronáutica
Departamento de Aviação Civil
Instituto de Aviação Civil

1. Introdução	1-1
Campo de Estudos	1-1
Sistema de Aeroportos	1-2
Estrutura do Sistema de Aeroportos	1-2
Classificação do Sistema de Aeroportos	1-2
Rede Estadual de Aeroportos	1-3
Diretrizes Aeroportuárias e Ambientais	1-3
2. Infra-estrutura Aeroportuária.....	2-1
Caracterização da Infra-Estrutura Aeroportuária Estadual	2-1
Aeródromos Potenciais para a Rede Estadual	2-3
3. Análise Sócio-Econômica	3-1
Rede Econômica: Aspectos Metodológicos.....	3-1
Análise Sócio-econômica.....	3-4
4. Análise de Demanda por Transporte Aéreo	4-1
O Transporte Aéreo em Mato Grosso.....	4-1
Análise do Potencial de Demanda	4-5
Considerações Finais	4-15
5. Desenvolvimento da Rede Estadual de Aeroportos.....	5-1
Metodologia de Planejamento	5-2
Diretrizes Gerais de Desenvolvimento.....	5-11
Propostas de Desenvolvimento	5-11
Atividades Previstas	5-11
Plantas de Configuração Proposta	5-12
Considerações Finais	5-12
Apêndice - Tipologia de Aeroportos	A-1
Filosofia de Planejamento.....	A-1
Parte 01 - Aeroportos.....	A-2
Parte 02 - Heliportos	A-37



Capítulo 1

Introdução

A revisão do Plano Aeroviário do Estado do Mato Grosso (PAMAT) constitui-se na atualização do documento até então vigente, elaborado em 1984 e aprovado pela Portaria EMAER Nº 010/1SC4, de 25 de junho de 1984. Este trabalho tem por objetivo analisar o impacto do desenvolvimento sócio-econômico regional e do transporte aéreo no Sistema de Aeroportos desse estado, com a finalidade de reavaliar a sua estrutura e classificação.

A atualização compreende a definição das metas de desenvolvimento de curto, médio e longo prazos para as unidades componentes da Rede Estadual de Aeroportos, incorporando as diretrizes da legislação aeroportuária e ambiental em vigor. No que tange a essas unidades, é realizada ainda uma proposta de adequação da infra-estrutura aeroportuária existente aos requisitos operacionais das aeronaves previstas nos estudos de demanda por transporte aéreo para a aviação regular, não regular e geral.

Campo de Estudos

As análises relativas à revisão do Plano Aeroviário Estadual são iniciadas a partir da seleção de um conjunto de localidades e aeródromos que compõem o Campo de Estudos. A sua definição é feita com base no sistema estadual de aeroportos do Plano Aeroviário anteriormente aprovado, incorporando novas localidades com base em critérios sócio-econômicos, de localização e de infra-estrutura aeroportuária. O Campo de Estudos assim definido é ilustrado no Mapa 1.1., apresentado a seguir.

O novo campo de estudos contempla, além disso, todos os aeródromos públicos, homologados ou não, bem como aqueles de propriedade privada. Os aeródromos privados são analisados apenas quanto à esfera administrativa em que se inserem e à função que desempenham no Sistema Aeroportuário Estadual, uma vez que os investimentos necessários ao desenvolvimento desses aeródromos são de responsabilidade do proprietário, de acordo com a Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o

Código Brasileiro de Aeronáutica. No que concerne aos aeródromos não homologados, a sua inclusão no Campo de Estudos se deve à intenção de se detectarem os problemas existentes e de se regularizarem essas unidades junto à esfera estadual e ao Comando da Aeronáutica.

Sistema de Aeroportos

A fim de se definir a estrutura do Sistema de Aeroportos, essas unidades são inicialmente classificadas quanto ao interesse em: federal, estadual, municipal e privado. Em seguida, são classificadas quanto à função que desempenham no sistema, decorrente do tipo e volume de tráfego que processam. A seguir, a classificação e a estrutura desse sistema são detalhadas.

O Sistema de Aeroportos compreende as unidades aeroportuárias que deverão atender a todos os segmentos do tráfego aéreo previsto para o estado nos próximos vinte anos. Para tanto, são definidos subsistemas ou redes que agrupam as unidades que desempenham a mesma função. Desta forma, são identificados os seguintes subsistemas: INFRAERO, Estadual, Municipal, Privados e Militares.

Estrutura do Sistema de Aeroportos

☐ Aeroportos de Interesse Federal

São aqueles inseridos sob a responsabilidade administrativa da União; os que atendem ou venham a atender ao tráfego aéreo internacional; aqueles de interesse para a integração e segurança nacional, em razão de atenderem a localidades isoladas, não servidas por outro modo de transporte, situadas em região de fronteira ou não.

☐ Aeroportos de Interesse Estadual

Os aeroportos de interesse estadual são aqueles nos quais se opera ou está prevista a operação do tráfego aéreo regular. Aeródromos para os quais não há estimativa de ocorrência de tráfego desta natureza, mas que possuem importância sócio-econômica ou são necessários à integração com as demais regiões, constituem-se, também, de interesse estadual.

☐ Aeroportos de Interesse Municipal

São aeródromos localizados em municípios que não possuem importância sócio-econômica em nível estadual, mas que desempenham função de atendimento exclusivo a essas comunidades, por meio da operação da aviação geral.

☐ Aeroportos de Interesse Privado

Os aeródromos considerados de interesse privado são aqueles de propriedade privada. Em alguns deles pode haver operação da aviação regular ou não regular, o que os torna relevantes para o transporte aéreo do estado. A responsabilidade administrativa dessas unidades recai exclusivamente sobre seu proprietário.

Classificação do Sistema de Aeroportos

☐ Aeroporto Internacional

Internacionais são os aeroportos caracterizados como portões de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas formalidades de alfândega, polícia, saúde pública e demais serviços análogos.

☐ Aeroporto Nacional

São os aeroportos de capitais ou grandes centros, com características adequadas às operações da aviação regular.

☐ Aeroporto Regional

Aeroportos destinados a atender às regiões de interesse estadual, que apresentam demanda por transporte aéreo regular, em ligações com grandes centros ou capitais, bem como aqueles com potencial sócio-econômico compatível com este tipo de tráfego, indicado pelo estudo de hierarquização dos municípios.

☐ Aeroporto Metropolitano Auxiliar

São aqueles que, devido a sua localização, desempenham a função de absorver o crescimento do tráfego da aviação geral nas áreas metropolitanas, permitindo, assim, que os aeroportos principais se desenvolvam e atendam ao tráfego regular, doméstico ou internacional.

❑ Aeroporto Turístico

Essas unidades aeroportuárias são destinadas a atender à operação do tráfego relacionado à atividade turística, principalmente em vôos *charters*. Admite-se, entretanto, que haverá uma parcela relativa à aviação regular, de baixo potencial, como tráfego complementar ao tráfego principal (*charters*).

❑ Aeroporto Local

Trata-se de aeroportos caracterizados pela operação exclusiva da aviação não regular de pequeno porte, induzida pela atividade econômica local.

❑ Aeroporto Complementar

São aqueles aeroportos que não possuem demanda por transporte aéreo, mas desempenham a função de apoio a localidades de difícil acesso e a projetos de desenvolvimento.

Rede Estadual de Aeroportos

As unidades de interesse do estado compõem a Rede Estadual de Aeroportos, que constitui um subsistema do Sistema principal. Assim, essas unidades são classificadas de acordo com as funções exercidas, a partir das quais é realizada a proposta de adequação de suas respectivas infra-estruturas às condições necessárias ao desenvolvimento da aviação regular e não regular.

No tocante aos aeródromos de interesse municipal, estes são os aeroportos públicos, constantes do Campo Preliminar de Estudos, situados em localidades que não foram consideradas de importância econômica, nem essenciais à acessibilidade e ao recobrimento do espaço aéreo. Porém, sua consideração no Sistema de Aeroportos visa, principalmente, à regularização da infra-estrutura existente e sua adequação às normas aeronáuticas em vigor. Desta forma, recomenda-se que a sua administração seja de competência das respectivas Prefeituras Municipais.

As unidades que compõem a Rede Estadual de Aeroportos são aquelas que podem receber verbas oriundas do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), conforme especifica a Lei Nº

8.399, de 07 jan. 1992, e estabelece a Portaria nº 1.047, de 30 dez. 1992.

Diretrizes Aeroportuárias e Ambientais

Na implantação da Rede Estadual de Aeroportos, visando obter os resultados esperados pelo planejamento, é necessário atender ao disposto na legislação aeronáutica e ambiental, relativa à construção, exploração, administração e proteção das unidades aeroportuárias.

Desta forma, as principais diretrizes a serem cumpridas na ocasião da implantação e do desenvolvimento dos aeroportos estão indicadas a seguir.

Diretrizes Aeroportuárias

O planejamento aeroportuário realizado no Brasil está inserido no contexto mundial através da adoção das recomendações e dos padrões estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), publicados nos seus Anexos e Manuais. Essas orientações estão adaptadas às condições brasileiras nas diretrizes setoriais do Comando da Aeronáutica, na legislação do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos e de Zoneamento de Ruído, assim como na legislação relativa à elaboração de projeto, construção, abertura ao tráfego, operação, manutenção e exploração de aeródromos. As principais diretrizes correspondentes são as seguintes:

❑ Projeto de Aeródromo

O órgão estadual e/ou municipal, responsável pela administração dos aeródromos, deverá elaborar projetos de acordo com as diretrizes constantes neste Plano e com as normas de projeto definidas nos documentos relacionados a seguir, a fim de proceder ao correto dimensionamento e localização dos componentes aeroportuários:

ABNT. Aeroportos – Parque de abastecimento de aeronaves. Rio de Janeiro, 1997. 4p. (NBR 9719).

_____. Sinalização horizontal de pistas e pátios em aeroportos. Rio de Janeiro, 1989. 23p. (NBR 10855).

- BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Portaria DAC Nº 1.598/DGAC, de 13 nov. 2002. Define os aeroportos que deverão possuir Plano Diretor Aeroportuário, assim como obriga que estes sejam revisados e mantidos atualizados pelas respectivas entidades aeroportuárias.
- _____. Comando da Aeronáutica. Comando Geral de Apoio. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. Níveis de proteção contra-incêndio [Rio de Janeiro]: [s.n.], 2000 (NSMA 92-01).
- _____. Ministério da Aeronáutica. Comando Geral de Apoio. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. Normas de Infra-estrutura [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1979 (NSMA 85-2).
- _____. Ministério da Aeronáutica. Consulta Prévia para Elaboração e Revisão de Planos Diretores Aeroportuários (IAC 4106-1097), aprovada pela Portaria Nº 1008/DGAC, de 26 dez. 1997.
- _____. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Instrução para concessão e autorização de construção, homologação, registro, operação, manutenção e exploração de aeródromos civis e aeroportos brasileiros [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1990 (IAC 2328-0790).
- _____. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Norma para Elaboração, Revisão, Aprovação e Tramitação de Planos Diretores Aeroportuários (NSMA 58-146), de 06 dez. 1994, aprovada pela Portaria Nº 898/GM5, de 05 dez. 1994.
- _____. Ministério da Aeronáutica. Portaria Nº 398/GM5, de 04 jun. 1999. Dispõe sobre a aplicação do Anexo 14 à Convenção de Aviação Civil Internacional no território nacional.
- ICAO. Aerodrome design manual. 2. Ed. [Montreal], 1984. 5v. V. 1: Runways. (Doc 9157-AN/901).
- _____. Aerodrome design manual. 3. Ed. [Montreal], 1991. 5v. V. 2: Taxiways, aprons and holding bays. (Doc 9157-AN/901).
- _____. Aerodromes. 1.ed. [Montreal], 1999. 2v. V. 1: Aerodrome design and operations. (Annex 14), Emenda 5.

❑ Zona de Proteção de Aeródromo e Zoneamento de Ruído

O Plano de Zona de Proteção estabelece as restrições quanto ao aproveitamento das propriedades dentro de seus limites, no que concerne ao gabarito das edificações e dos elementos naturais, bem como as implantações de natureza perigosa. No caso do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o órgão responsável pelo aeroporto deverá providenciar a elaboração e implantação do referido plano, conforme previsto nas diretrizes da Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 dez. 1987, e submetê-lo à apreciação da Autoridade Aeronáutica, juntamente com o processo de autorização de construção do aeródromo. Se houver necessidade de aplicação de um Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos, deverá ser solicitada ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) a sua execução, conforme estabelece a legislação a seguir:

Os Planos de Zoneamento de Ruído fornecem os critérios gerais para a ocupação do solo no entorno dos aeródromos. A elaboração e implantação do Plano Básico de Zoneamento de Ruído são de competência do órgão responsável pelo aeródromo, de acordo com as diretrizes da Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 dez. 1987. No caso do Plano Específico de Zoneamento de Ruído, cabe ao Instituto de Aviação Civil a sua elaboração, de acordo com o que estabelece a seguinte legislação:

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 dez. 1987. Dispõe sobre Zonas de Proteção e aprova o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 125, n. 233, p. 21190-98, 09 dez. 1987. Seção 1.

❑ Construção de Aeródromo

Após a finalização do projeto, caberá ao órgão responsável pelo aeródromo submetê-lo ao Comando da Aeronáutica para fins de

aprovação. Os documentos necessários ao processo de autorização de construção deverão ser encaminhados ao respectivo Comando Aéreo Regional (COMAR), contendo as informações especificadas na seguinte legislação:

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 dez. 1987. Dispõe sobre Zonas de Proteção e aprova o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 125, n. 233, p. 21190-98, 09 dez. 1987. Seção 1.

_____. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Instrução para concessão e autorização de construção, homologação, registro, operação, manutenção e exploração de aeródromos civis e aeroportos brasileiros. [Rio de Janeiro] : [s.n.], 1990 (IAC 2328-0790).

❑ Homologação do Aeródromo

Concluída a construção das facilidades aeroportuárias, o órgão responsável deverá solicitar ao Comando da Aeronáutica a devida homologação, também por intermédio do respectivo COMAR. O aeródromo público somente será aberto ao tráfego aéreo após a homologação, concedida pelo DAC, de acordo com o cumprimento dos requisitos contidos na IAC 2328-0790, de 16 jul. 1990.

❑ Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo

O planejamento elaborado para atender às emergências aeronáuticas que possam ocorrer em um aeródromo consiste no processo de mobilização dos recursos disponíveis para socorrer a aeronave envolvida e seus ocupantes.

O Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA) é o documento que estabelece os procedimentos a serem seguidos pelos setores envolvidos e que define a participação da

comunidade nas eventuais situações de emergência, sendo incumbência das entidades diretamente responsáveis pela administração ou dos proprietários a sua elaboração, aprovação e atualização, junto à autoridade competente, bem como a manutenção da sua eficácia. O PEAA contém as providências a serem tomadas, desde o instante em que se caracteriza a emergência até o momento em que o aeródromo é desinterditado para as operações normais, visando basicamente:

- garantir uma eficaz transição da atividade de rotina para as operações de emergência;
- definir a delegação de autoridade para as operações de emergência, estabelecendo sua competência e seus limites;
- instituir os diversos graus de responsabilidade e de autorização dentro das tarefas previstas no PEAA;
- estabelecer os meios para uma perfeita coordenação dos esforços envolvidos;
- assegurar o retorno das operações normais e de rotina do aeroporto após o acidente.

As atribuições e os procedimentos a serem seguidos pelos órgãos e elementos envolvidos na elaboração e execução do PEAA são estabelecidos pelo Comando da Aeronáutica, por intermédio da seguinte publicação:

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo. [Brasília] : [s.n.], 1996 (NSMA 3-4).

❑ Tarifas Aeroportuárias

Uma das finalidades da implantação de um aeroporto é prover transporte aéreo à população, em resposta às necessidades de deslocamento do usuário, assim como promover o desenvolvimento do sistema aeroportuário nacional, por meio da instalação de uma infra-estrutura adequada às exigências de operação do transporte aéreo.

O investimento realizado na implantação e na manutenção do aeroporto deve ser, em parte, compensado pela cobrança de tarifas aeroportuárias, cabendo à administração dessas unidades

estimular que as unidades do sistema estadual alcancem esta condição, onde for o caso. De acordo com a legislação tarifária vigente, os requisitos mínimos para classificar os aeroportos como arrecadadores de tarifas exigem que:

- sejam administrados através de concessão ou autorização do Comando da Aeronáutica;
- estejam devidamente homologados pela Autoridade Aeronáutica competente;
- possuam pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de aeronaves, devidamente pavimentados e de acordo com as normas em vigor;
- disponham de terminal de passageiros.

A classificação dos aeroportos para fins de cobrança de tarifas será feita de acordo com os serviços e as facilidades proporcionadas pela infra-estrutura aeroportuária, conforme especificado na legislação indicada a seguir:

BRASIL. Lei Nº 6.009, de 26 dez. 1973. Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

_____. COMAER. Portaria Nº 631/DGAC, de 28 abr. 2003. Institui a sistemática para cobrança das Tarifas Aeroportuárias pelo uso dos serviços prestados pela infra-estrutura aeroportuária. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n. 83, 02 maio 2003. Seção 1.

_____. COMAER. Portaria Nº 219/GC5, de 27 mar. 2001. Aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e Capatazia sobre cargas importadas e a serem exportadas ou em situações especiais e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n. 61-E, p. 57-58, 28 mar. 2001. Seção 1.

_____. MAER. Portaria Nº 774/GM2, de 13 nov. 1997. Estabelece critérios e procedimentos para utilização de áreas aeroportuárias, edificadas ou não, de instalações,

de equipamentos, de facilidades e de serviços nos aeroportos e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n. 221, p. 26366-68, 14 nov. 1997. Seção 1.

_____. MAER. Portaria Nº 1.592/GM5, de 07 nov. 1984. Delega competência ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil para classificar os aeroportos nacionais e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 122, n. 217, p. 16577-78, 07 nov. 1984. Seção 1.

_____. COMAER. Portaria Nº 306/GC5, de 25 mar. 2003. Aprova a Instrução sobre a Cobrança das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota e dá outras providências.

_____. COMAER. Portaria DAC Nº 1.457/SIE, de 22 out. 2002. Classifica Aeródromos Públicos Nacionais, para fins específicos de cobrança da Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo (TAT).

_____. COMAER. Portaria DAC Nº 1.856/SIE, de 30 dez. 2002. Classifica Aeródromos Públicos Nacionais, para fins específicos de cobrança de Tarifas Aeroportuárias. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n. 05E, 07 jan. 2003. Seção 1.

A sistemática para cobrança pelo uso dos serviços prestados pela infra-estrutura aeronáutica e valores das respectivas tarifas é regulamentada por portarias publicadas periodicamente pelo Subdepartamento de Infra-Estrutura (SIE) do DAC.

❑ Certificação Operacional

De acordo com a Convenção da Aviação Civil Internacional, de 1944, sempre que a administração de um aeroporto é delegada a um operador ou a uma administração, a Autoridade Aeronáutica do Brasil permanece com a responsabilidade de supervisionar e garantir que o operador atenda ou obedeça às Normas e Práticas Recomendadas (SARP - *Standards and Recommended Practices*) pela Organização da Aviação Civil Internacional

(OACI) e à legislação nacional aplicada ao assunto. O Volume I do Anexo 14 à citada Convenção contém as Normas e Práticas Recomendadas relacionadas ao planejamento/projeto e às operações de aeródromos.

O Brasil está implementando o RBHA 139 – Certificação Operacional de Aeroportos, que estabelece o processo para certificar os aeroportos brasileiros. Assim, conforme essa nova legislação, o DAC certificará os aeroportos a partir da aprovação do Manual Operacional de Aeroporto (MOA), apresentado pela organização que o administra ou pretenda administrar.

O Certificado Operacional de Aeroporto é um documento, emitido pelo DAC, que atesta que suas condições operacionais estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional e com as especificações do Manual de Operações do Aeroporto (MOA), após ter sido concluído o processo estabelecido.

A Certificação Operacional é exigida para a Administração Aeroportuária Local, órgão ou empresa com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão de cada sítio aeroportuário, responsável pela operação de:

- aeroportos internacionais;
- aeroportos onde operam serviços de transporte aéreo doméstico regular, utilizando aeronaves com capacidade superior a sessenta assentos para passageiros;
- aeroportos que manifestem, ao DAC, a intenção de transformá-lo em aeroporto internacional ou a intenção de operar serviços de transporte aéreo doméstico regular, utilizando aeronaves com capacidade superior a sessenta assentos para passageiros.

A legislação que rege a Certificação Operacional de Aeroporto, no Brasil, é a seguinte:

BRASIL. COMAER. Certificação Operacional de Aeroportos (RBHA 139), aprovado pela Portaria DAC Nº 1351/DGAC, de 30 set. 2003. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n. 192, 03 out. 2003. Seção 1.

❑ Sistema Viário Periférico

Tendo em vista a segurança das operações aéreas, o planejamento do sistema viário periférico deve coibir a instalação de vias que cruzem a área patrimonial. Assim, os fluxos existentes ou esperados nessas ligações devem ser desviados para fora dos limites patrimoniais. É imprescindível, ainda, colocar uma cerca de proteção em torno do aeródromo, a fim de evitar o trânsito de pessoas e veículos, preservando a segurança de todos.

O sistema viário periférico deve ser projetado de acordo com estas recomendações, em sintonia com o planejamento municipal. A responsabilidade pela construção, manutenção e gerenciamento dos acessos de superfície aos aeroportos normalmente está a cargo de Prefeituras, Secretarias de Estado (Transportes, Obras e/ou Planejamento) e Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem (DER). Assim, é fundamental que sejam estabelecidos, em todas as fases de planejamento, entendimentos entre as autoridades responsáveis pelo desenvolvimento do aeroporto e os órgãos envolvidos.

❑ Relacionamento Urbano

A fim de evitar os problemas de relacionamento urbano, os governos estaduais deverão orientar as prefeituras municipais quanto à necessidade de elaboração de uma lei municipal de uso do solo, em conformidade com o Plano de Zoneamento de Ruído, respeitando também os gabaritos estabelecidos pelo Plano de Zona de Proteção de Aeródromos, tendo em vista o que dispõe a Constituição Federal, em seu Título III, Capítulo IV, art. 30, item VIII, acerca da competência dos municípios em promover o adequado ordenamento territorial, parcelamento e ocupação do solo urbano.

Diretrizes Ambientais

A legislação ambiental brasileira, instituída através da Lei Nº 6.938, de 31 ago. 1981, estabelece a Política Nacional de Meio Ambiente e prevê a obrigatoriedade da avaliação ambiental como parte integrante da sua regularização. A partir de 1986, com a publicação da Resolução CONAMA Nº 001/86, que estabelece critérios básicos

e diretrizes para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), a atividade aeroportuária foi incluída como potencialmente poluidora e sujeita ao licenciamento ambiental.

Desta forma, a implantação e operação de uma unidade aeroportuária, antes dependente apenas da autorização de construção e da homologação concedidas pelo Comando da Aeronáutica, estão legalmente sujeitas à concessão de licenças ambientais expedidas pelo órgão ambiental competente durante o processo de Licenciamento Ambiental, para as fases de planejamento, implantação e operação de um aeroporto, de acordo com as diretrizes preconizadas na Resolução CONAMA Nº 237, de 19 de dezembro de 1997.

Já a resolução CONAMA Nº 13, de 06 de dezembro de 1990, estabelece que o órgão responsável pela unidade de conservação, juntamente com o órgão licenciador e de meio ambiente, definirá as atividades antrópicas que podem se estabelecer num raio de 10 km a partir do perímetro do aeródromo, durante o processo de licenciamento ambiental.

Deve-se cumprir, também, a Resolução CONAMA Nº 004, de 09 de outubro de 1995, que dispõe sobre a Área de Segurança Aeroportuária (ASA). De acordo com esta Resolução, são consideradas como ASA as áreas abrangidas por um círculo cujo centro esteja coincidente com o centro geométrico da pista, com raio variando em função do tipo de operação do aeródromo, ou seja, 20km para operação por instrumentos (IFR) ou 13km para operação visual (VFR). Na ASA não será permitida a implantação de atividades de natureza perigosa, entendidas como foco de atração de pássaros, tais como matadouros, curtiúmes, vazadouros de lixo e culturas agrícolas que atraiam pássaros, assim como quaisquer outras atividades que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea.

No planejamento de aeroportos, deverá ser considerada a meta de não promover áreas degradadas e processos erosivos, tanto em áreas do sítio e do entorno, quanto nas margens de recursos hídricos existentes. Para coibir a existência destes passivos ambientais, a manutenção ou recuperação da vegetação, inclusive

de mata ciliar, e a observação das distâncias mínimas necessárias entre a margem do recurso hídrico e o término da área preconizada como Área de Preservação Permanente (APP), contribuem sobremaneira para a manutenção de todo o ecossistema, assim como para o atendimento à legislação brasileira, de acordo com o Código Florestal, Lei Nº 4.771, de 15 de setembro de 1965.

As administrações aeroportuárias, quando da necessidade de ampliação, construção ou alteração da operação dos aeroportos, deverão providenciar o Licenciamento Ambiental. A administração deverá ainda considerar outros impactos, observando a legislação pertinente referenciada a seguir:

ABNT. Proteção sanitária do sistema de abastecimento de água em aeroportos. [s. l.], 1996. 8p. (NBR 9916).

_____. Tratamento do lixo em aeroportos. São Paulo, 1996. 7p. (NBR 8843).

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Subdepartamento de Operações. Normas sanitárias nos aeroportos do país. Rio de Janeiro: DAC, 1986. 16p. (IAC 2310-0786).

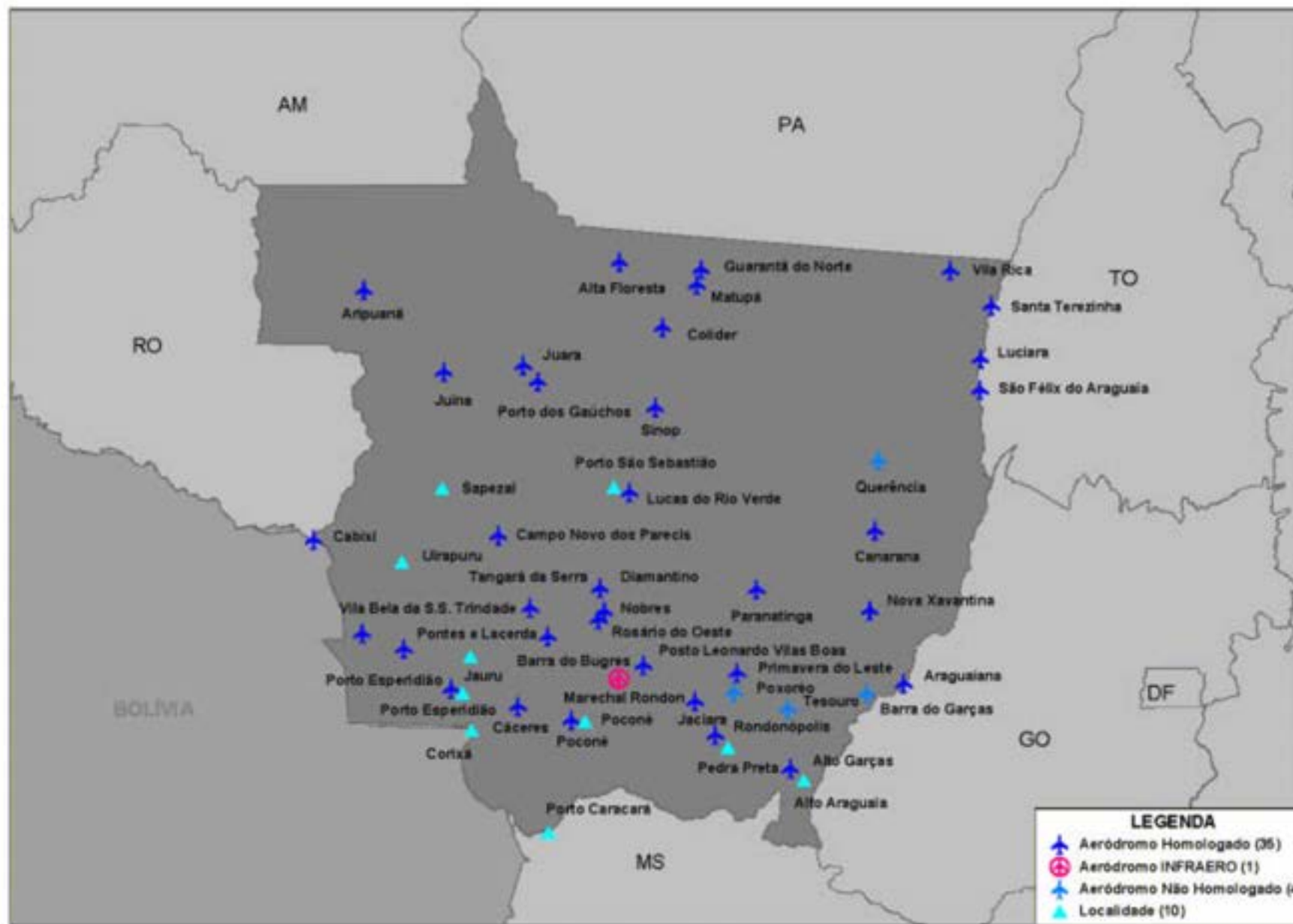
_____. Ministério da Aeronáutica/Instituto de Aviação Civil e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA. Termos de Referência para Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental para Aeroportos. Ago. 1991.

_____. Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 20, de 18 jun. 1986. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], v. 124, n. 143, p. 11356-61, 30 jul. 1986. Seção 1.

_____. Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 01, de 23 jan. 1986. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], 14 fev. 1986. Seção 1.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 5, de 05 ago. 1993. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], v. 131, n. 166, p. 12996-98, 31 ago. 1993. Seção 1.

- _____. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 4, de 09 out. 1995 (cria a Área de Segurança Aeroportuária). Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], v. 36, n. 236, p. 20388, 11 dez. 1995. Seção 1.
- _____. Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 13, de 06 dez. 1990. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], p. 25541, 28 dez. 1990. Seção 1.



MAPA 1.1- CAMPO DE ESTUDOS

Capítulo 2

Infra-Estrutura Aeroportuária

Este capítulo tem como objetivo avaliar os aeródromos públicos do Campo de Estudos, referentes à Revisão do PAMAT, ilustrados no Mapa 2.1, uma vez que se configuram em unidades potenciais para compor a nova Rede Estadual de Aeroportos, a ser definida no Capítulo 5 deste Plano.

A caracterização destes aeródromos contempla os dados gerais de configuração e de operação da infra-estrutura, assim como as possibilidades de expansão dos respectivos sítios aeroportuários para atender ao crescimento da demanda por transporte aéreo, nos horizontes de estudo, ou seja, de curto (cinco anos), médio (dez anos) e longo (vinte anos) prazos.

O aeroporto administrado pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) – Marechal Rondon – Cuiabá (SBCY) é abordado de modo sumário, em função do impacto na oferta da infra-estrutura aeroportuária no estado e de ser objeto de documento específico de planejamento.

Este aeroporto, bem como os demais aeródromos não analisados, tem sua localização indicada no Mapa 2.2. Deve-se ressaltar que estes aeródromos não foram analisados por serem privados e não poderem compor a Rede de Aeroportos, conforme mencionado no Capítulo 1.

Caracterização da Infra-Estrutura Aeroportuária Estadual**Aeroportos sob Administração da INFRAERO**

A maior oferta em termos de infra-estrutura aeroportuária no Estado de Mato Grosso refere-se ao único aeroporto sob a administração da INFRAERO. Para caracterizar essa oferta, apresenta-se, a seguir, uma descrição sucinta dos principais componentes implantados, com ênfase na pista de pouso e decolagem.

Na Região Metropolitana de Cuiabá localiza-se a única unidade destinada ao atendimento do transporte aéreo nacional no estado, o Aeroporto Marechal Rondon (SBCY). Em função dos diferentes tipos e dos volumes de tráfego que opera, este aeroporto constitui-se na referência para sistematizar, ordenar e otimizar o espaço aéreo e a infra-estrutura aeronáutica em nível nacional. Esta unidade dispõe de pista de pouso e decolagem 17/35, com 2.300 m x 45 m, pavimentada em asfalto (ASPH 38/F/B/X/T), operando nas condições visual (VFR) e por instrumento (IFR). O sistema de pistas é composto por um conjunto de saídas a 90° e uma pista de táxi paralela, em asfalto. O atual terminal de passageiros é do tipo linear com dois pavimentos e possui uma área de 5.092 m², onde são processados os passageiros e bagagens dos segmentos de tráfego doméstico e internacional. Cabe ressaltar que a Aviação Geral não possui terminal e que um novo terminal encontra-se em fase de construção junto ao novo pátio de estacionamento de aeronaves. Esta unidade dispõe de terminal de carga aérea, com aproximadamente 1.250 m², Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA), Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), hangares, pátio da aviação geral e edificações destinadas à manutenção de instalações e equipamentos.

Aeroportos sob Administração Estadual e Municipal

Conforme mencionado anteriormente, os aeroportos considerados neste estudo como potenciais para a definição da Rede Estadual de Aeroportos de Mato Grosso totalizam uma amostra de trinta e nove unidades administradas pelos governos estadual e municipal e serão consideradas para fins de análise de infra-estrutura.

A avaliação desses aeródromos será norteada pelos seguintes aspectos:

- **Comprimento de Pista de Pouso e Decolagem**

Observa-se que aproximadamente 57% dos aeródromos da amostra oferecem condições para a operação de aeronaves de pequeno e médio portes, por disporem de comprimento na faixa entre 1.100 m e 1.699 m. 33% são compatíveis com aeronaves de pequeno porte, em virtude de suas pistas terem comprimento inferior a 1.100 m.

Considerando os comprimentos de pista superiores a 1.700 m, tem-se que estes representam os 10% dos aeródromos analisados que apresentam comprimento compatível com aeronaves de grande porte, admitindo-se restrição de peso de decolagem. A caracterização desses aeródromos, por faixas de comprimento de pista de pouso e decolagem, pode ser visualizada no Mapa 2.3.

- **Revestimento de Pista de Pouso e Decolagem**

Em relação à amostra, verifica-se que aproximadamente 87% dos aeródromos apresentam pista de pouso e decolagem com algum tipo de revestimento, sendo 31% das pistas em asfalto, 7% em grama e 49% em cascalho. No entanto, somente cerca de 17% das unidades aeroportuárias apresentam suporte compatível com aeronaves de médio porte, o que pode ser verificado nos aeródromos de Alta Floresta, Barra do Garças, Cáceres, Rondonópolis, São Félix do Araguaia e Tangará da Serra (Mapa 2.4).

- **Pista de Táxi e Pátio de Aeronaves**

Dentre os aeródromos analisados, somente 25% possuem pátio de aeronaves localizados de acordo com os critérios apresentados no Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo. Tal fato ocorre devido à inexistência de pista de táxi perpendicular ou de existência de pista de táxi que apresente dimensionamento incompatível com o código da aeronave e tipo de operação do aeródromo em questão, comprometendo, por consequência, a configuração aeroportuária.

Nessa condição, as aeronaves estacionadas no pátio se constituem em obstáculos às superfícies de Faixa de Pista e de Transição, considerando a classificação das aeronaves e o tipo de operação atuais, o que ocorre em cerca de 75% dos aeródromos analisados. (Mapa 2.5).

Este fator é muito importante para se avaliar o aproveitamento dos demais componentes localizados na área terminal em relação às necessidades futuras.

- **Terminal de Passageiros**

Dos 39 aeródromos analisados, cerca de 50% são dotados de terminal de passageiros, conforme pode ser observado no Mapa 2.6, sendo que 16% dos terminais existentes possuem área entre 100,00 e 299,00 m² e 24%, superior a 300,00 m². Quanto a este aspecto, o restante dos aeródromos analisados não é dotado de terminal de passageiros ou contam com área inferior a 100,00 m². Deve-se ressaltar que estes aeródromos não possuem histórico de operação regular.

Aeródromos Potenciais para a Rede Estadual

Em decorrência da composição da infra-estrutura apresentada, pode-se inferir que as possibilidades de desenvolvimento das unidades aeroportuárias no contexto do estado são, de uma forma geral, favoráveis, na medida em que somente 26% dos aeródromos analisados necessitam de seleção de novo sítio para o atendimento do tipo de aviação prevista, a saber: Aripuanã, Canarana, Chapada dos Guimarães, Corixá, Juara, Jaciara e Poconé.

Em prosseguimento, serão caracterizadas, de forma detalhada, as unidades potenciais ora consideradas para a definição da Rede Estadual de Aeroportos do Estado de Mato Grosso, por intermédio de plantas e fichas de características gerais, apresentadas no final deste Capítulo.

Referenciais Técnicos da Caracterização

Plantas dos Aeródromos

Para cada aeródromo, foram elaboradas plantas de situação e de configuração atual. As plantas de situação, desenhadas em escala de 1:20.000 ou 1:25.000, mostram a ocupação e a estrutura viária do entorno do sítio aeroportuário, a área de movimento e os limites patrimoniais. As plantas de configuração atual são elaboradas em escala de 1:7.500, de 1:10.000 ou de 1:12.500, com a finalidade de ilustrar os componentes aeroportuários, as vias de acesso e a cerca patrimonial.

Na confecção das plantas, foram incorporadas informações fornecidas pelo Governo do Estado e órgãos do Comando da Aeronáutica (COMAER) situados na área de jurisdição do Sexto Comando Aéreo Regional (VI COMAR), a saber: VI Serviço Regional de Engenharia (SERENG-6), VI Serviço Regional de Patrimônio (SERPAT-6) e VI Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC-6). Para cerca de 75% das unidades analisadas, foi possível a utilização de fotos aéreas, realizadas pelo 1º do 6º GAV. Para as demais unidades, foram usadas cartas geográficas do IBGE e da Divisão de Serviços Geográficos (DSG) do Exército, fornecidas pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA).

Foram adotadas, como padrão de representação gráfica da configuração atual dos aeródromos, a cor azul para os componentes da área de movimento (pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de aeronaves), a cor magenta para as edificações existentes dentro da área patrimonial e a cor verde para o limite da área patrimonial. Na identificação da estrutura viária, foram empregadas a cor laranja para as vias em terreno natural e a cor preta para as rodovias asfaltadas.

Aspectos Físicos e Operacionais

Estes aspectos são apresentados no formato de fichas, que contêm as informações gerais dos aeródromos e as características físicas dos seus componentes, incluindo a descrição dos obstáculos à operação aérea existentes. De uma forma mais detalhada, serão descritos os conteúdos das abordagens constantes nas fichas dos aeródromos, a saber:

Informações Gerais e Configuração

As informações gerais dos aeródromos consistem na identificação, propriedade, administração, tipo de operação, área patrimonial, elevação, temperatura de referência e código de referência da aeronave mais crítica em operação. As características físicas dos componentes aeroportuários incluem o detalhamento da área de movimento, da área terminal, dos equipamentos de proteção ao voo e dos serviços complementares, tais como combate a incêndio e abastecimento de combustível.

Obstáculos à Operação Aérea

Os obstáculos às operações aéreas consistem em elevações naturais, acidentes físicos e/ou objetos implantados situados em áreas do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PBZP), que possam ter altura superior aos gabaritos fixados.

Em relação às superfícies que compõem o PBZP são consideradas, para efeito de identificação de obstáculos, a Faixa de Pista, as Áreas de Aproximação e Decolagem e a de Transição.

Resumo da Infra-Estrutura Potencial

Neste resumo da infra-estrutura dos aeródromos potenciais são utilizados mapas e quadros.

Os mapas 2.3 a 2.6 ilustram a caracterização destes aeródromos sob os aspectos de comprimento e revestimento de pista de pouso e decolagem, a existência de pátio de estacionamento de aeronaves, com localização adequada ao Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, e a existência de terminal de passageiros, por faixas de área da edificação.

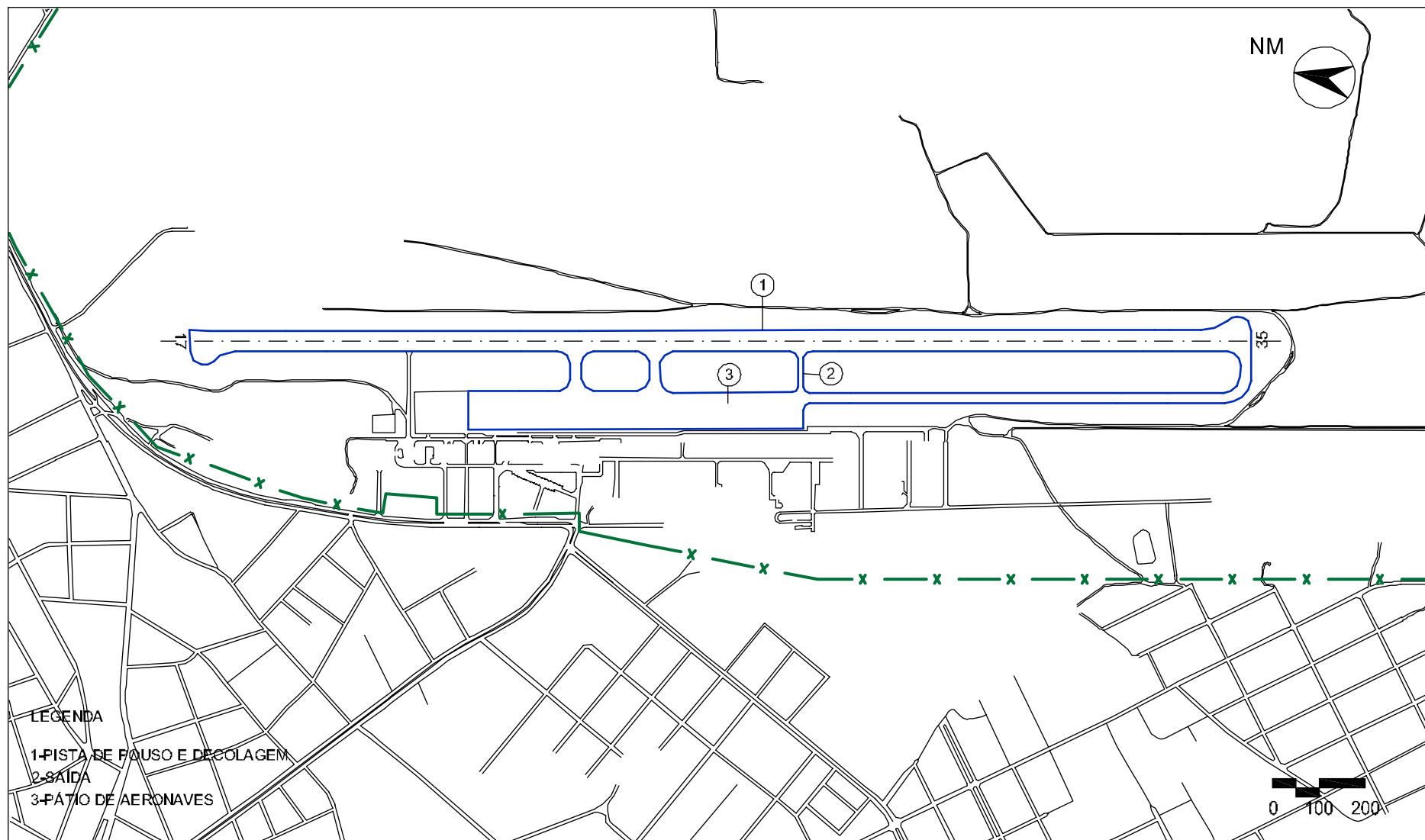
Os quadros 2.1 e 2.2 apresentam as informações consolidadas da infra-estrutura, de modo a fornecer uma visão das facilidades existentes nas unidades potenciais, incluindo os equipamentos de proteção ao voo e o tipo de utilização dos aeródromos, segundo o tipo de aviação.

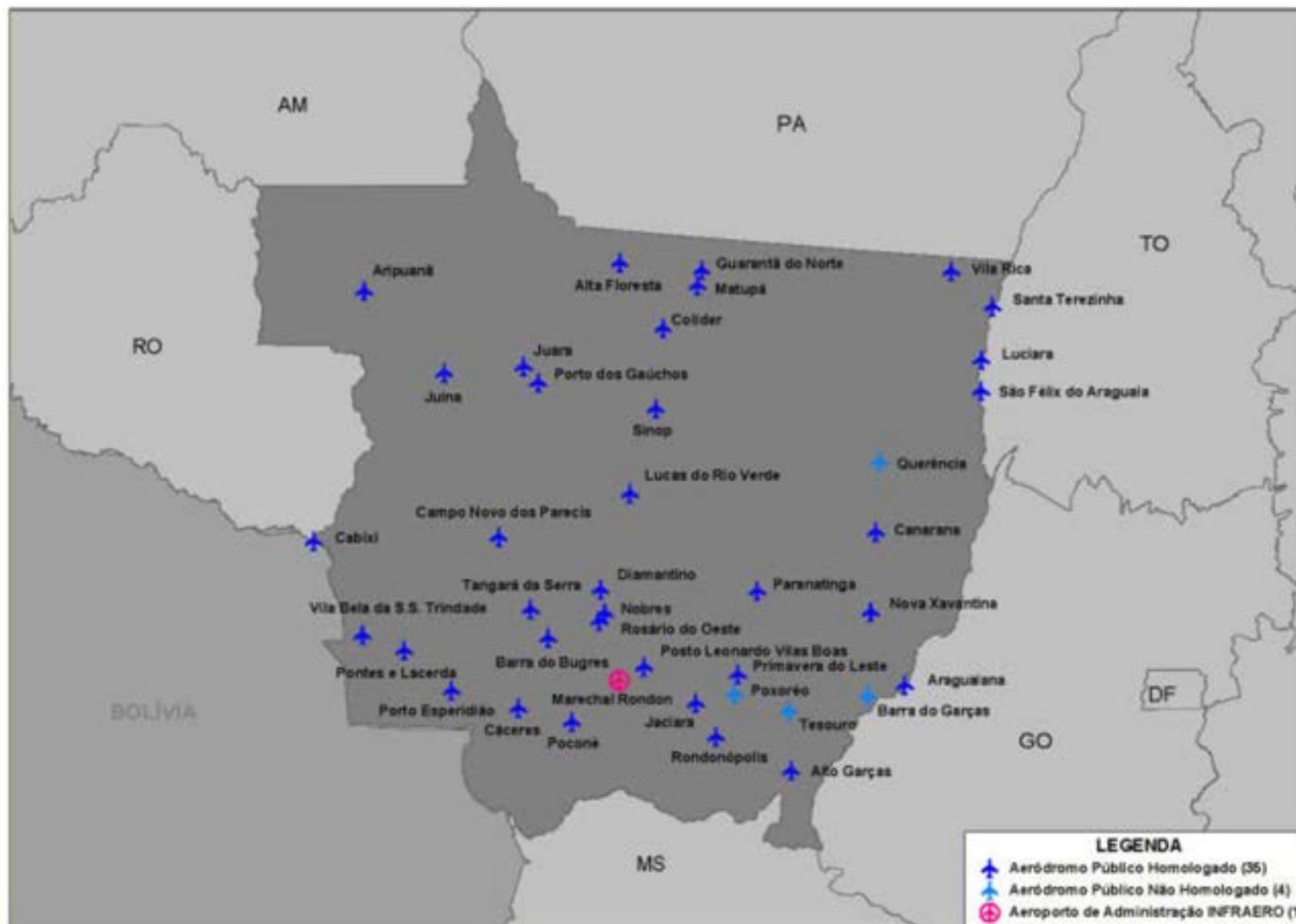
Essas informações incluem a extensão da área patrimonial considerada, que corresponde àquela atualmente cercada no aeródromo, exceto quando foi possível obter-se um documento legal (escritura ou registro do imóvel), indicando as dimensões da propriedade.

No caso dos aeródromos homologados, o suporte da pista de pouso e decolagem indicado foi extraído do Manual de Rotas Aéreas (ROTAER), publicação do Comando da Aeronáutica, ou das Portarias de homologação dos aeródromos. Encontrando-se um aeródromo não homologado, têm-se como subsídio os valores fornecidos pelo governo estadual ou prefeituras municipais.

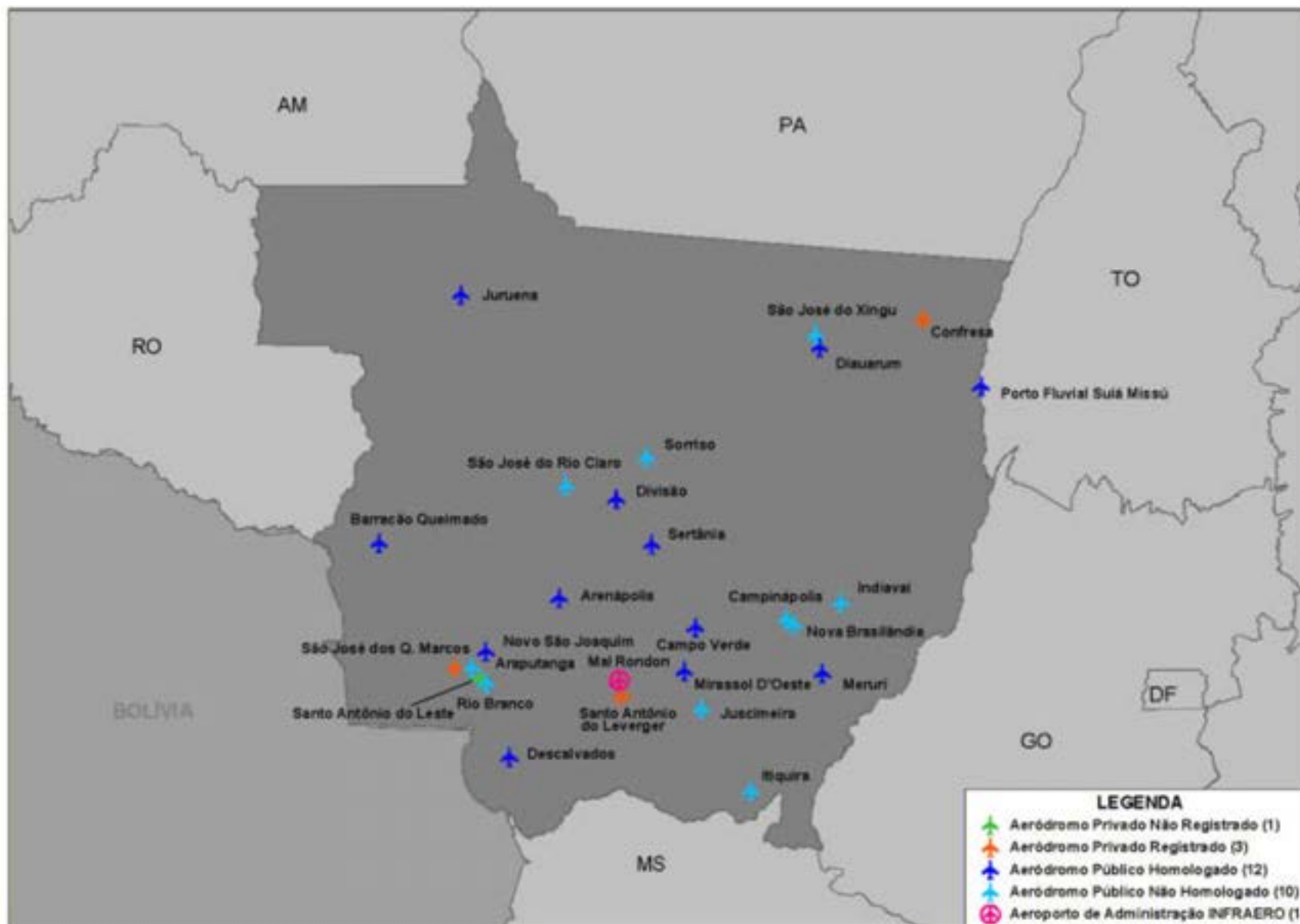
Para efeito deste Plano, as indicações de lateral direita e esquerda da pista de pouso e decolagem são estabelecidas sempre em relação à cabeceira de designador de menor número. Esta convenção tem como finalidade principal padronizar a localização dos obstáculos em relação à pista, evitando a mudança de ponto de referência a cada ocorrência.

A seguir será apresentada a Planta de Configuração Atual do Aeroporto Marechal Rondon – Cuiabá, que se constitui na única unidade aeroportuária administrada pela INFRAERO.

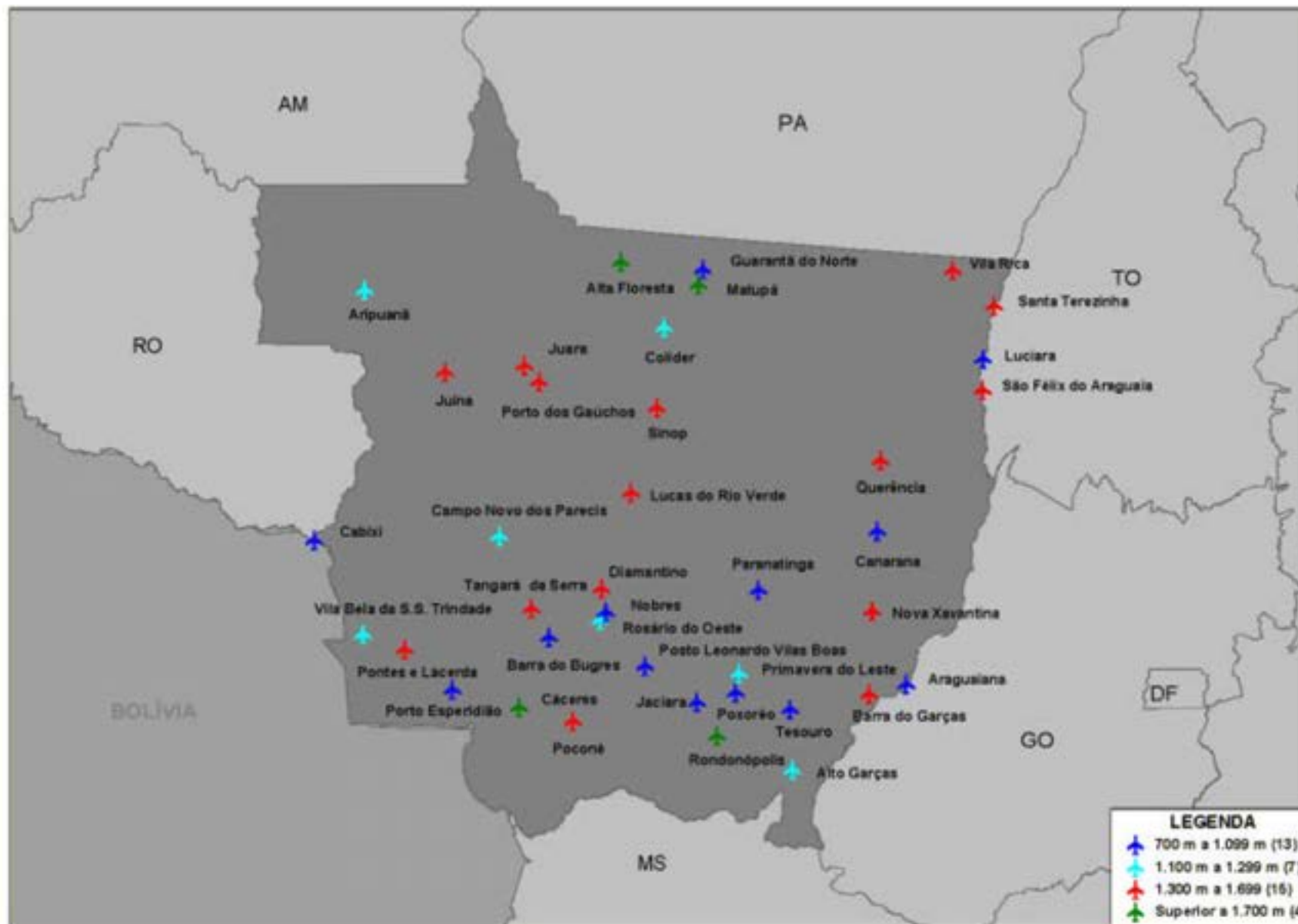




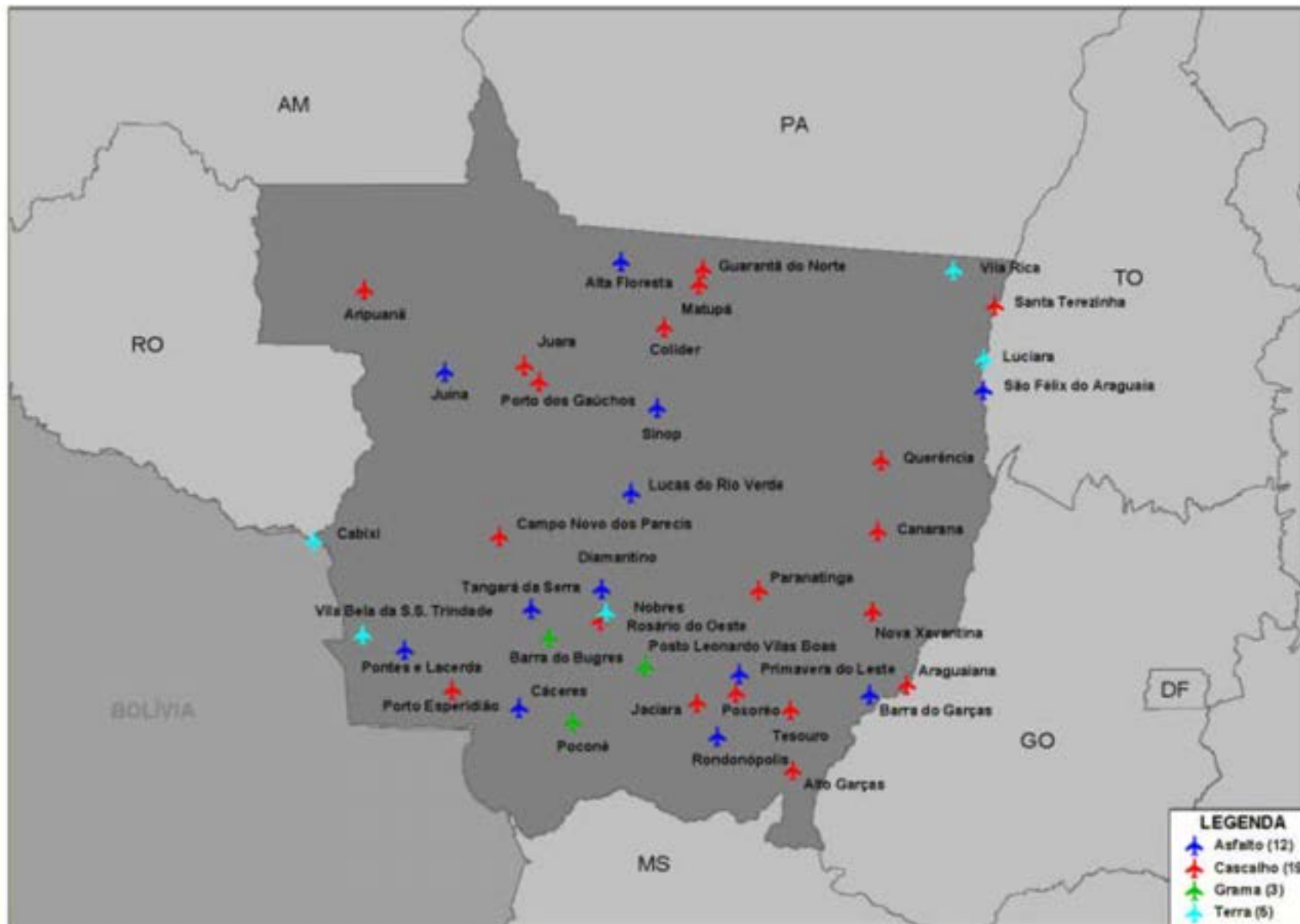
MAPA 2.1 – AERÓDROMOS POTENCIAIS



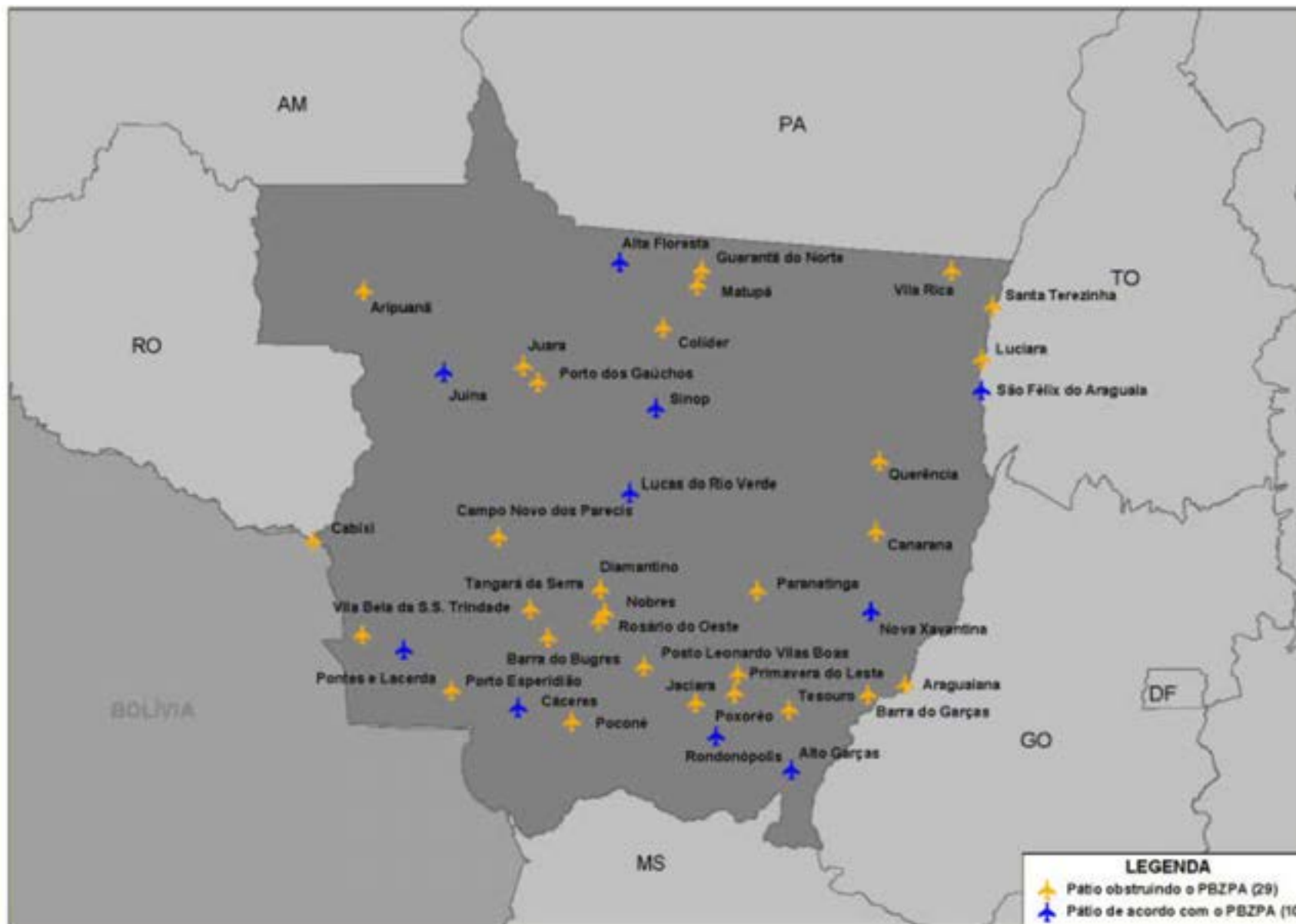
MAPA 2.2 – DEMAIS AERÓDROMOS DO ESTADO



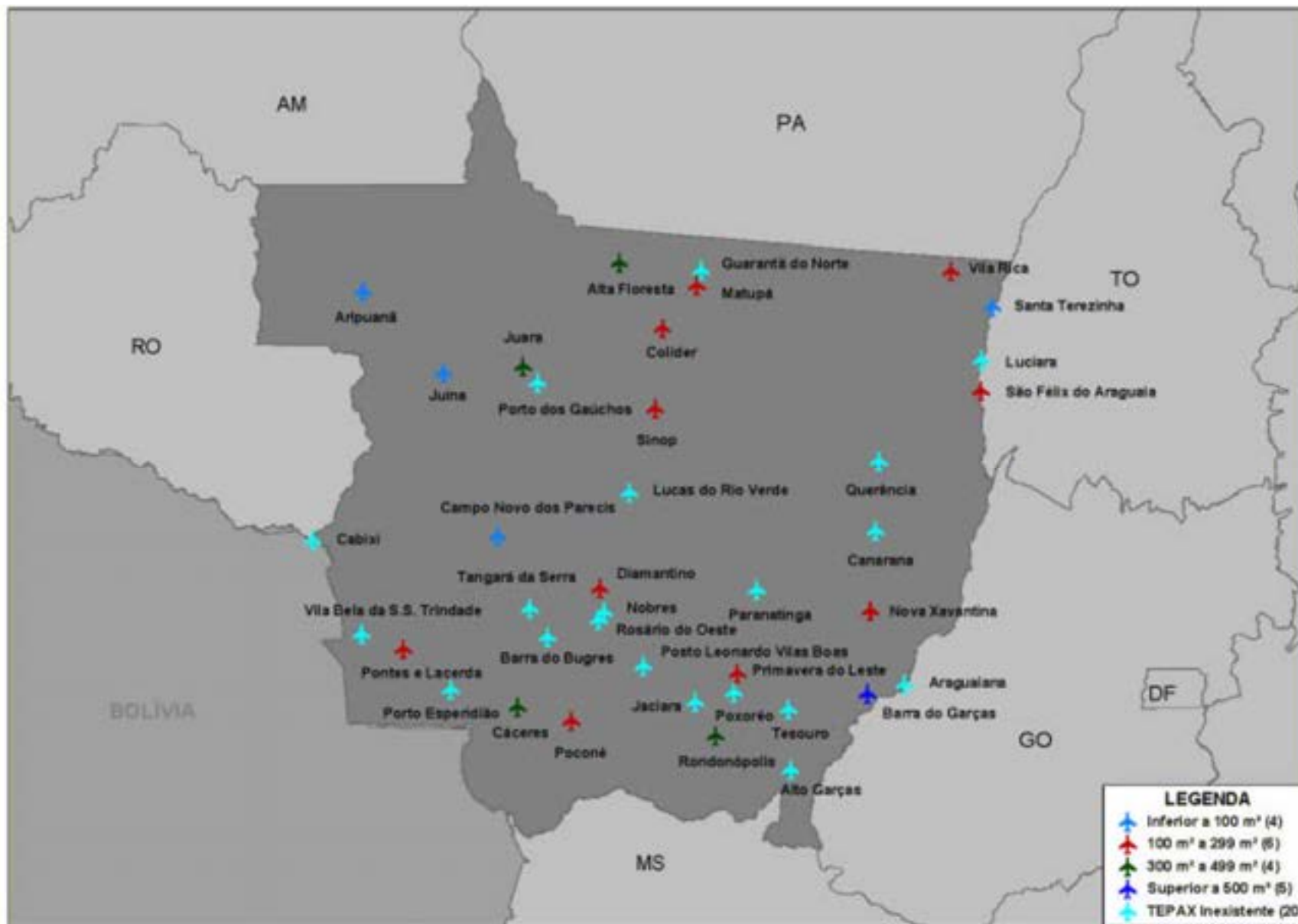
MAPA 2.3 – AERÓDROMOS POTENCIAIS – PISTA DE POUSO E DECOLAGEM



MAPA 2.4 – AERÓDROMOS POTENCIAIS – REVESTIMENTO DE PISTA



MAPA 2.5 – AERÓDROMOS POTENCIAIS – PÁTIO DE AERONAVES



MAPA 2.6 – AERÓDROMOS POTENCIAIS – TERMINAL DE PASSAGEIROS

Quadro 2.1 – Infra-Estrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços

AERÓDROMO	INDICADOR ICAO	ELEVAÇÃO (m)	TREF (°C)	ORIENTAÇÃO	CRA	TIPO DE OPERAÇÃO	UTILIZAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	ABAST. COMBUST.
ALTA FLORESTA	SBAT	289	29,6	03/21	4	VFR	Av. Regular	260,00	L2, L3, L11, S1, S2, S3, S4, biruta, VOR, NDB, DME, rádio	TF, PF
ALTO GARÇAS	SWGR	825	22,5	07/25	2	VFR	Av. Geral	10,40	S2, S3, S4, S6, biruta	TF, PF
ARAGUAIANA	SWAY	303	30,9	01/19	2	VFR	Av. Geral	8,55	-	-
ARIPUANÃ	SWRP	190	31,0	18/36	2	VFR	Av. Regular	21,60	biruta	TF, PF
BARRA DO BUGRES	SWBB	220	31,7	18/36	1	VFR	Av. Geral	9,18	-	-
BARRA DO GARÇAS	SBBW	350	30,1	07/25	3	IFR não-precisão	Av. Geral	120,00	L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8, biruta, FR, VOR, DME, PAPI, NDB, rádio.	TF, PF
CABIXI	SWCX	380	28,5	04/22	1	VFR	Av. Geral	(*1)	-	-
CÁCERES	SWKC	151	32,9	17/35	3	VFR	Av. Geral	216,00	L2, L3, L4, L6, L7, L8, biruta, FR	TF, PF
CAMPO NOVO DOS PARECIS	SWCP	554	25,9	03/21	2	VFR	Av. Geral	30,00	biruta	TF, PF
CANARANA	SWEK	390	28,9	18/36	2	VFR	Av. Geral	12,35	biruta	PF
COLÍDER	SIKC	386	28,3	18/36	2	VFR	Av. Geral	11,00	biruta	PF

Quadro 2.1 – Infra-Estrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços (continuação)

AERÓDROMO	INDICADOR ICAO	ELEVAÇÃO (m)	TREF (°C)	ORIENTAÇÃO	CRA	TIPO DE OPERAÇÃO	UTILIZAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	ABAST. COMBUST.
DIAMANTINO	SWDM	465	29,9	17/35	3	VFR	Av. Geral	74,20	biruta	PF
GUARANTÃ DO NORTE	SSNM	318	29,3	18/36	2	VFR	Av. Geral	66,80	biruta	TF, PF
JACIARA	SWJC	392	29,2	06/24	2	VFR	Av. Geral	3,44	biruta, rádio	PF
JUARA	SWJH	450	27,2	13/31	2	VFR	Av. Geral	100,00	biruta	TF, PF
JUÍNA	SWJN	354	28,6	17/35	3	VFR	Av. Geral	74,88	S2, S3, S4, S6, biruta	PF
LUCAS DO RIO VERDE	SILC	470	27,3	08/26	1	VFR	Av. Regular	18,18	biruta	-
LUCIARA	SWUC	220	31,5	05/23	2	VFR	Av. Geral	38,40	-	-
MATUPÁ	SWXM	283	29,9	02/20	3	VFR	Av. Regular	186,61	S2, S4, biruta	PF
NOBRES	SWNB	213	31,8	07/25	1	VFR	Av. Geral	15,30	-	-
NOVA XAVANTINA	SWXV	316	30,4	03/21	2	VFR	Av. Geral	27,74	biruta, FR	TF, PF
PARANATINGA	SIKP	509	27,1	13/31	1	VFR	Av. Geral	17,60	-	PF

Quadro 2.1 – Infra-Estrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços (continuação)

AERÓDROMO	INDICADOR ICAO	ELEVAÇÃO (m)	TREF (°C)	ORIENTAÇÃO	CRA	TIPO DE OPERAÇÃO	UTILIZAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	ABAST. COMBUST.
POCONÉ	SWPK	180	32,6	18/36	2	VFR	Av. Geral	(*1)	biruta	-
PONTES E LACERDA	SWLE	300	30,2	01/19	2	VFR	Av. Geral	69,12	biruta	PF
PORTO DOS GAÚCHOS	SWPG	467	27,0	01/19	3	VFR	Av. Geral	18,00	-	-
PORTO ESPERIDIÃO	SWEP	187	32,8	09/27	1	VFR	Av. Geral	4,40	-	-
POSTO LEONARDO VILAS BOAS	SWPL	330	29,7	07/25	1	VFR	Av. Geral	(*1)	-	-
POXORÉO	(*2)	467	28,0	06/24	2	VFR	Av. Geral	20,00	-	-
PRIMAVERA DO LESTE	SWPY	678	24,6	01/19 04/22	2 1	VFR VFR	Av. Geral	4,83	biruta	PF
QUERÊNCIA	(*2)	379	29,0	06/24	2	VFR	Av. Geral	11,00	-	PF
RONDONÓPOLIS	SWRD	472	28,1	02/20	3	VFR	Av. Regular	240,00	L3, L4, L7, S1, S3, S4, S6, biruta, FR, EPTA-A, jardim meteorológico	TF, PF
ROSÁRIO DO OESTE	SWDO	222	31,6	06/24	2	VFR	Av. Geral	3,60	-	-
SANTA TEREZINHA	SWST	210	31,5	08/26	3	VFR	Av. Geral	15,29	-	-

Quadro 2.1 – Infra-Estrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços (continuação)

AERÓDROMO	INDICADOR ICAO	ELEVAÇÃO (m)	TREF (°C)	ORIENTAÇÃO	CRA	TIPO DE OPERAÇÃO	UTILIZAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	ABAST. COMBUST.
SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA	SWFX	198	31,9	12/30	2	VFR	Av. Geral	29,40	S2, S3, S4, S6, CCI, biruta	TF, PF
SINOP	SWSI	390	28,4	03/21	3	VFR	Av. Regional	447,25	S2, S3, biruta	TF, PF
TANGARÁ DA SERRA	SWTS	457	27,7	18/36	3	VFR	Av. Regular	62,60	S2, S3, S4, biruta	-
TESOURO	(*2)	465	28,5	06/24	1	VFR	Av. Geral	6,30	-	-
VILA BELA DA S. S. TRINDADE	SWVB	270	30,6	01/19	2	VFR	Av. Geral	19,20	-	-
VILA RICA	SWVC	270	30,4	07/25	2	VFR	Av. Geral	28,72	-	PF

Legenda: (*1) – Informação não obtida;

(*2) – Não homologado;

TREF – Temperatura de Referência do Aeródromo;

CRA – Código de Referência de Aeródromo;

EPTA – Estação Permissionária de Telecomunicações e Tráfego Aéreo;

PF – Gasolina de Aviação;

TF – Querosene de Aviação;

S1 – sinais designadores de pista;

S2 – sinais de cabeceira de pista;

S3 – sinais de eixo de pista;

S4 – sinais de faixas laterais de pista;

S5 – sinal identificador de aeródromo;

S6 – sinais de guia de táxi;

S7 – espera;

FR – farol rotativo;

L1 – VASIS;

L2 – luzes de identificação de cabeceira;

L3 – luzes laterais de pista;

L4 – luzes de cabeceira e final de pista;

L5 – luzes de eixo de pista;

L6 – luzes de balizamento de emergência;

L7 – luzes laterais de táxi;

L8 – iluminação de pátio;

L9 – luzes de obstáculos;

L10 – farol de identificação de aeródromo;

L11 – PAPI;

L12 – AVASIS;

L13 – VASIS.

Quadro 2.2 – Infra-Estrutura Aeroportuária – Componentes Aeroportuários

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA		SAÍDA	PÁTIO		NATUREZA DO PISO			
	Dimensões (mxm)	Suporte	Dimensões (mxm)	Área (m²)	Dimensões (mxm)				
ALTA FLORESTA	2.500x30	29/F/C/Y/U	200x25 200x25	15.000,00	100x150	asfalto	480,00	615,00	1 hangar, 19 casas, KF, PAA, 3 edificações, 1 administração
ALTO GARÇAS	1.200x20	8/F/C/Y/U	-	-	-	cascalho	-	-	1 hangar, PAA, 4 edificações, 1 cx. d'água
ARAGUAIANA	1.000x50	2.500 kg / 0,50 MPa	-	-	-	cascalho	-	-	1 hangar
ARIPUANÃ	1.250x23	8/F/C/Y/U	-	-	-	cascalho	92,00	-	2 hangares, CGC, PAA, caixa d'água
BARRA DO BUGRES	825x12	5.000 kg / 0,50 MPa	-	-	-	grama	-	-	-
BARRA DO GARÇAS	1.598x30	20/F/C/Y/T	500x20	36.200,00	irregular	asfalto	600,00	2.600,00	1 hangar, KT, KF, PAA, 1 adm., SIVAM, cx. d'água 1 estação meteorológica
CABIXI	800x10	2.500 kg / 0,50 MPa	-	-	-	terra	-	-	-
CÁCERES	1.850x30	30/F/A/X/T	200x25	5.000,00	50x100	asfalto	400,00	15.390,00	1 hangar, PAA, 1 edificação
CAMPO NOVO DOS PARECIS	1.200x30	5.700 kg / 0,50 MPa	(*1)	30.000,00	150x200	cascalho	36,00	-	2 hangares, 4 edificações
CANARANA	1.040x27	5.700 kg / 0,50 MPa	-	-	-	cascalho	-	2.000,00	3 hangares, PAA, 3 edificações

Quadro 2.2 – Infra-Estrutura Aeroportuária – Componentes Aeroportuários (continuação)

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA		SAÍDA	PÁTIO		NATUREZA DO PISO			
	Dimensões (mxm)	Suporte	Dimensões (mxm)	Área (m²)	Dimensões (mxm)				
COLÍDER	1.100x20	5.600 kg / 0,50 MPa	-	15.000,00	60x140	cascalho	210,00	não delimitado	3 hangares, 2 casas, PAA
DIAMANTINO	1.480x18	13/F/C/Y/U	80x20	3.040,00	152x20	asfalto	120,00	2.500,00	1 hangar, PAA, CGC, 3 edificações
GUARANTÃ DO NORTE	1.000x20	5.700 kg / 0,50 MPa	-	7.500,00	75x100	cascalho	-	-	1 hangar, PAA, 1 cx. d'água
JACIARA	1.088x22	5.700 kg / 0,50 MPa	9,50 x 27	2.000,00	40x50	cascalho	-	7.000,00	2 hangares, 2 PAA, 2 edificações
JUARA	1.300x24	7/F/C/Y/U	-	15.000,00	100x150	cascalho	300,00	-	2 hangares, PAA, 1 edificação
JUÍNA	1.600x30	5.500 kg / 0,50 MPa	130x17	6.000,00	100x60	asfalto	74,00	6.200,00	1 hangar, PAA, 2 edificações
LUCAS DO RIO VERDE	1.450x23	5.700 kg / 0,50 MPa	243x17	5.916,00	68x87	asfalto	-	não delimitado	2 hangares, 1 cx. d'água, 1 depósito de combustível desativado
LUCIARA	1.000x20	5.700 kg / 0,62 MPa	-	-	-	terra	-	-	-
MATUPÁ	1.850x23,5	5.700 kg / 0,50 MPa	30x29	3.288,00	137x24	cascalho	112,00	-	3 hangares, PAA, CGC, 1 cx. d'água, 1 depósito
NOBRES	850x23	10/F/C/Y/U	-	-	-	terra	-	-	-

Quadro 2.2 – Infra-Estrutura Aeroportuária – Componentes Aeroportuários (continuação)

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA		SAÍDA	PÁTIO		NATUREZA DO PISO			
	Dimensões (mxm)	Suporte	Dimensões (mxm)	Área (m²)	Dimensões (mxm)				
NOVA XAVANTINA	1.490x45	10/F/C/Y/U	200x30 215x30	7.500,00	150x50	cascalho	160,00	5.000,00	PAA
PARANATINGA	1.000x20	5.700 kg / 0,50 MPa	-	-	-	cascalho	-	7.500,00	11 edificações
POCONÉ	1.300x40	14/F/C/Y/U	-	-	-	grama	160,00	-	6 hangares, PAA, 4 edificações
PONTES E LACERDA	1.500x30	(*1)	100x20	5.000,00	100x50	asfalto	120,00	5.000,00	4 hangares, 1 casa, PAA, 1 cx. d'água
PORTO DOS GAÚCHOS	1.500x30	13/F/C/Y/U	-	-	-	cascalho	-	-	-
PORTO ESPERIDIÃO	800x20	2.500 kg / 0,50 MPa	-	-	-	cascalho	-	-	19 edificações
POSTO LEONARDO VILAS BOAS	1.000x30	8/F/C/Y/U	-	-	-	grama	-	-	-
POXORÉO	1.000x23	(*1)	-	-	-	cascalho	-	-	-
PRIMAVERA DO LESTE	1.100x23 770x20	5.000 kg / 0,50 MPa (*1)	30x10	2.200,00	20x110	asfalto	110,50	5.000,00	9 hangares, 1 casa, 1 depósito, 4 PAA, 2 edificações, 1 administração
QUERÊNCIA	1.500x27	(*1)	-	5.000,00	100x50	cascalho	-	5.000,00	1 hangar, PAA, 1 edificação

Quadro 2.2 – Infra-Estrutura Aeroportuária – Componentes Aeroportuários (continuação)

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA		SAÍDA	PÁTIO		NATUREZA DO PISO			
	Dimensões (mxm)	Suporte	Dimensões (mxm)	Área (m²)	Dimensões (mxm)				
RONDONÓPOLIS	1.850x30	28/F/B/X/U	170x23	8.910,00	118,8x75	asfalto	400,00	6.000,00	5 hangares, KF, PAA, 1 edificação, 1 cx. d'água
ROSÁRIO DO OESTE	1.200x23	8/F/C/Y/U	-	-	-	cascalho	-	-	-
SANTA TEREZINHA	1.500x20	8/F/B/Y/U	-	5.000,00	irregular	cascalho	71,00	2.500,00	1 hangar, PAA (desativado)
SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA	1.450x30	19/F/A/X/T	78x15	1.102,00	29x38	asfalto	250,50	não delimitado	2 hangares, CGC, PAA, 1 cx, d'água, 1 estação meteorológica
SINOP	1.600x30	30/F/C/X/T	137x18	9.600,00	80x120	asfalto	853,00 em construção	não delimitado	4 hangares, PAA, KF, 1 administração, 2 edificações
TANGARÁ DA SERRA	1.500x30	10/F/C/Y/U	84,5x17	4.200,00	70x60	asfalto	-	-	1 hangar, CGC, 1 sala AIS
TESOURO	800x15	(*1)	-	-	-	cascalho	-	-	-
VILA BELA DA S. S. TRINDADE	1.200x20	8/F/C/Y/U	-	-	-	terra	-	-	-
VILA RICA	1.350x40	4.000 Kg / 0,50 MPa	-	-	-	terra	175,00	não delimitado	1 hangar, PAA

Legenda:

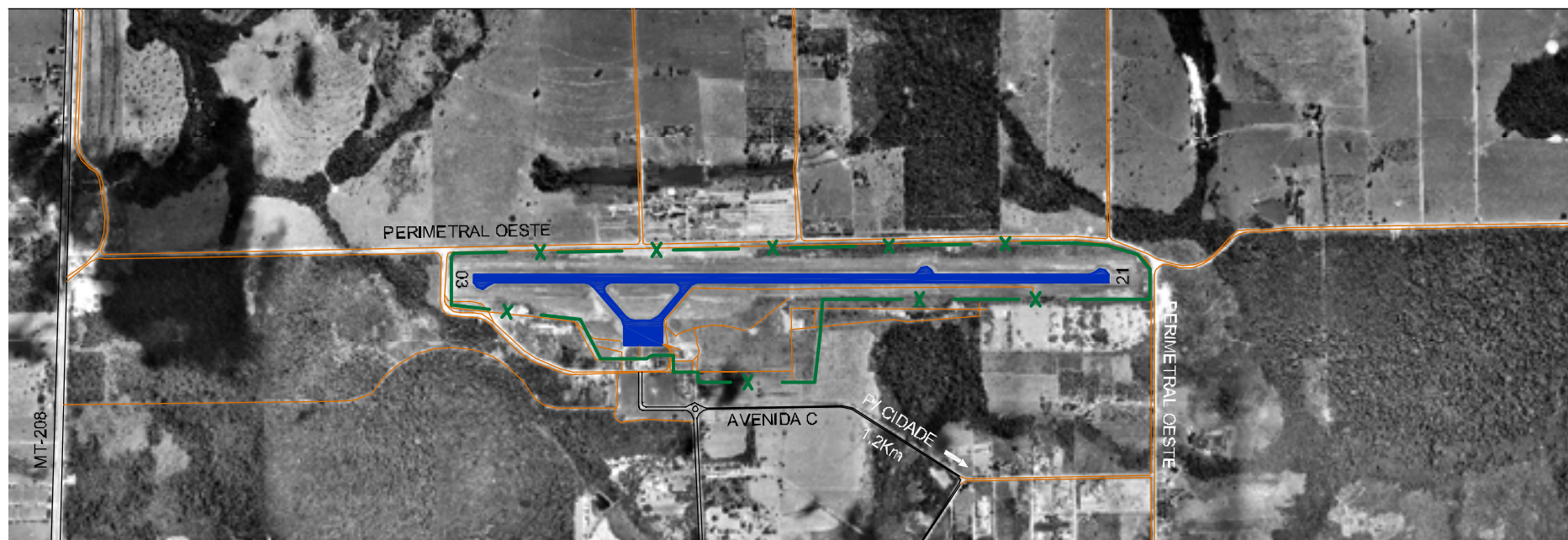
(*1) – Informação não obtida;

CGC – casa do guarda-campo;

PAA – posto de abastecimento de combustível;

KT – casa de transmissores;

KF – casa de força.





INFORMAÇÕES GERAIS		
INDICADOR ICAO	SBAT	
COORDENADAS	09°51'59" S / 056°06'18" W	
PROPRIEDADE	Prefeitura	Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura	Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	260,00	
ALTITUDE (m)	289	
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	29,6	
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	4	
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	03/21
	DIMENSÕES (mxm)	2.500 x 30, asfalto
	SUPORTE	29/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	200 x 25, asfalto 200 x 25, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	100 x 150, asfalto
	ÁREA (m ²)	15.000,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m ²)	480,00
EST. DE VEÍCULOS (m ²)	615,00
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	19 Casas, 01 KF, 01 PAA, 03 Edificações, 01 Administração

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	L2, L3, L11, S1, S2, S3, S4, biruta, VOR, NDB, DME, rádio
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	CCI

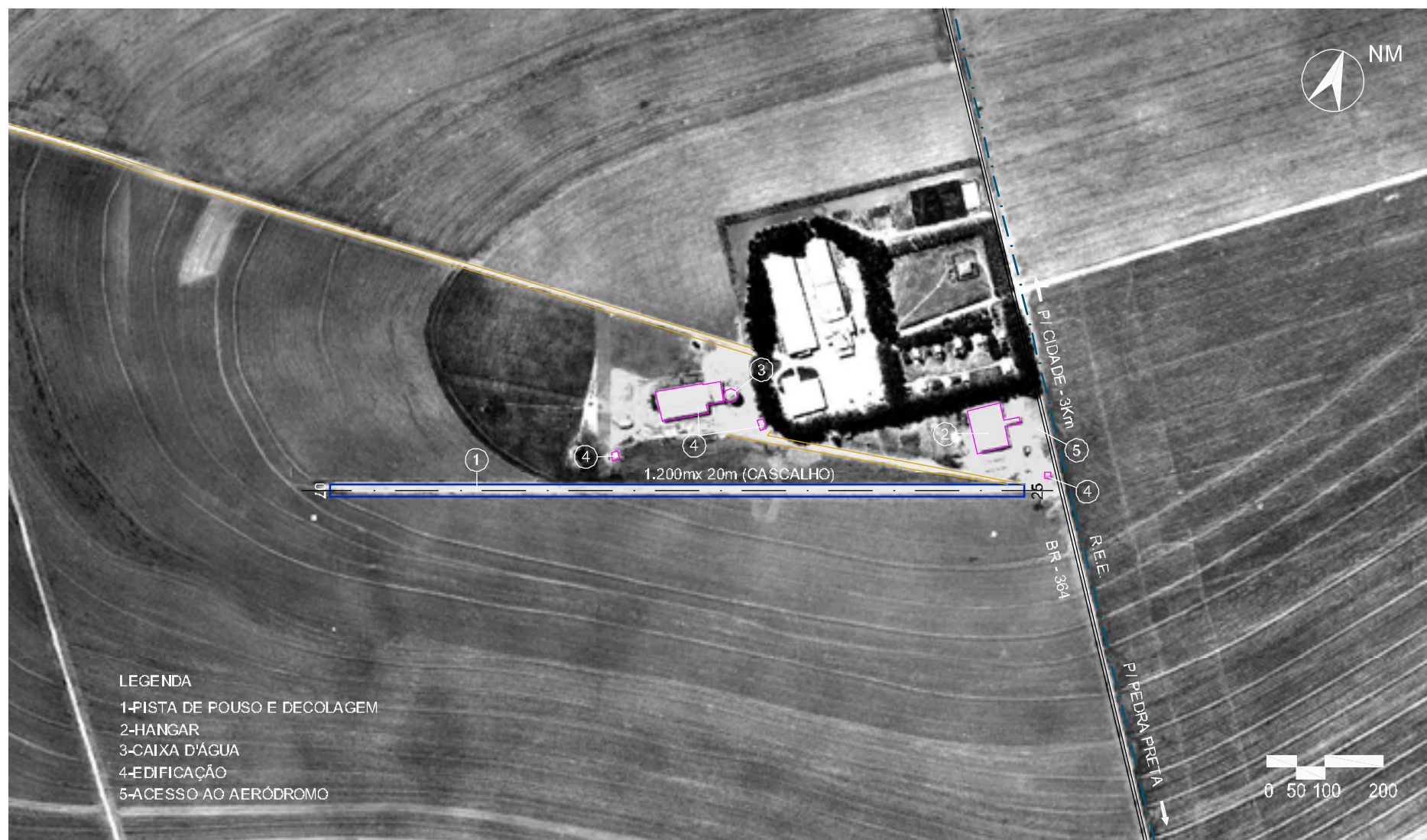
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 03	Vegetação
	CAB. 21	Vegetação
	LAT. DIR.	Vegetação rasteira, cerca, vias em terra
	LAT. ESQ.	-
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 03	Vegetação rasteira, árvores, cerca, caminho em terra, vias em terra
	CAB. 21	Vegetação rasteira, árvores, cerca, via em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação rasteira, árvores, cerca, caminhos em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação rasteira, árvores, via em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Alta Floresta dista 812km ao norte da capital do estado pelas rodovias BR-163, MT-410 e MT-208. O aeroporto está situado a 1,2km a noroeste da área urbana por via vicinal pavimentada. O relevo da região é plano, com presença de alguns declives. O uso do solo no entorno desta unidade aeroportuária é predominantemente rural, contudo, existem restrições à sua expansão, tais como: na lateral esquerda, ocupações urbanas e via vicinal em leito natural; no prolongamento da cabeceira 03, segmento final de acesso e a rodovia MT-208, que dista aproximadamente 700m desta cabeceira, e no prolongamento da cabeceira 21, uma via vicinal em leito natural. Observa-se também a existência de algumas ocupações na lateral direita da pista que, no entanto, encontram-se ainda com baixa densidade. O vetor de expansão urbana está direcionado a norte, o que preserva a expansão do aeroporto.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWGR
COORDENADAS	16°55'18" S / 053°32'32" W
PROPRIEDADE	(*1)
ADMINISTRAÇÃO	(*1)
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	10,40
ALTITUDE (m)	825
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	22,5
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	07/25
	DIMENSÕES (mxm)	1.200 x 20, cascalho
	SUORTE	8/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 04 Edificações, 01 Cx. D'Água

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	S2, S3, S4, S6, biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

(*1) Informação não obtida

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 07	Vegetação
	CAB. 25	Vegetação, árvores, edificação, rodovia asfaltada
	LAT. DIR.	Vegetação
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, via em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 07	-
	CAB. 25	Vegetação, rodovia asfaltada, R.E.E.
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	-
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, via em terra, edificação, hangar

RELACIONAMENTO URBANO

Alto Garças dista 342km a sudeste da capital do estado pela rodovia BR-364. O aeroporto está situado a 3km da área urbana, sendo acessado a partir desta por via federal em leito natural. O relevo da região é plano, com presença de leves ondulações. O uso do solo no entorno desta unidade aeroportuária é predominantemente rural. Verifica-se que a expansão do aeroporto é limitada devido às seguintes restrições: no sentido do prolongamento da cabeceira 25, a existência da via de acesso ao município; na lateral esquerda, as instalações industriais e a presença de uma via vicinal e no sentido do prolongamento da cabeceira 07, uma via vicinal e a declividade do terreno.



PLANTA DE SITUAÇÃO: ARAGUAIANA

INTENCIONALMENTE EM BRANCO



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWAY
COORDENADAS	15°43'26" S / 051°50'11" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	8,55
ALTITUDE (m)	303
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	30,9
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	01/19
	DIMENSÕES (mxm)	1.000 x 50, cascalho
	SUORTE	2.500Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 01	-
	CAB. 19	-
	LAT. DIR.	-
	LAT. ESQ.	-
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 01	-
	CAB. 19	-
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	-
	LAT. ESQ.	-

RELACIONAMENTO URBANO

Araguaiana dista 542km a leste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e MT-100. O aeroporto está inserido na área urbana e situado a 600m ao norte do centro urbano por via estadual, a MT-100, em leito natural. O relevo da região em seu entorno é plano. A expansão do aeroporto apresenta restrições nas direções do prolongamento da cabeceira 01 e na lateral direita, uma vez que o mesmo se encontra parcialmente envolvido pela malha urbana e pela MT-100. No prolongamento da cabeceira 19 também há limitações devido à presença da rodovia MT-100. Contudo, não existem restrições à sua expansão nas demais direções. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWRP
COORDENADAS	10°15'01" S / 059°56'39" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	21,60
ALTITUDE (m)	190
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	31
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	18/36
	DIMENSÕES (mxm)	1.250 x 23, cascalho
	SUPORTE	8/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	92,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	2
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01CGC, 01 PAA, 01 Cx. D'Água

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 18	Vegetação, árvores, cerca
	CAB. 36	Vegetação
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, caminho em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 18	Vegetação, árvores, cerca, via em terra
	CAB. 36	Vegetação, árvores, via em terra, edificações
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, cerca
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, cerca, vias em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Aripuanã dista 1.200km a noroeste da capital do estado pelas rodovias BR-163, MT-220 e MT-170, tendo se desenvolvido às margens do Rio Aripuanã. O aeroporto está situado a 900m a nordeste da área urbana por via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano e o uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. Existem algumas restrições à sua expansão, tais como: no prolongamento da cabeceira 36, devido à via de acesso ao aeroporto e à malha urbana; na lateral esquerda, uma via vicinal, a estrada Rio Branco, área de reserva ambiental, mata ciliar e o Rio Aripuanã, bem como algumas ocupações esparsas, e na lateral direita, por uma mata e a malha urbana. No prolongamento da cabeceira 18, observa-se a existência de uma via vicinal distando 800m. O vetor de expansão urbano está direcionado para leste, em direção do aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Cabe ressaltar a existência de um matadouro entre o aeroporto e a área urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWBB
COORDENADAS	15°03'31" S / 057°10'59" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	9,18
ALTITUDE (m)	220
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	31,7
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	18/36
	DIMENSÕES (mxm)	825 x 12, grama
	SUORTE	5.000Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

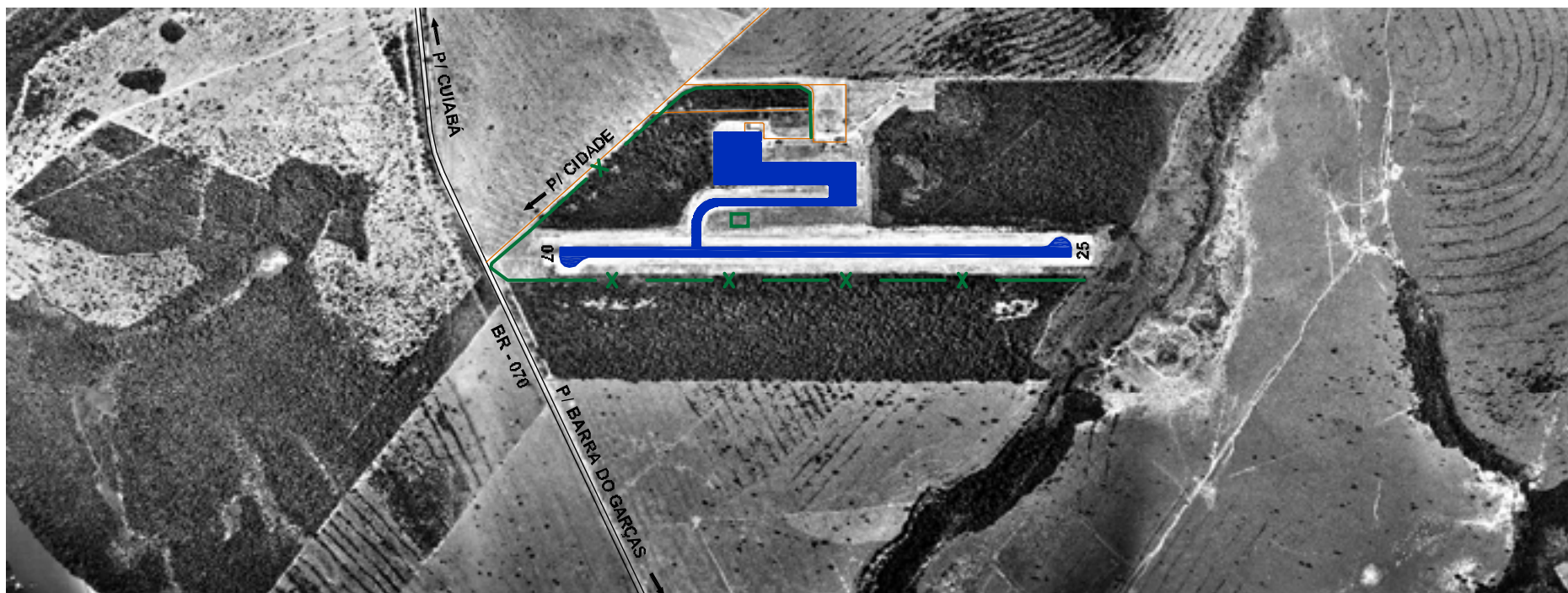
ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

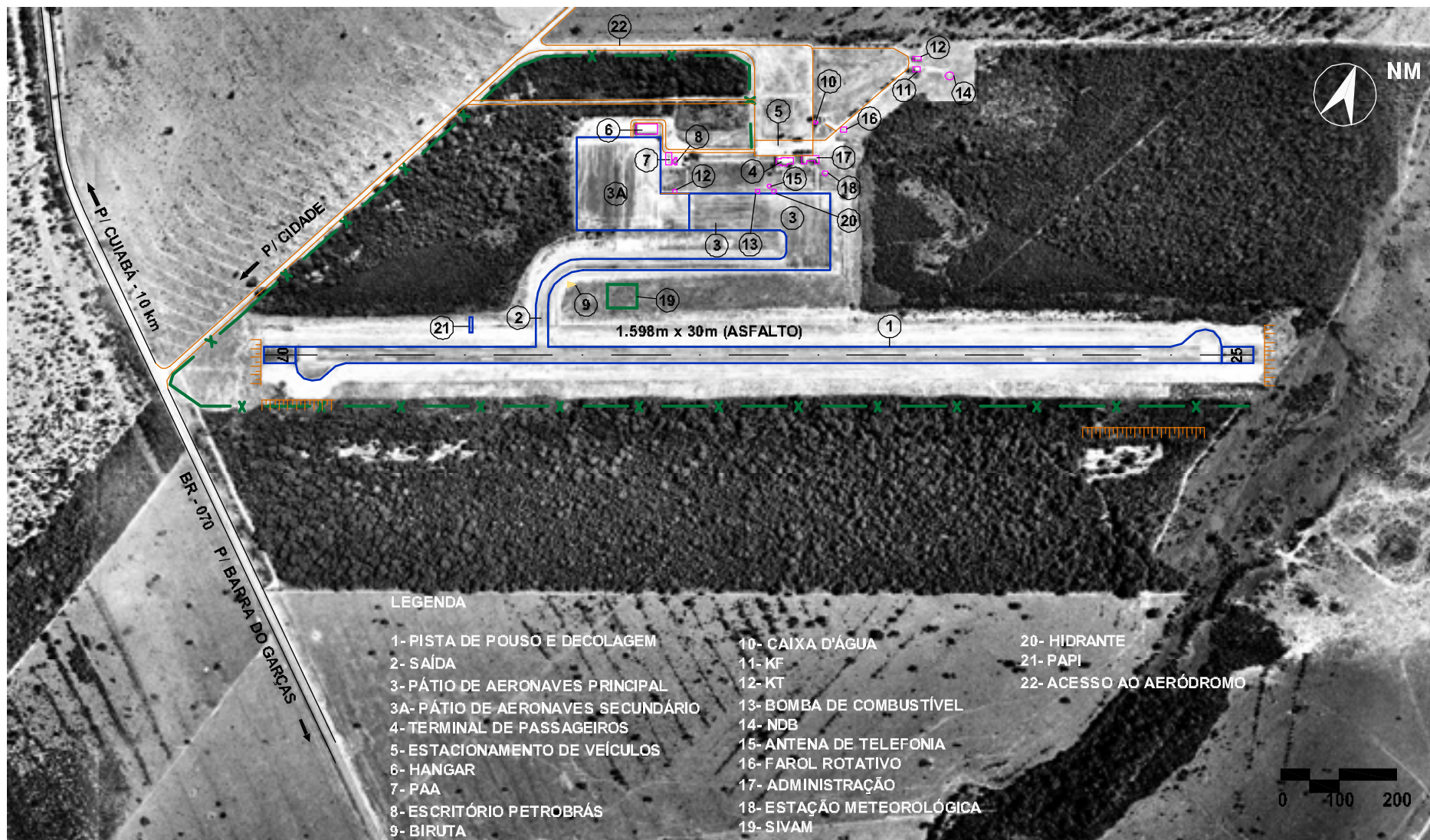
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 18	Via em terra
	CAB. 36	Via em terra
	LAT. DIR.	Via em terra, caminho em terra
	LAT. ESQ.	Via em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 18	Árvores
	CAB. 36	Via em terra, árvores, edificações
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores, via em terra, malha urbana
	LAT. ESQ.	Caminho em terra, rodovia asfaltada

RELACIONAMENTO URBANO

Barra do Bugres dista 158km a noroeste da capital do estado pelas rodovias BR-163 e MT-246, tendo se desenvolvido às margens do Rio Paraguai. O aeroporto encontra-se inserido na área urbana e está situado a 1,0km ao norte do centro urbano por via estadual pavimentada, a MT-343. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à expansão em quase todas as direções, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana. Observa-se a existência de residências no prolongamento da cabeceira 36, na lateral direita, próximas a esta cabeceira, e no prolongamento da cabeceira 18. Na lateral esquerda, verifica-se também a via de acesso do município, a MT-343, e as demais direções estão limitadas pela presença de vias vicinais. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, já que a outra extremidade da área urbana é limitada pelo Rio Paraguai, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na constituição federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à prefeitura municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SBBW
COORDENADAS	15°51'39" S / 052°23'22" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	120,00
ALTITUDE (m)	350
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	30,1
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	07/25
	DIMENSÕES (mxm)	1.598 x 30, asfalto
	SUPORTE	20/F/C/Y/T
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	500 x 20, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	irregular, asfalto
	ÁREA (m²)	36.200,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	600,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	2.600,00
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 KT, 01 KF, 01 PAA, 01 Administração, 01 Estação Meteorológica, 01 escritório, 01 Cx. D'Água, SIVAM

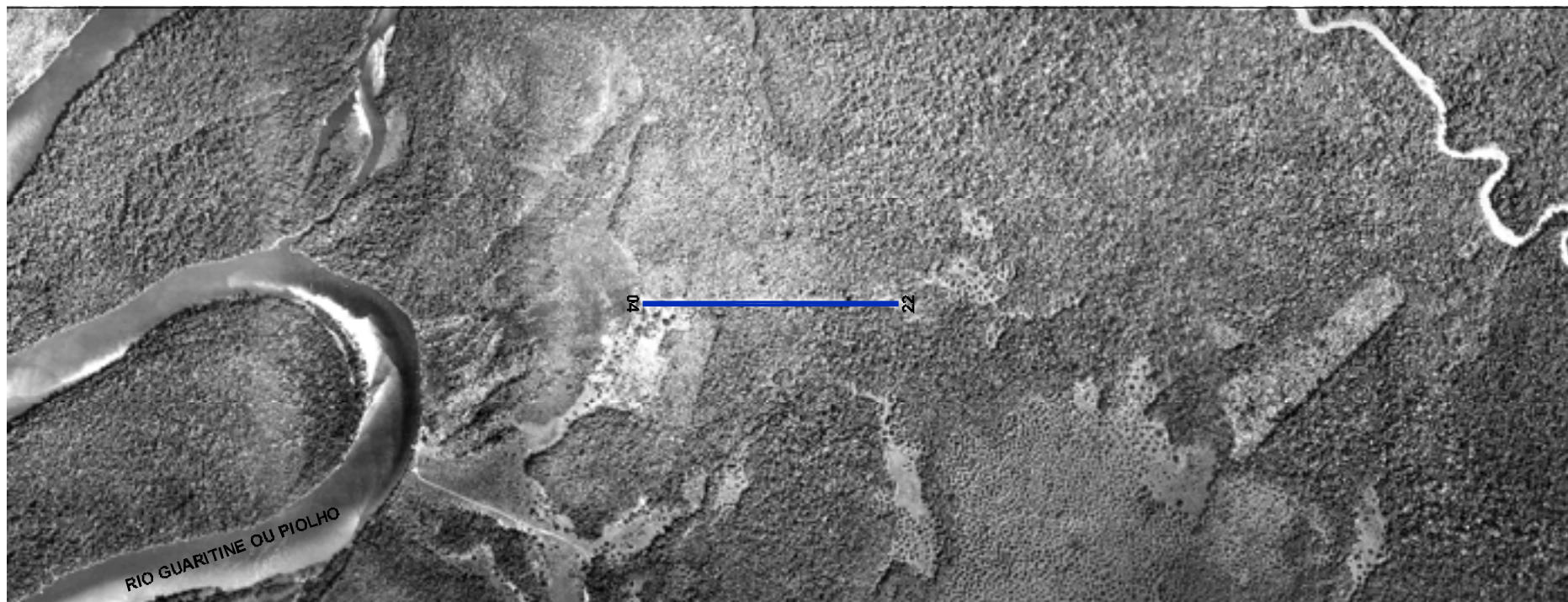
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8, biruta, FR, VOR, DME, NDB, PAPI, rádio
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

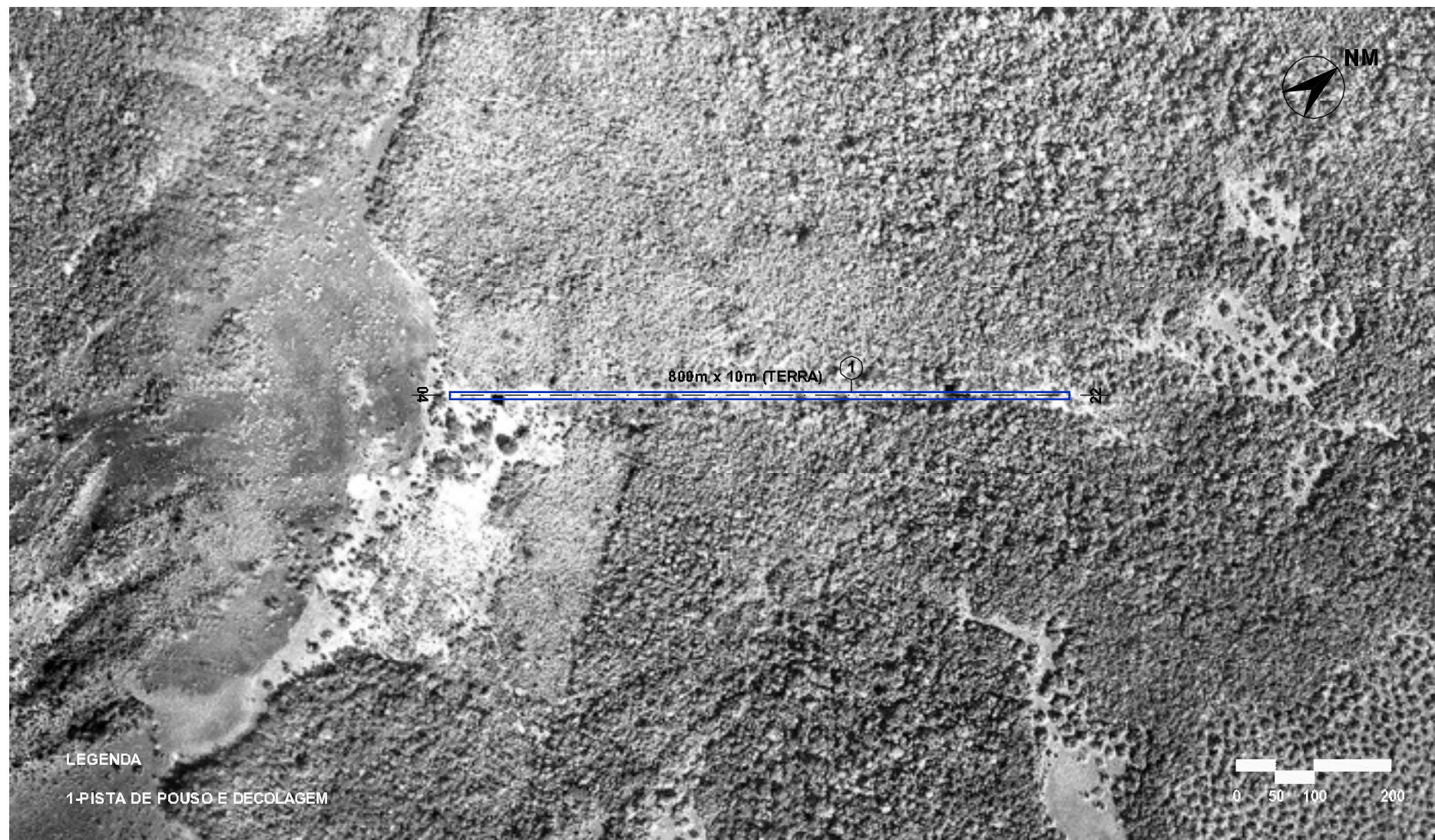
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 07	-
	CAB. 25	-
	LAT. DIR.	Vegetação
	LAT. ESQ.	Vegetação
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 07	Árvores, via em terra, rodovia pavimentada
	CAB. 25	-
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores
	LAT. ESQ.	Árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Barra do Garças dista 488km a leste da capital do estado pela rodovia BR-070, tendo se desenvolvido às margens do Rio Araguaia. O aeroporto está situado a 17km a noroeste da área urbana pela rodovia federal pavimentada, a BR-070. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural, não existindo restrições à expansão. Observa-se, no entanto, a presença de uma via de acesso próximo à cabeceira 07 e de uma via vicinal na lateral esquerda.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWCX
COORDENADAS	13°42'01" S / 060°42'02" W
PROPRIEDADE	(*1)
ADMINISTRAÇÃO	(*1)
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	(*1)
ALTITUDE (m)	380
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	28,5
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	04/22
	DIMENSÕES (mxm)	800 x 10, terra
	SUPORTE	2.500Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

(*1) Informações não obtida

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 04	Árvores
	CAB. 22	Árvores
	LAT. DIR.	Árvores
	LAT. ESQ.	Árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 04	Árvores
	CAB. 22	Árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores
	LAT. ESQ.	Árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Cabixi dista 728km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e BR-174 e MT-235. O aeroporto está situado em relevo plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. Foi observada uma restrição à expansão desta unidade aeroportuária no prolongamento da cabeceira 04, o Rio Piolho, não existindo, contudo, limitações para sua expansão nas demais direções.





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWKC
COORDENADAS	16°02'37" S / 057°37'51" W
PROPRIEDADE	Governo do Estado
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	216,00
ALTITUDE (m)	151
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	32,9
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	17/35
	DIMENSÕES (mxm)	1.850 x 30, asfalto
	SUORTE	30/F/A/X/T
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	200 x 25, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	50 x 100, asfalto
	ÁREA (m²)	5.000,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	400,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	15.390,00
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 01 Edificação

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	L2, L3, L4, L6, L7, L8, biruta, FR
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 17	Vegetação baixa, árvores
	CAB. 35	Vegetação baixa
	LAT. DIR.	Vegetação baixa, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação baixa, árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 17	Vegetação, árvores, via em terra
	CAB. 35	Vegetação, árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Cáceres dista 215km a oeste da capital do estado pela rodovia BR-070, tendo se desenvolvido às margens do Rio Paraguai. O aeroporto está situado a 2,6km da área urbana e é acessado por via pavimentada. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano, com presença de leves ondulações. O uso do solo em seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada em todas as direções, sendo na lateral direita pela via de acesso e na lateral esquerda por ocupações residenciais esparsas. No prolongamento de ambas as cabeceiras a expansão também está limitada, sendo na cabeceira 17 por uma via vicinal e na 35 pela via de acesso ao município. Caso estas vias sejam realinhadas, a expansão do aeroporto estará assegurada em quase todas as direções.



INTENCIONALMENTE EM BRANCO



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWCP
COORDENADAS	13°38'43" S / 057°55'35" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Parecis Turismo
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	30,00
ALTITUDE (m)	554
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	25,9
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	03/21
	DIMENSÕES (mxm)	1.200 x 30, cascalho
	SUPORTE	5.700Kg / 0,50 MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	(*1), cascalho
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	150 x 200, cascalho
	ÁREA (m²)	30.000,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	36,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	2
OUTRAS EDIFICAÇÕES	04 Edificações

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

(*1) Informação não obtida.

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 03	Cerca
	CAB. 21	Cerca
	LAT. DIR.	Cerca, blocos sinalizadores
	LAT. ESQ.	Blocos sinalizadores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 03	Cerca
	CAB. 21	Cerca
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	-
	LAT. ESQ.	-

RELACIONAMENTO URBANO

Campo Novo dos Parecis dista 376km a noroeste da capital do estado pelas rodovias BR-163, MT-218, MT-343, MT-356 e BR-364. O aeroporto está inserido na área urbana, a 700m da área urbana, sendo acessado por uma via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à expansão na direção da cabeceira 21 e na lateral direita, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana. Na direção do prolongamento da cabeceira 03 e na lateral esquerda, observa-se a presença de obstáculos pelo relevo. Contudo, não existem restrições a sua expansão nas outras direções. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.

NM



0 200 500





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWEK
COORDENADAS	13°34'28" S / 052°16'15" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	12,35
ALTITUDE (m)	390
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	28,9
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	18/36
	DIMENSÕES (mxm)	1.040 x 27, cascalho
	SUPORTE	5.700Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	2.000,00
HANGARES (quantidade)	3
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 03 Edificações

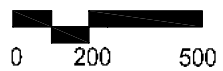
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 18	Vegetação rasteira, cerca, via asfaltada
	CAB. 36	Vegetação rasteira
	LAT. DIR.	Vegetação baixa, cerca
	LAT. ESQ.	Vegetação baixa, árvores, cerca
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 18	Árvores, via asfaltada
	CAB. 36	Árvores, cerca, via em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores, hangar, via asfaltada, estacionamento de veículos, edificações
	LAT. ESQ.	Árvores, via em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Canarana dista 796km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070, BR-158 e MT-326. O aeroporto está inserido na área urbana, a 2km a sudoeste do centro urbano, sendo acessado por uma via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à expansão, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra próxima à malha urbana. Na direção do prolongamento da cabeceira 18, observa-se a presença de obstáculos e da via de acesso; na lateral esquerda, uma via vicinal, já na lateral direita próximo à cabeceira 18, nota-se a presença de um parque de exposições. Contudo, não existem restrições a sua expansão nas outras direções. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SIKC
COORDENADAS	10°45'51" S / 055°27'41" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	11
ALTITUDE (m)	386
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	28,3
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	18/36
	DIMENSÕES (mxm)	1.100 x 20, cascalho
	SUORTE	5.600Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	60 x 140 , cascalho
	ÁREA (m²)	15.000,00

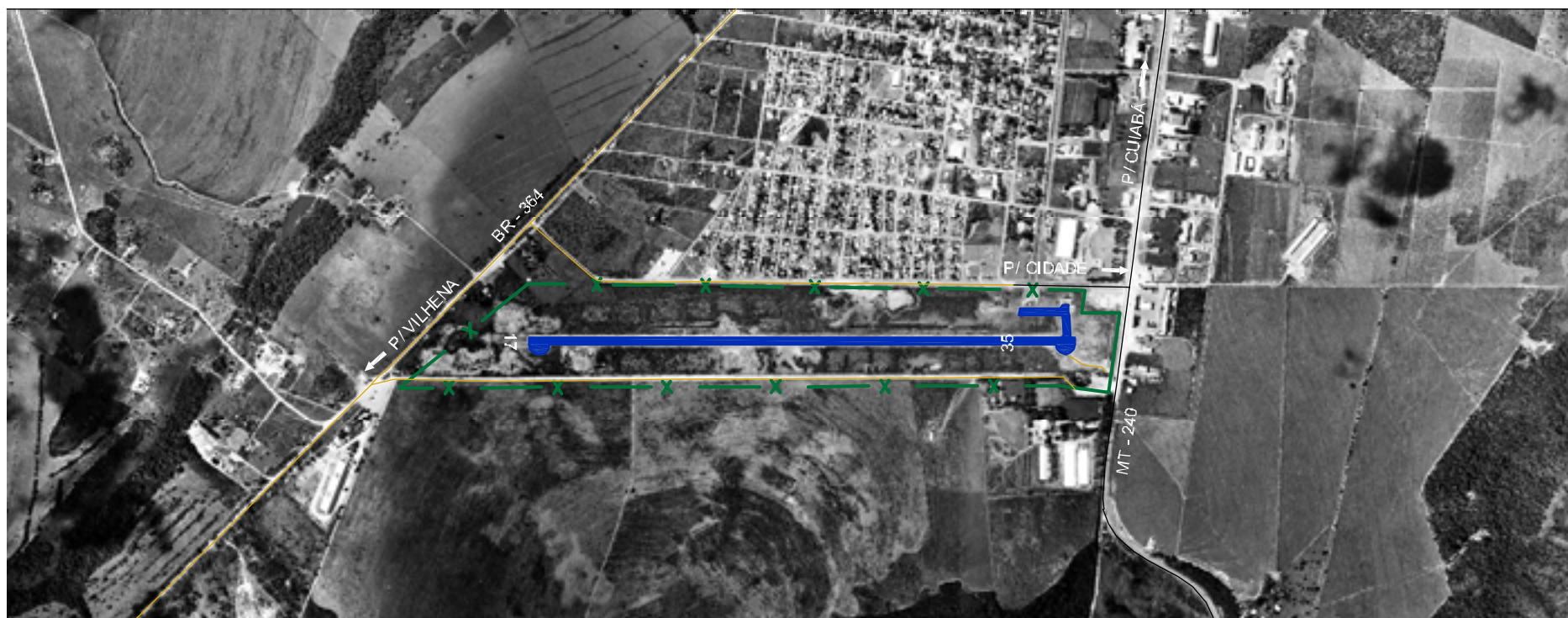
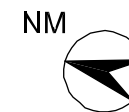
ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	210,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	não delimitado
HANGARES (quantidade)	3
OUTRAS EDIFICAÇÕES	02 Casa, 01 PAA

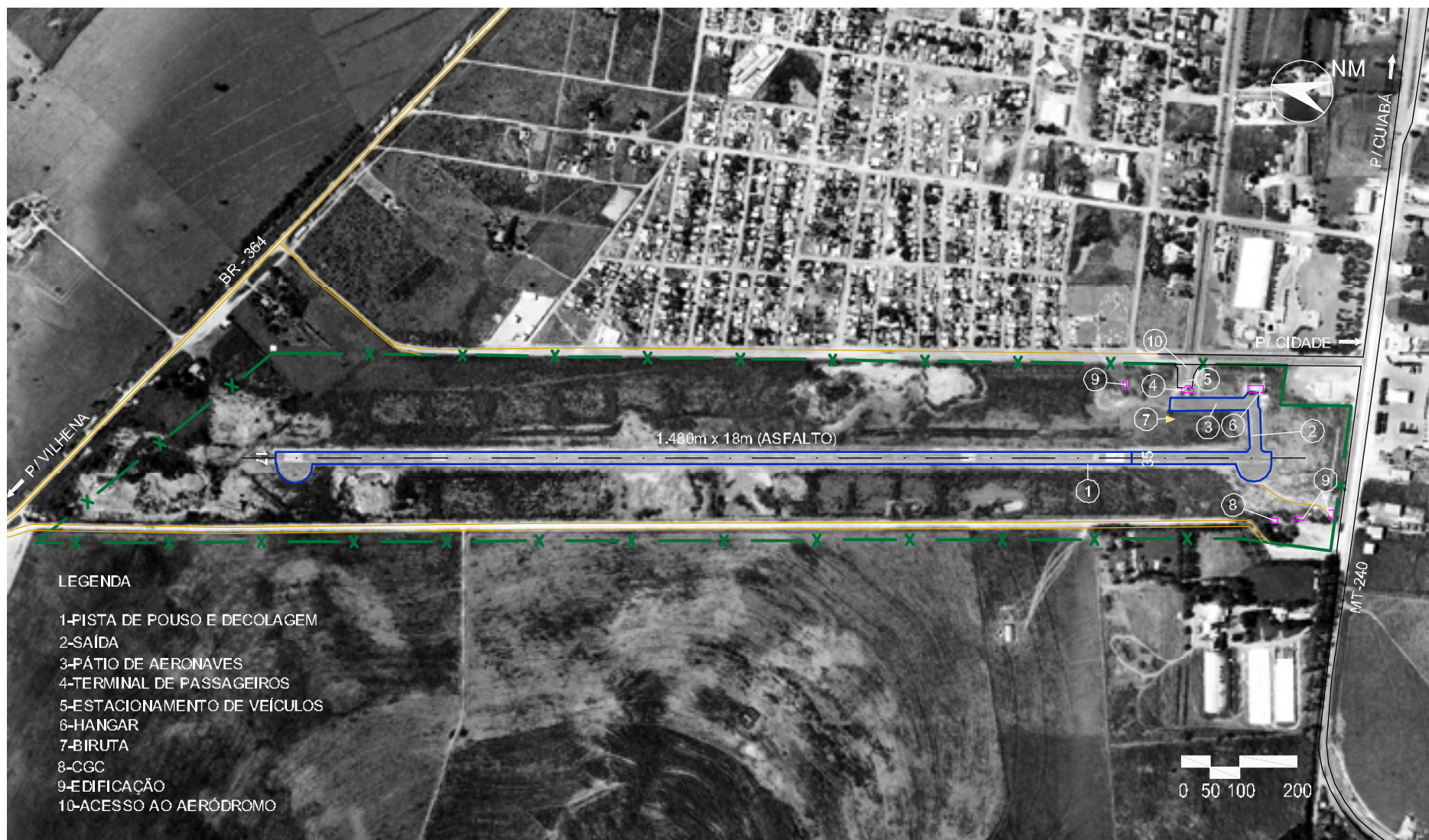
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 18	Vegetação baixa
	CAB. 36	Vegetação
	LAT. DIR.	Via em terra, caminho em terra
	LAT. ESQ.	Via em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 18	Vegetação, árvores, via em terra
	CAB. 36	Vegetação
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, via em terra, hangar

RELACIONAMENTO URBANO

Colíder dista 643km ao norte da capital do estado pelas rodovias BR-163 e MT-320. O aeroporto está situado a 5,4km da área urbana e é acessado por uma rodovia federal pavimentada, a BR-163. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano, com presença de ondulações. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada na lateral esquerda pela via de acesso ao município e por algumas ocupações urbanas e na lateral oposta por ocupações esparsas e vias vicinais. Existem um frigorífico e um açude a 450m da cabeceira 36.





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWDM
COORDENADAS	14°22'37" S / 056°24'02" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	74,20
ALTITUDE (m)	465
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	29,9
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	17/35
	DIMENSÕES (mxm)	1.480 x 18, asfalto
	SUPORTE	13/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	80 x 20, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	152 x 20, asfalto
	ÁREA (m²)	3.040,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	120,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	2.500,00
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01CGC, 01 PAA, 03 Edificações

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 17	Vegetação, árvores
	CAB. 35	Vegetação
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 17	Árvores
	CAB. 35	Árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Diamantino dista 209km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-364 e MT-240. O aeroporto está inserido na malha urbana a oeste do centro urbano, sendo acessado por uma via estadual pavimentada, a MT-240. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é industrial/residencial, o que oferece restrições à sua expansão, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana. Na lateral esquerda, observam-se ocupações urbanas; na direção do prolongamento da cabeceira 35, a expansão é limitada pela via de acesso ao município, a MT-240 e algumas ocupações industriais; no prolongamento da cabeceira 17, pela BR-364, e na lateral direita da pista, por uma via vicinal e instalações industriais próximas à cabeceira 35. O vetor de expansão está direcionado para o aeroporto, já que este se localiza na área de expansão urbana, acelerando o seu envolvimento pela malha urbana. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.





INTENCIONALMENTE EM BRANCO



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SSNM
COORDENADAS	09°57'57" S / 054°53'06" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	66,80
ALTITUDE (m)	318
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	29,3
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	18/36
	DIMENSÕES (mxm)	1.000 x 20, cascalho
	SUORTE	5.700Kg / 0,50 MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	75 x 100, cascalho
	ÁREA (m²)	7.500,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 01 Cx D'Água

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 18	Vegetação rasterira
	CAB. 36	Vegetação rasterira
	LAT. DIR.	Vegetação rasterira
	LAT. ESQ.	Vegetação rasterira
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 18	Vegetação
	CAB. 36	Vegetação, cerca, via em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, PAA
	LAT. ESQ.	Vegetação, hangar, caixa d'água

RELACIONAMENTO URBANO

Guarantã do Norte dista 762km ao norte da capital do estado pela rodovia BR-163. O aeroporto está situado a 1km da área urbana por via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é ondulado. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada no prolongamento da cabeceira 36 e na lateral esquerda por vias vicinais.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWJC
COORDENADAS	15°58'18" S / 054°58'07" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	3,44
ALTITUDE (m)	392
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	29,2
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	06/24
	DIMENSÕES (mxm)	1.088 x 22, cascalho
	SUPORTE	5.700Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	9,50 x 27, cascalho
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	40 x 50, cascalho
	ÁREA (m²)	2.000,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	7.000,00
HANGARES (quantidade)	2
OUTRAS EDIFICAÇÕES	02 PAA, 02 Edificações

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta, rádio
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

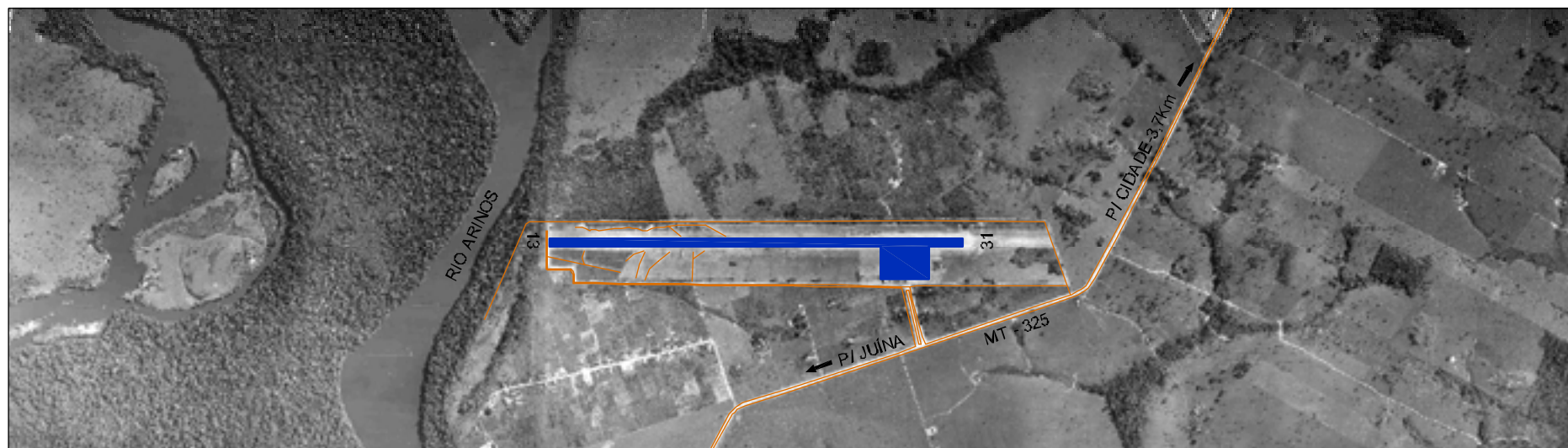
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 06	Vegetação, cerca, via pavimentada, malha urbana
	CAB. 24	Árvores, cerca, caminho em terra
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, cerca
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, cerca, via pavimentada, malha urbana
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 06	Árvores, malha urbana
	CAB. 24	Vegetação, caminhos em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, cerca, via pavimentada, edificações, hangar, R.E.E.
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, cerca, caminho em terra, malha urbana

RELACIONAMENTO URBANO

Jaciara dista 138km a sudeste da capital do estado pela rodovia BR-364. O aeroporto está inserido na área urbana, a 2km ao norte do centro urbano por via pavimentada. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana. No prolongamento da cabeceira 06, observa-se a existência de ocupação urbana; na lateral direita, encontram-se a via de acesso ao município e ocupações urbanas e no prolongamento da cabeceira 24, uma chácara. Na lateral direita a limitação refere-se à via de acesso ao município. Contudo, não existem restrições significativas a sua expansão na lateral esquerda. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.



NM





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWJH
COORDENADAS	11°17'44" S / 057°32'00" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	100,00
ALTITUDE (m)	450
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	27,2
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	13/31
	DIMENSÕES (mxm)	1.300 x 24, cascalho
	SUORTE	7/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	100 x 150, cascalho
	ÁREA (m²)	1.500,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	300,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	2
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 01 Edificação

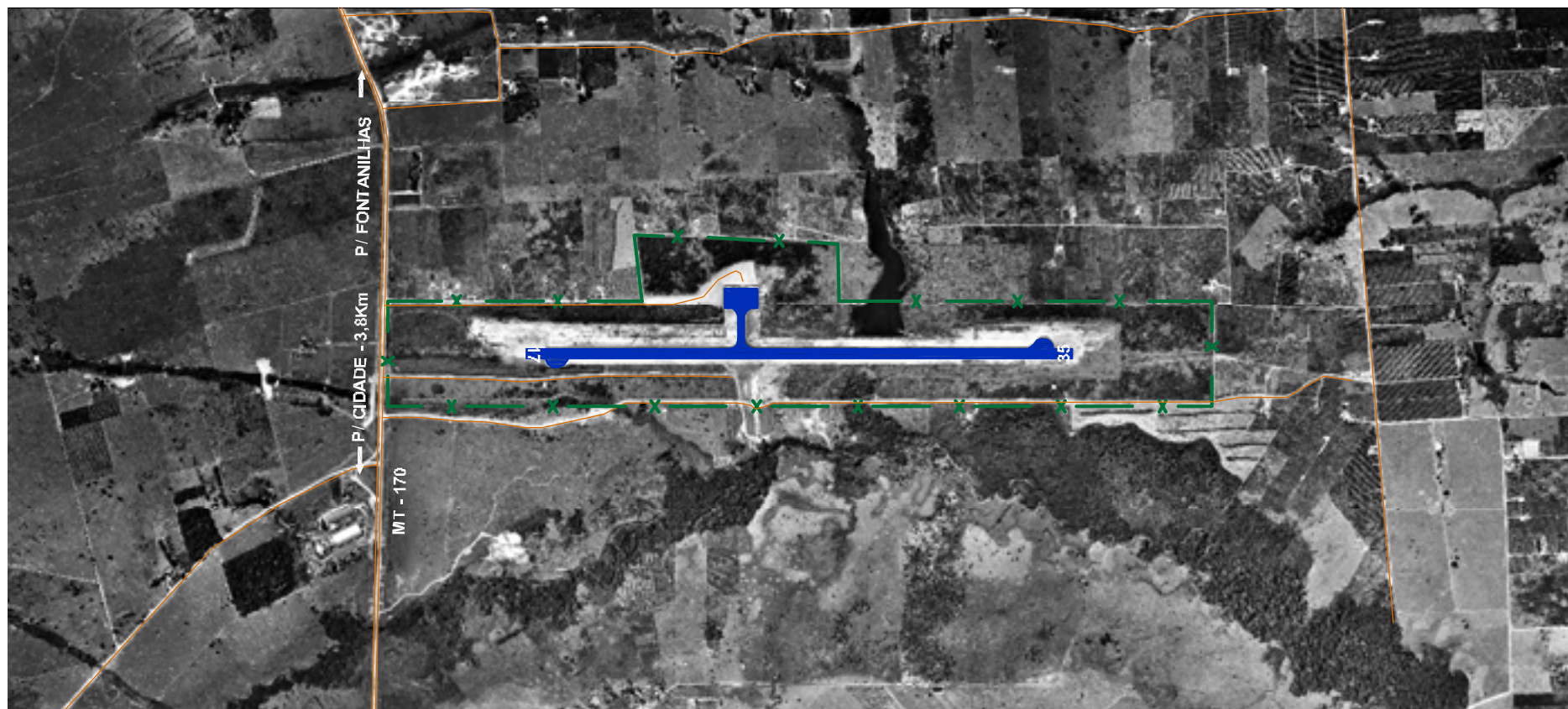
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

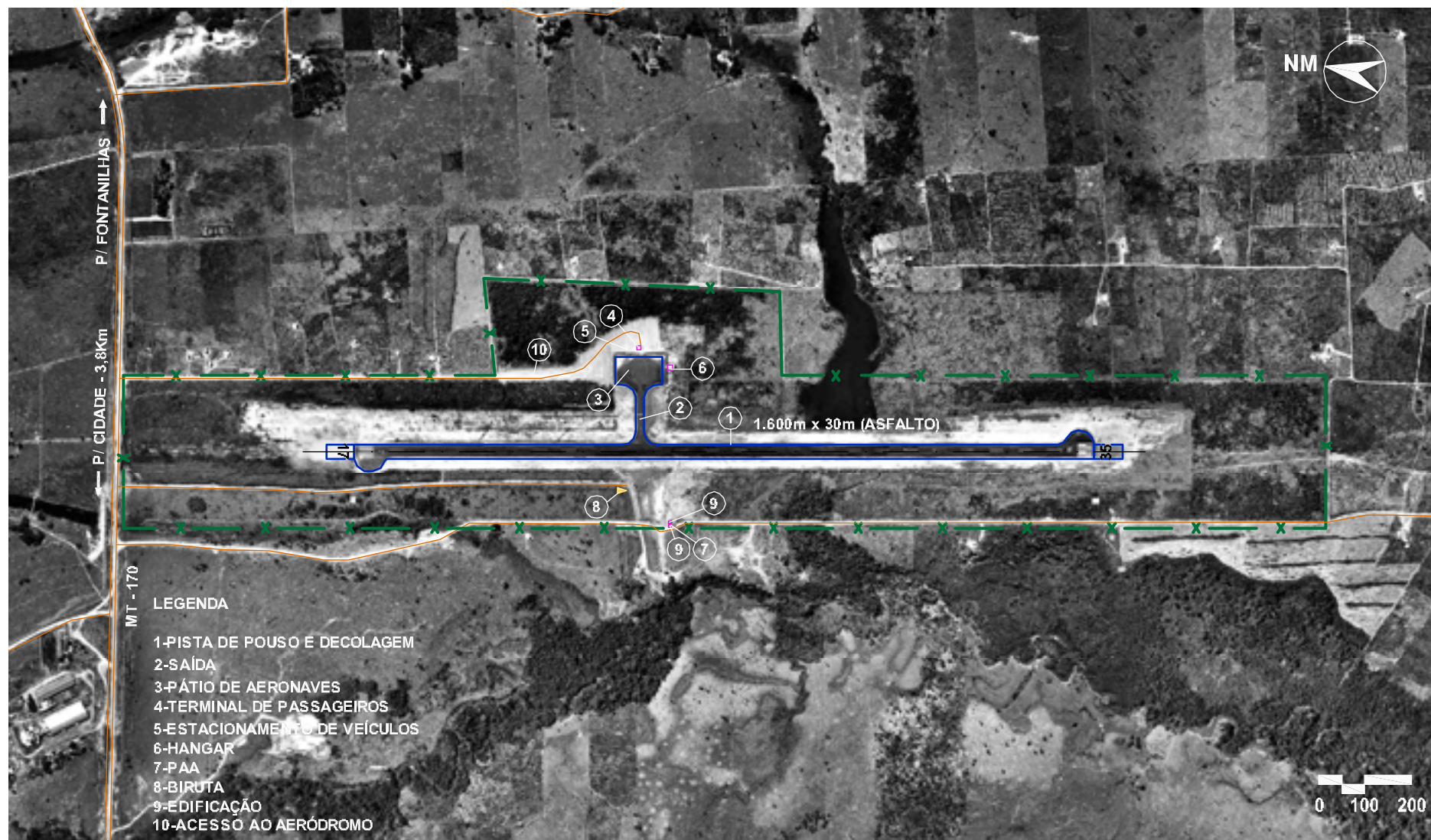
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 13	Vegetação, árvores, via em terra
	CAB. 31	Árvores
	LAT. DIR.	Vegetação baixa, caminhos em terra, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, caminhos em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 13	Vegetação alta, via em terra
	CAB. 31	Vegetação alta, árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, caminhos em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, via em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Juara dista 756km a noroeste da capital do estado pelas rodovias BR-163, MT-220 e MT-338. O aeroporto está situado a 3,7km a sudoeste da área urbana por via estadual em leito natural, a MT-325. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada em quase todas as direções, sendo no prolongamento da cabeceira 31 e lateral direita pela via de acesso ao município, a MT-325, e no prolongamento da cabeceira 13 pelo Rio Arinos. Contudo, não existem restrições significativas à sua expansão na lateral esquerda.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWJN
COORDENADAS	11°22'41" S / 058°44'28" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	74,88
ALTITUDE (m)	354
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	28,6
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	17/35
	DIMENSÕES (mxm)	1.600 x 30, asfalto
	SUPORTE	5.500Kg / 0,50 MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	130 x 17, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	100 x 60, asfalto
	ÁREA (m²)	6.000,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	74,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	6.200,00
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 02 Edificações

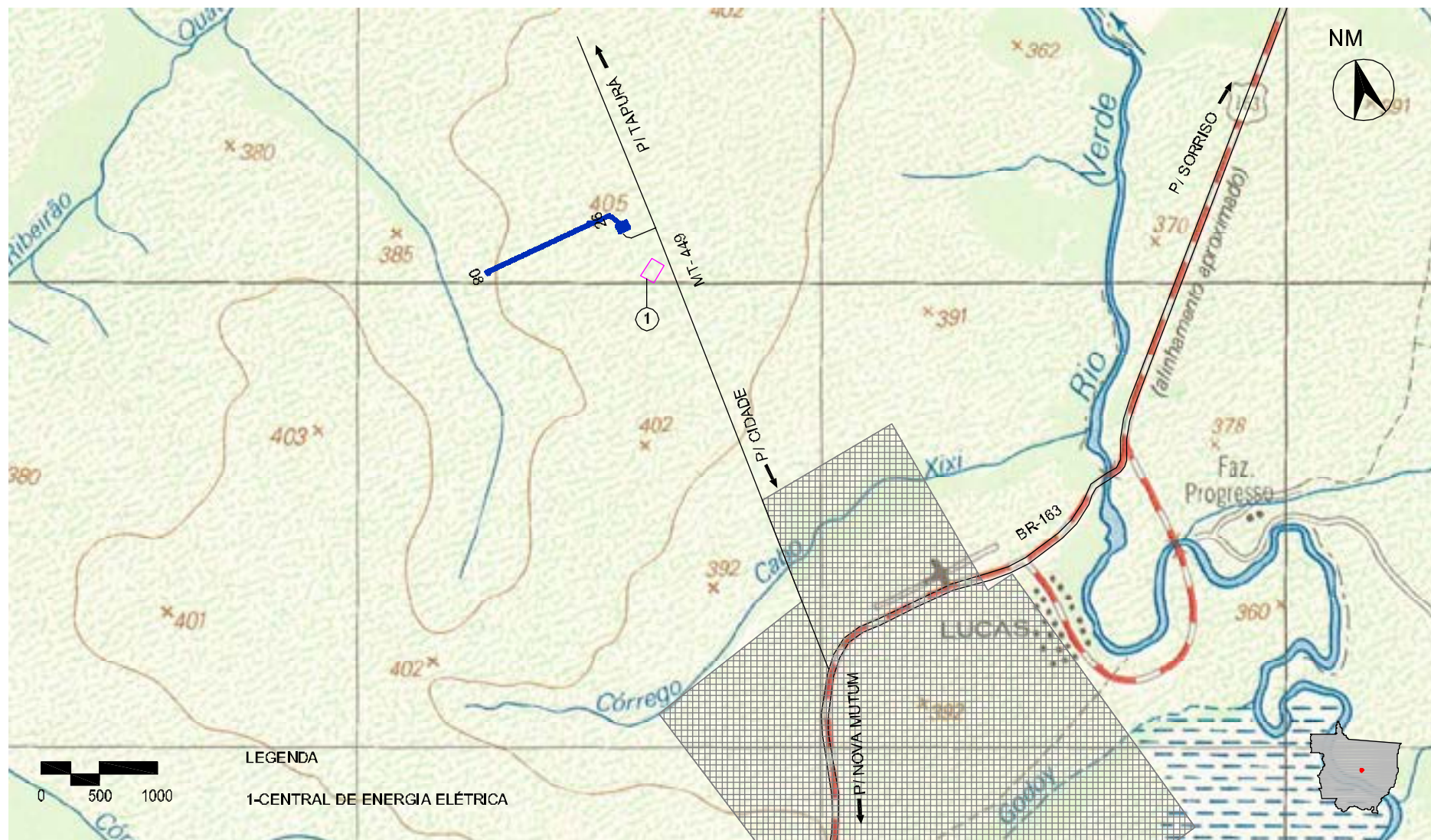
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	S2, S3, S4, S6, biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

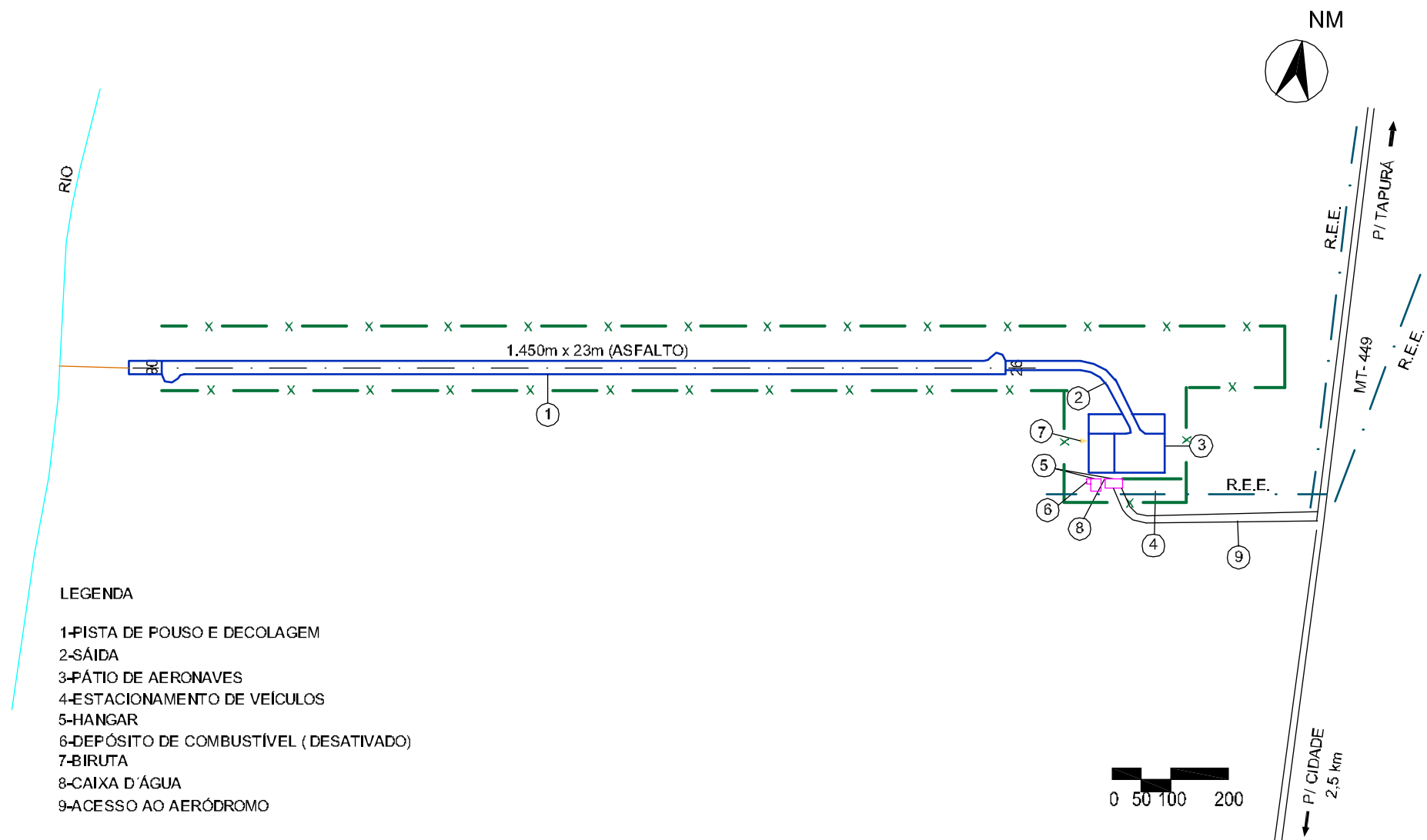
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 17	Vegetação rasteira
	CAB. 35	Vegetação rasteira, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 17	Vegetação
	CAB. 35	Vegetação
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, caminho em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação

RELACIONAMENTO URBANO

Juína dista 932km a noroeste da capital do estado pelas rodovias BR-163, MT-220 e MT-170. O aeroporto está situado a 3,8km da área urbana por via estadual em leito natural, a MT-170. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano, com presença de leves ondulações. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada no prolongamento da cabeceira 17 pela via de acesso, a MT-170, e na lateral esquerda, pelo Rio Perdido. Nas outras direções, a limitação ocorre em virtude de vias vicinais sem expressividade de tráfego.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SILC
COORDENADAS	13°02'14" S / 055°57'32" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	18,18
ALTITUDE (m)	470
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	27,3
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	08/26
	DIMENSÕES (mxm)	1.450 x 23, asfalto
	SUORTE	5.700Kg / 0,50 MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	243 x 17, cascalho
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	68 x 87, cascalho
	ÁREA (m²)	5.916,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	não delimitado
HANGARES (quantidade)	2
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 Depósito de combustível (desativado), 01 Cx. D'Água

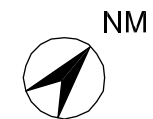
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	Biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 08	Vegetação rasteira
	CAB. 26	Vegetação rasteira
	LAT. DIR.	Vegetação
	LAT. ESQ.	Vegetação
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 08	Vegetação, árvores
	CAB. 26	-
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação

RELACIONAMENTO URBANO

Lucas do Rio Verde dista 346km ao norte da capital do estado pela rodovia BR-163, tendo se desenvolvido às margens do Rio Verde. O aeródromo está situado a 2,5km ao norte da área urbana, sendo acessado por via vicinal pavimentada. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada no prolongamento da cabeceira 26 pela via vicinal de acesso ao aeródromo.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWUC
COORDENADAS	11°12'01" S / 050°41'02" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	38,40
ALTITUDE (m)	220
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	31,5
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	05/23
	DIMENSÕES (mxm)	1.000 x 20, terra
	SUORTE	5.500Kg / 0,62MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

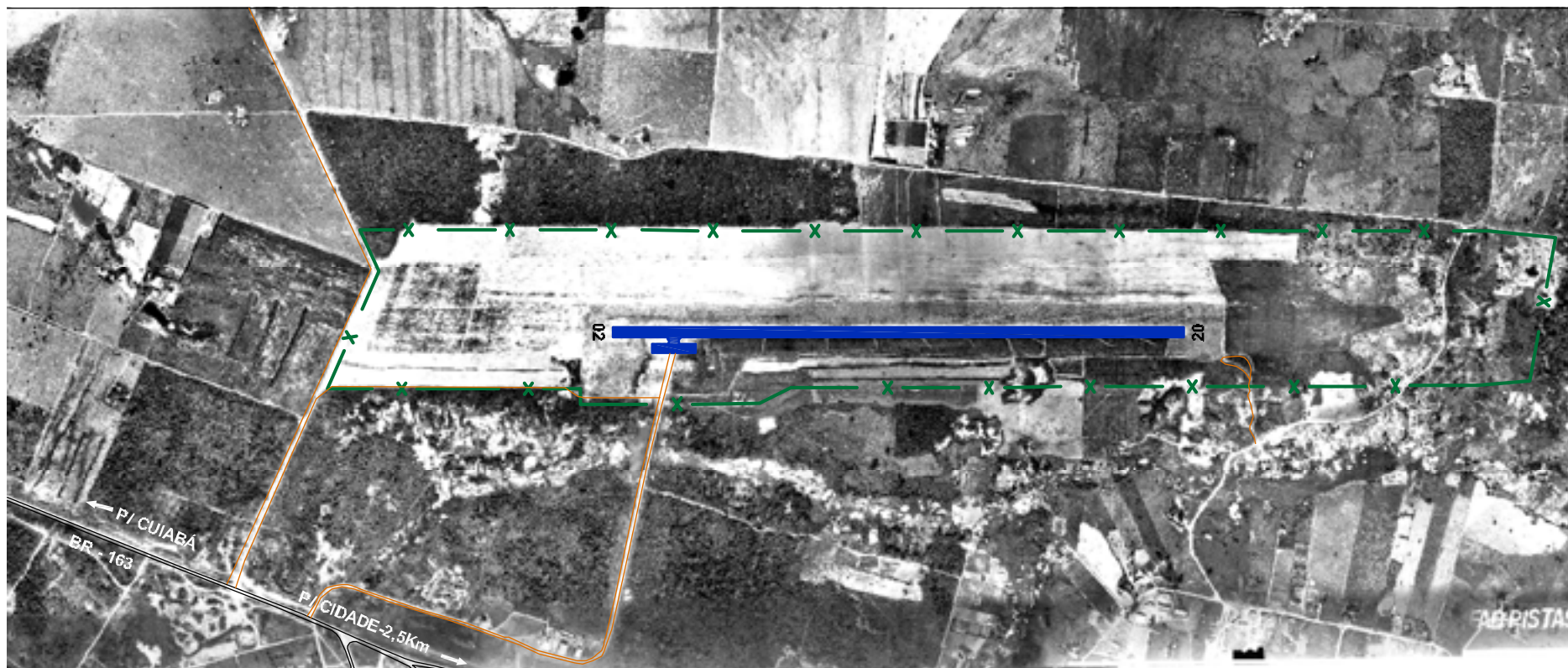
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

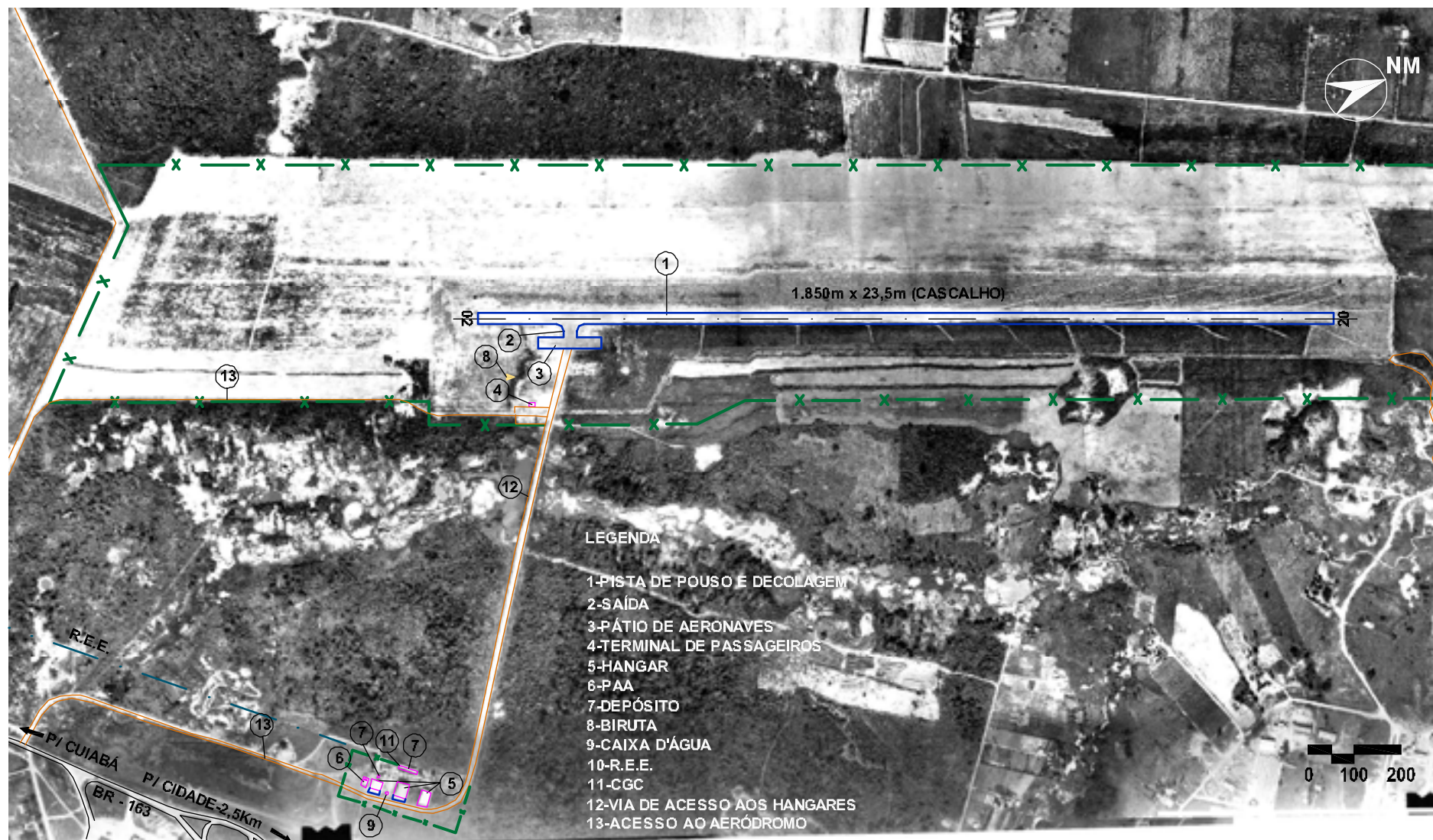
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 05	Vegetação, via em terra
	CAB. 23	Árvores, malha urbana, rodovia asfaltada
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, malha urbana
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, cerca, poste, rodovia asfaltada
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 05	Vegetação
	CAB. 23	Rodovia asfaltada, malha urbana
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, cerca, malha urbana
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, malha urbana

RELACIONAMENTO URBANO

Luciara dista 1.156km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070, BR-158, BR-242 e MT-100, tendo se desenvolvido às margens do Rio Araguaia. O aeroporto está inserido na área urbana, situado a 200m do centro urbano por via estadual pavimentada, a MT-100. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão em quase todas as direções, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana. No prolongamento da cabeceira 23, o aeródromo tem sua expansão limitada pela malha urbana; na lateral direita, por um loteamento, chácaras e uma reserva indígena; no prolongamento da cabeceira 05, por uma via vicinal e na lateral esquerda, pela MT-100 que permite acesso ao município. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na constituição federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à prefeitura municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWXM
COORDENADAS	10°10'47" S / 054°56'39" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	186,61
ALTITUDE (m)	283
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	29,9
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	02/20
	DIMENSÕES (mxm)	1.850 x 23,5 cascalho
	SUPORTE	5.700Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	30 x 29, cascalho
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	137 x 24, cascalho
	ÁREA (m²)	3.288,00

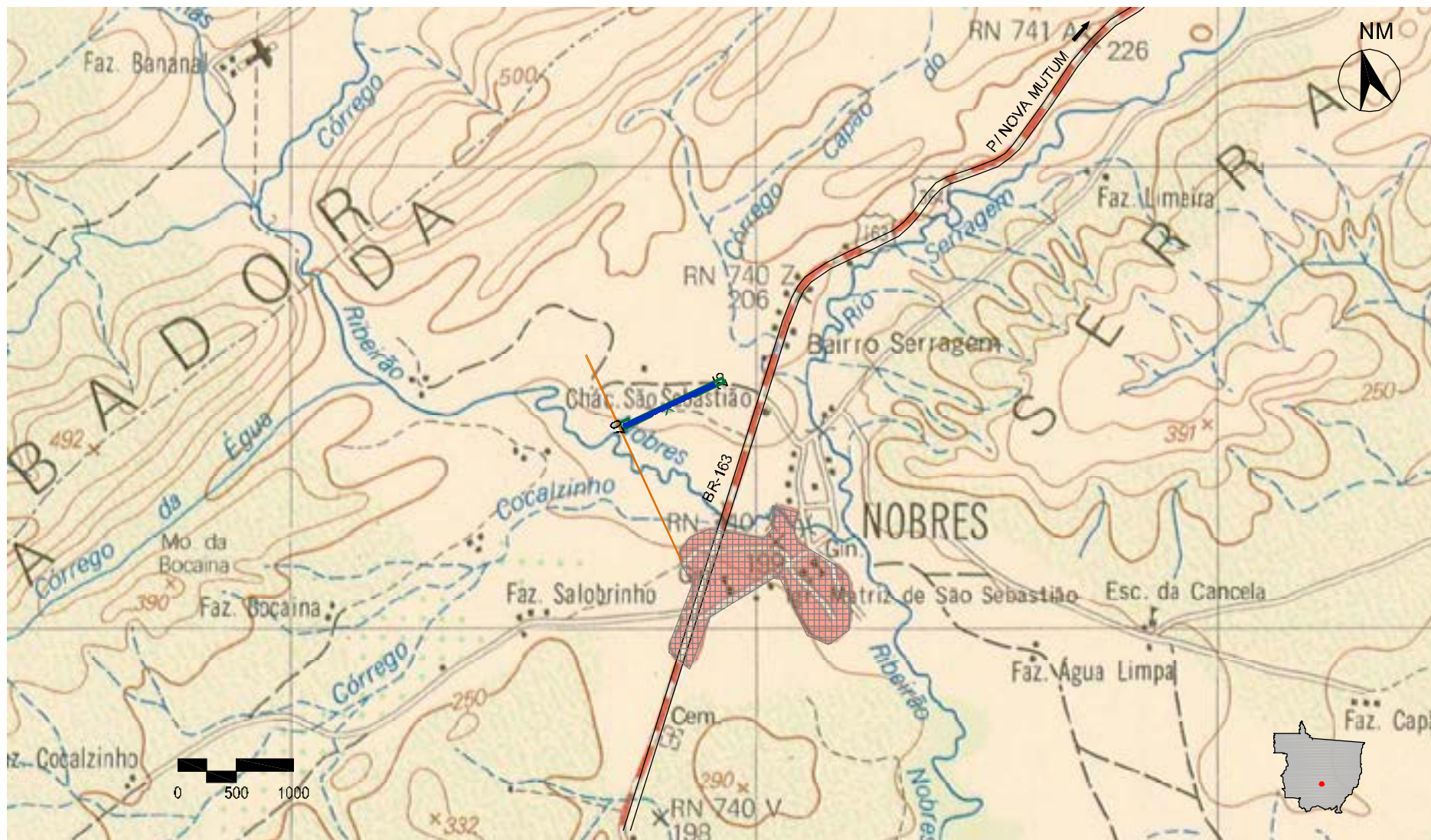
ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	112,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	3
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 CGC, 01 PAA, 01 Cx. D'água, 01 Depósito

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	S2, S4, biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 02	Vegetação rasteira, árvores
	CAB. 20	Vegetação rasteira, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação rasteira, árvores, via em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 02	Vegetação baixa, árvores
	CAB. 20	Vegetação, vias em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Matupá dista 705km ao norte da capital do estado pela rodovia BR-163. O aeroporto está situado a aproximadamente 2,5km da área urbana por via pavimentada, sendo 700m em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão do aeroporto é limitada pelo segmento final de acesso ao mesmo, algumas ocupações e áreas alagadiças na lateral direita. Observam-se também vias vicinais sem expressividade de tráfego a 700m de ambas as cabeceiras e na lateral esquerda.



INTENCIONALMENTE EM BRANCO



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWNB
COORDENADAS	14°42'26" S / 056°20'18" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	15,3
ALTITUDE (m)	213
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	31,8
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	07/25
	DIMENSÕES (mxm)	850 x 23, terra
	SUPORTE	10/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 07	Vegetação, cerca, R.E.E., campo de futebol
	CAB. 25	Vegetação, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, cerca
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, cerca, campo de futebol
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 07	Vegetação, árvores, via em terra
	CAB. 25	Vegetação, árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Nobres dista 136km ao norte da capital do estado pela rodovia BR-163. O aeroporto está inserido na malha urbana e é acessado por via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é ondulado. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana. No prolongamento da cabeceira 07, há limitações devido à via de acesso ao aeródromo, às residências próximas a esta cabeceira e ao Ribeirão Nobres; na lateral direita, um condomínio fechado e no prolongamento da cabeceira 25, a BR-163. Contudo, não existem restrições a sua expansão na outra direção. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWXV
COORDENADAS	14°41'27" S / 052°20'57" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	27,74
ALTITUDE (m)	316
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	30,4
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	03/21
	DIMENSÕES (mxm)	1.490 x 45, cascalho
	SUORTE	10/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	200 x 30, cascalho
		215 x 30, cascalho
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	150 x 50, cascalho
	ÁREA (m²)	7.500,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	160,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	5.000,00
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA

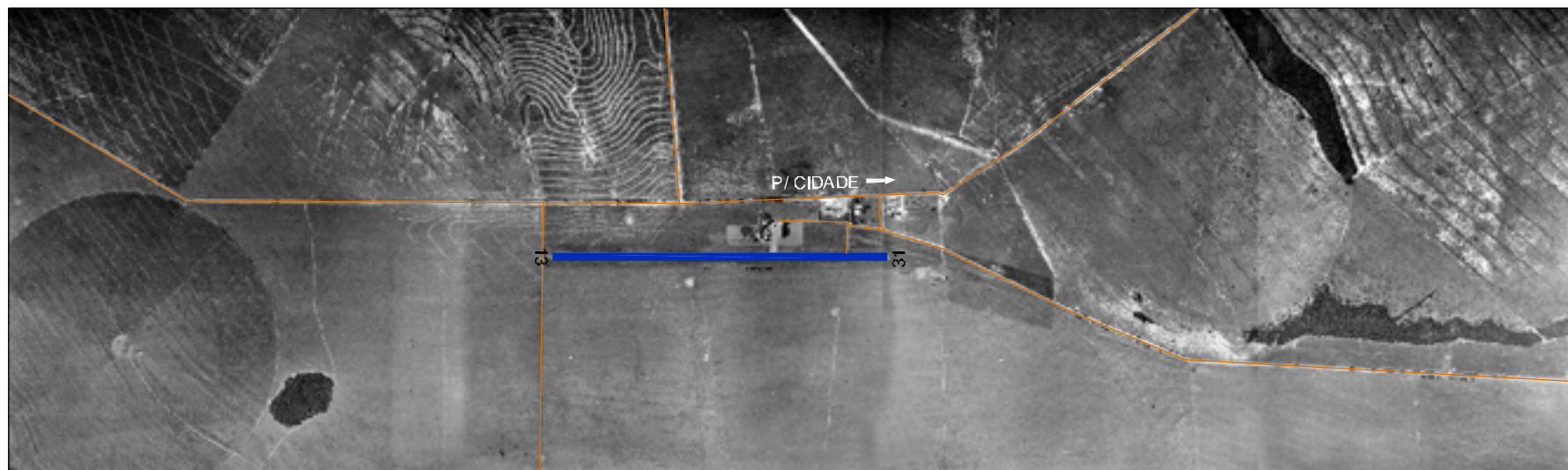
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF,PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	Biruta, FR
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

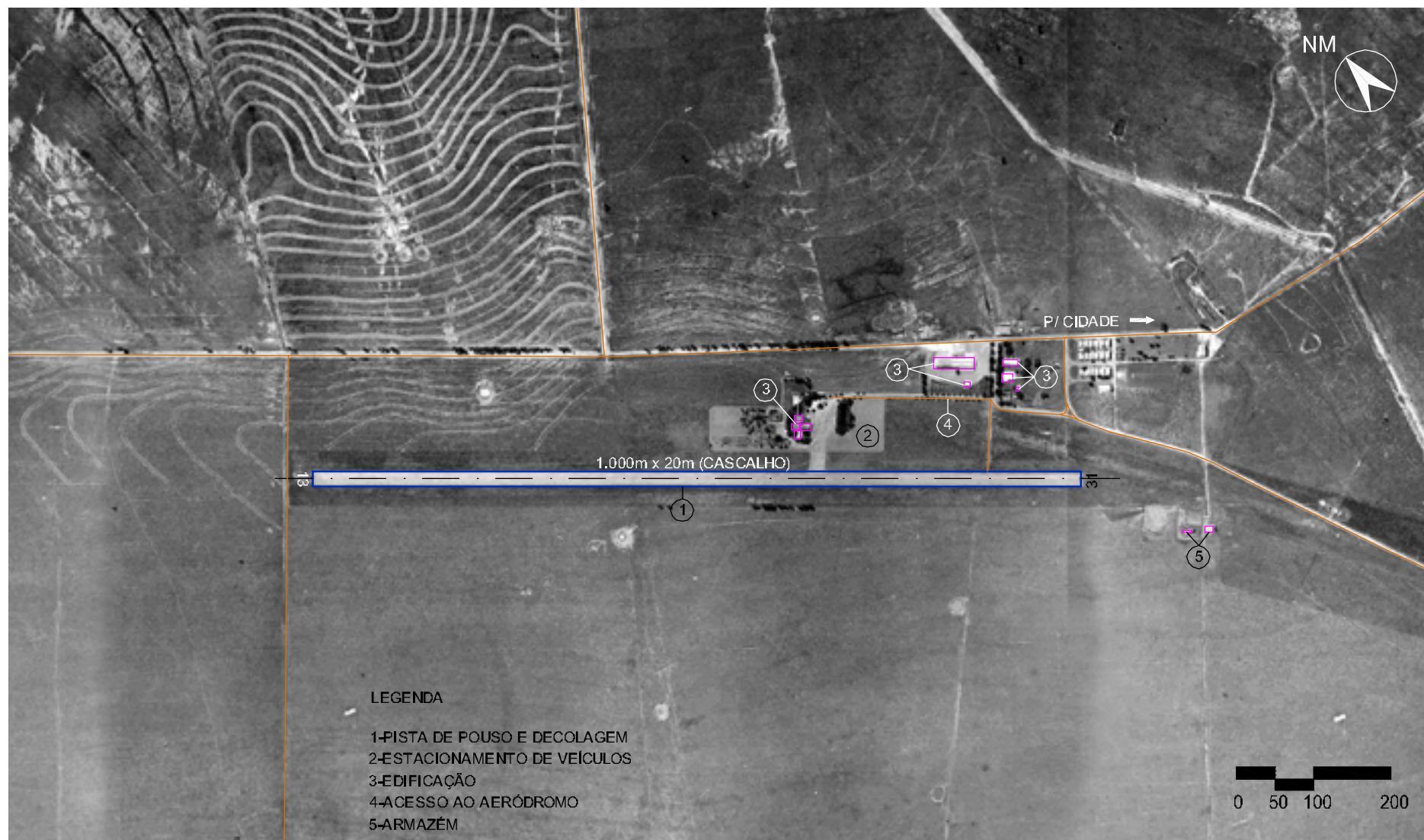
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 03	Vegetação rasteira, cerca
	CAB. 21	Vegetação rasteira, cerca
	LAT. DIR.	Vegetação rasteira
	LAT. ESQ.	Vegetação rasteira
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 03	Vegetação rasteira, árvores, rodovia pavimentada
	CAB. 21	Vegetação, árvores, caminho em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores, cerca, caminho em terra
	LAT. ESQ.	Árvores, cerca

RELACIONAMENTO URBANO

O município de Nova Xavantina dista 631km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e BR-158, tendo se desenvolvido às margens do Rio das Mortes. O aeroporto está situado a 1,1km ao norte da área urbana e é acessado por uma rodovia federal pavimentada, a BR-158. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano com presença de leves ondulações. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural, apesar da proximidade da malha urbana e de ocupações próximas ao terminal aeroportuário. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada pela BR-158 no prolongamento da cabeceira 03. No prolongamento da cabeceira 21, a expansão é limitada devido ao relevo acidentado e a uma via vicinal em leito natural. Observa-se também a existência de uma via vicinal na lateral direita da pista. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SIKP
COORDENADAS	14°24'00" S / 054°02'40" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	17,60
ALTITUDE (m)	509
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	27,1
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	13/31
	DIMENSÕES (mxm)	1.000 x 20, cascalho
	SUORTE	5.700Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

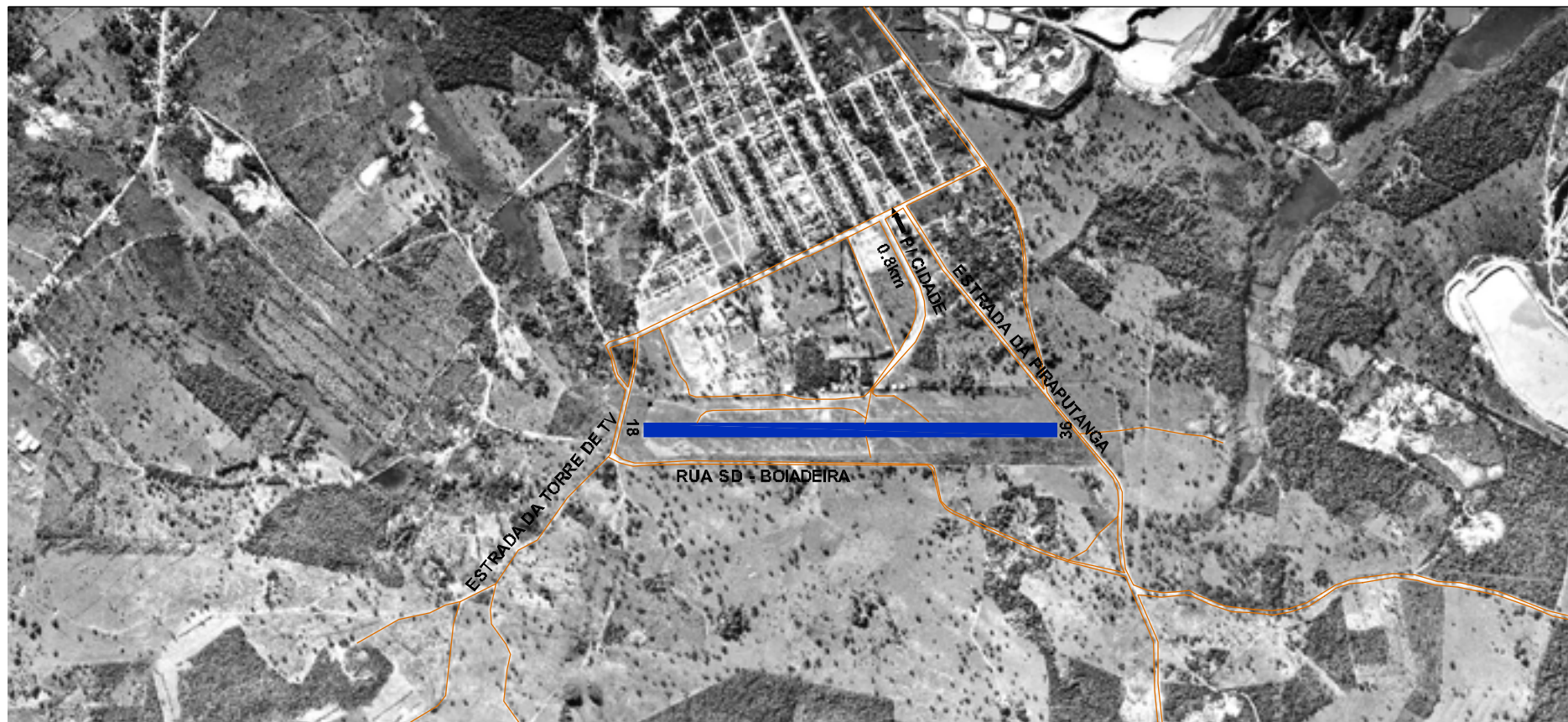
ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	7.500,00
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	11 Edificações

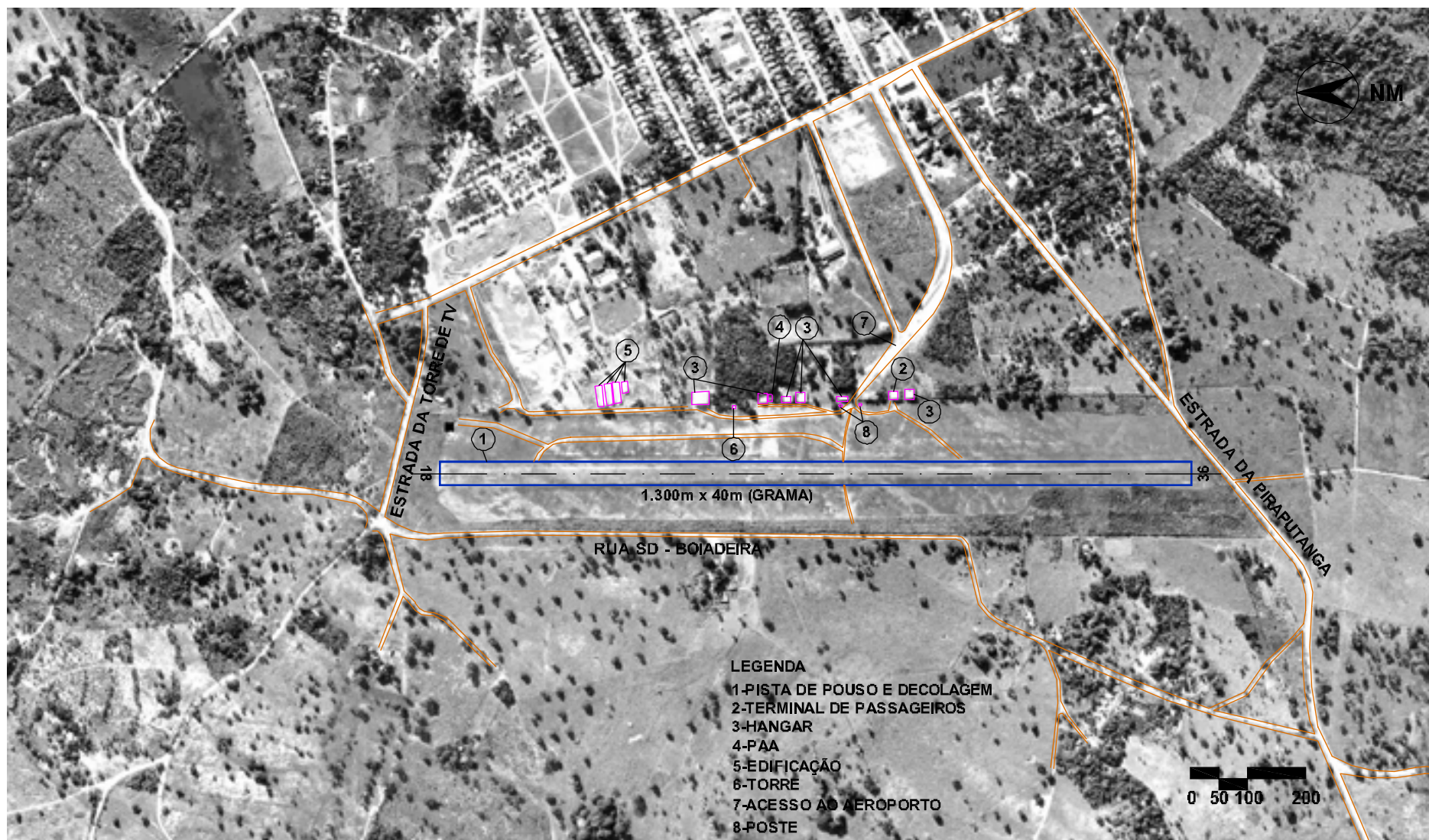
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 13	Vegetação
	CAB. 31	Vegetação
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, caminho em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 13	Vegetação, via em terra
	CAB. 31	Vegetação, armazém
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores
	LAT. ESQ.	Árvores, edificações, via em terra, estacionamento

RELACIONAMENTO URBANO

Paranatinga dista 355km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e MT-130, tendo se desenvolvido às margens do Rio Paranatinga. O aeroporto é acessado a partir da área urbana por via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é levemente ondulado. O uso do solo no entorno desta unidade aeroportuária é predominantemente rural. A expansão do aeroporto é limitada na lateral esquerda pela via de acesso ao município e no prolongamento da cabeceira 13, por uma via vicinal em leito natural e pela declividade do terreno. No prolongamento da cabeceira 31, a expansão do aeródromo é limitada por vias vicinais e um armazém. Já na lateral direita, não existem restrições à sua expansão.





INFORMAÇÕES GERAIS		
INDICADOR ICAO	SWPK	
COORDENADAS	16°14'24" S / 056°49'44" W	
PROPRIEDADE	Prefeitura	Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura	Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	(*1)	
ALTITUDE (m)	180	
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	32,6	
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2	
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	18/36
	DIMENSÕES (mxm)	1.300 x 40, grama
	SUORTE	14/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	160,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	6
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 04 Edificações

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

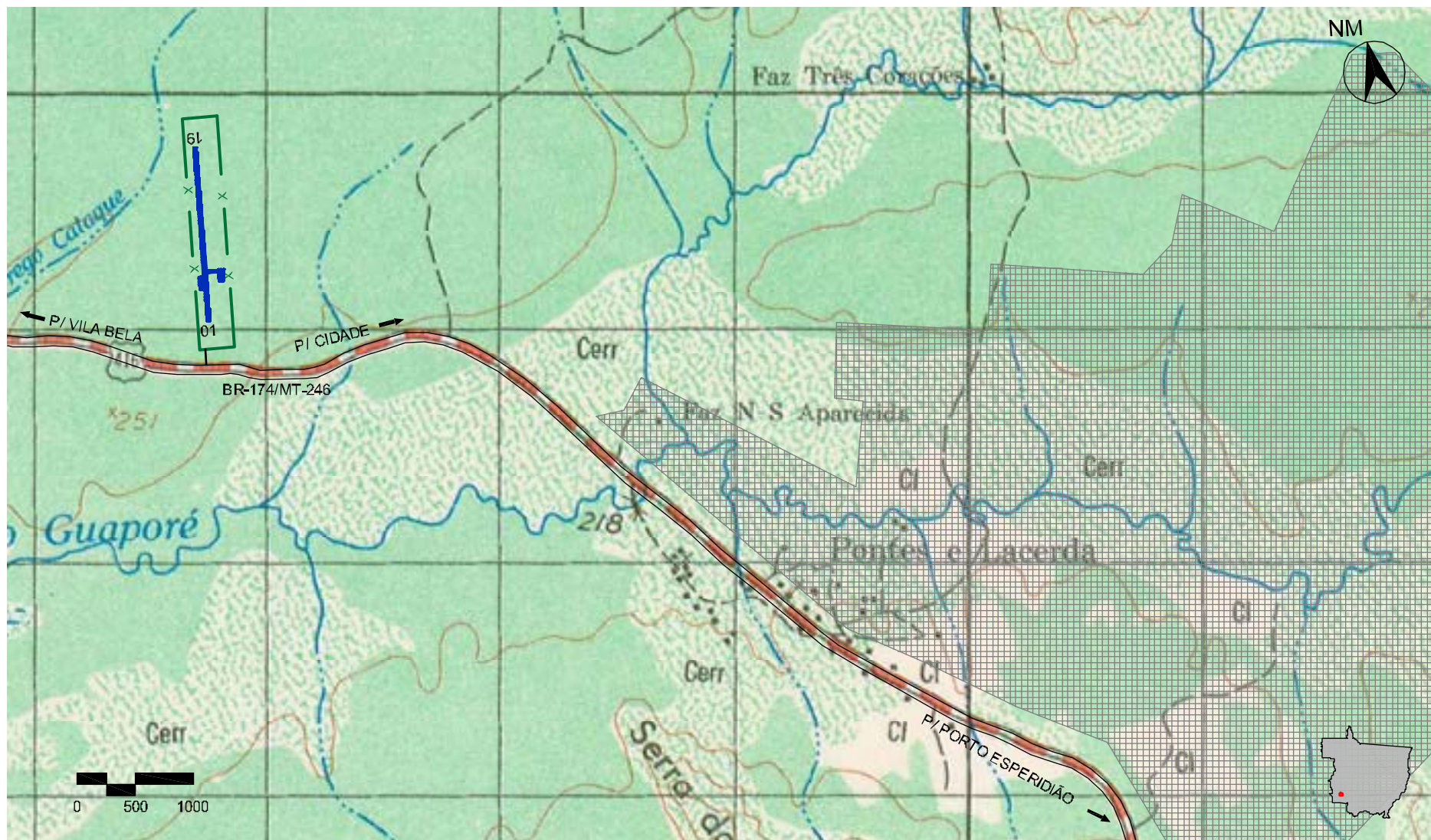
(*1) Informações não obtida

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 18	Vegetação, árvores
	CAB. 36	Vegetação, via em terra
	LAT. DIR.	Vegetação, caminho em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, caminhos em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 18	Vegetação, árvores, via em terra
	CAB. 36	Vegetação, árvores, via em terra, caminho em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, caminho em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, caminhos em terra, via em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Poconé dista 92km a sudoeste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e MT-060. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é ondulado. O aeroporto está inserido na área urbana, situado a 800m a oeste do centro urbano, sendo acessado por uma via em leito natural. Contudo, o uso do solo do seu entorno apresenta um perfil rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada pelo segmento final de acesso e pela malha urbana na lateral esquerda; no prolongamento da cabeceira 36, pela via de acesso ao município e nas outras direções, por vias vicinais e chácaras.





INTENCIONALMENTE EM BRANCO



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWLE
COORDENADAS	15°13'52" S / 059°20'28" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	69,12
ALTITUDE (m)	300
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	30,2
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	01/19
	DIMENSÕES (mxm)	1.500 x 30, asfalto
	SUPORTE	(*1)
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	100 x 20, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	100 x 50, asfalto
	ÁREA (m²)	5.000,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	120,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	5.000,00
HANGARES (quantidade)	4
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01Casa, 01 PAA, 01 Cx D'Água

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

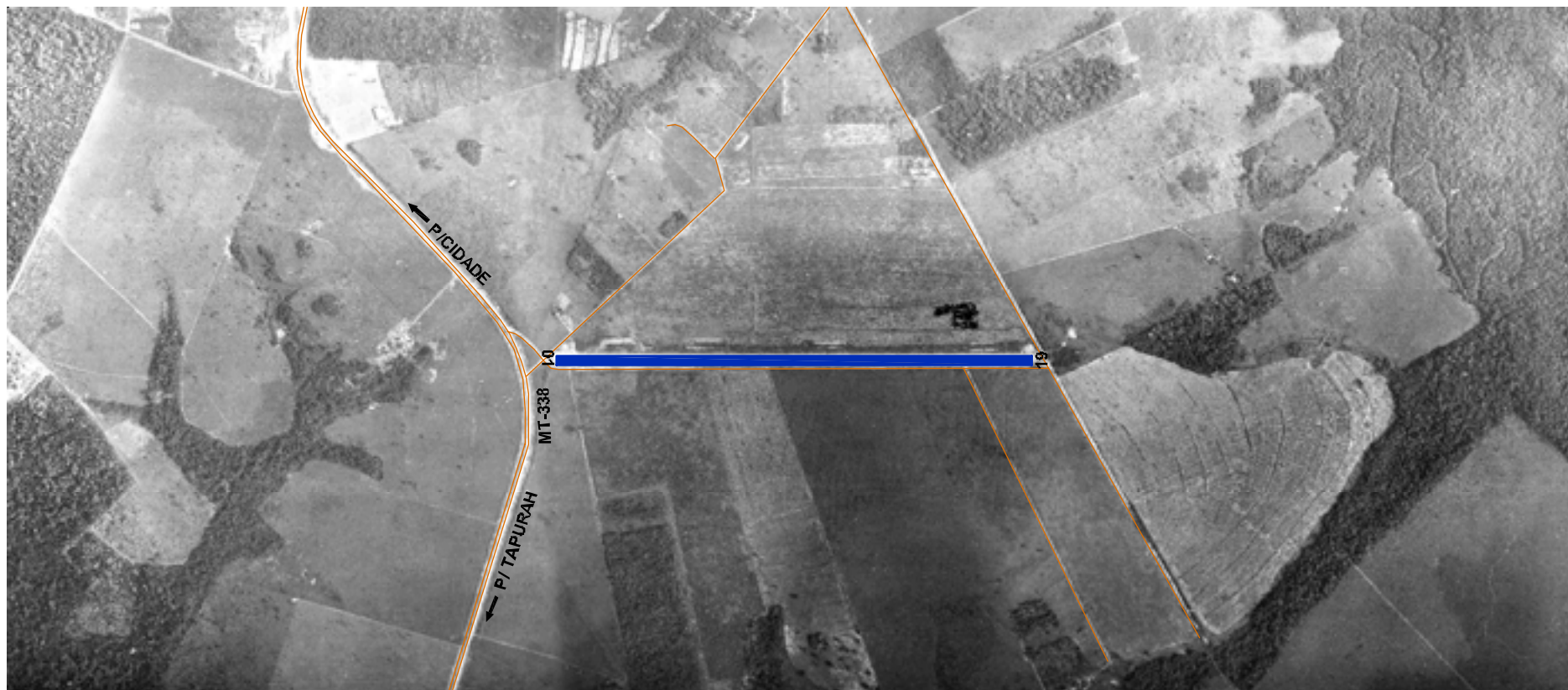
(*1) Informação não obtida.

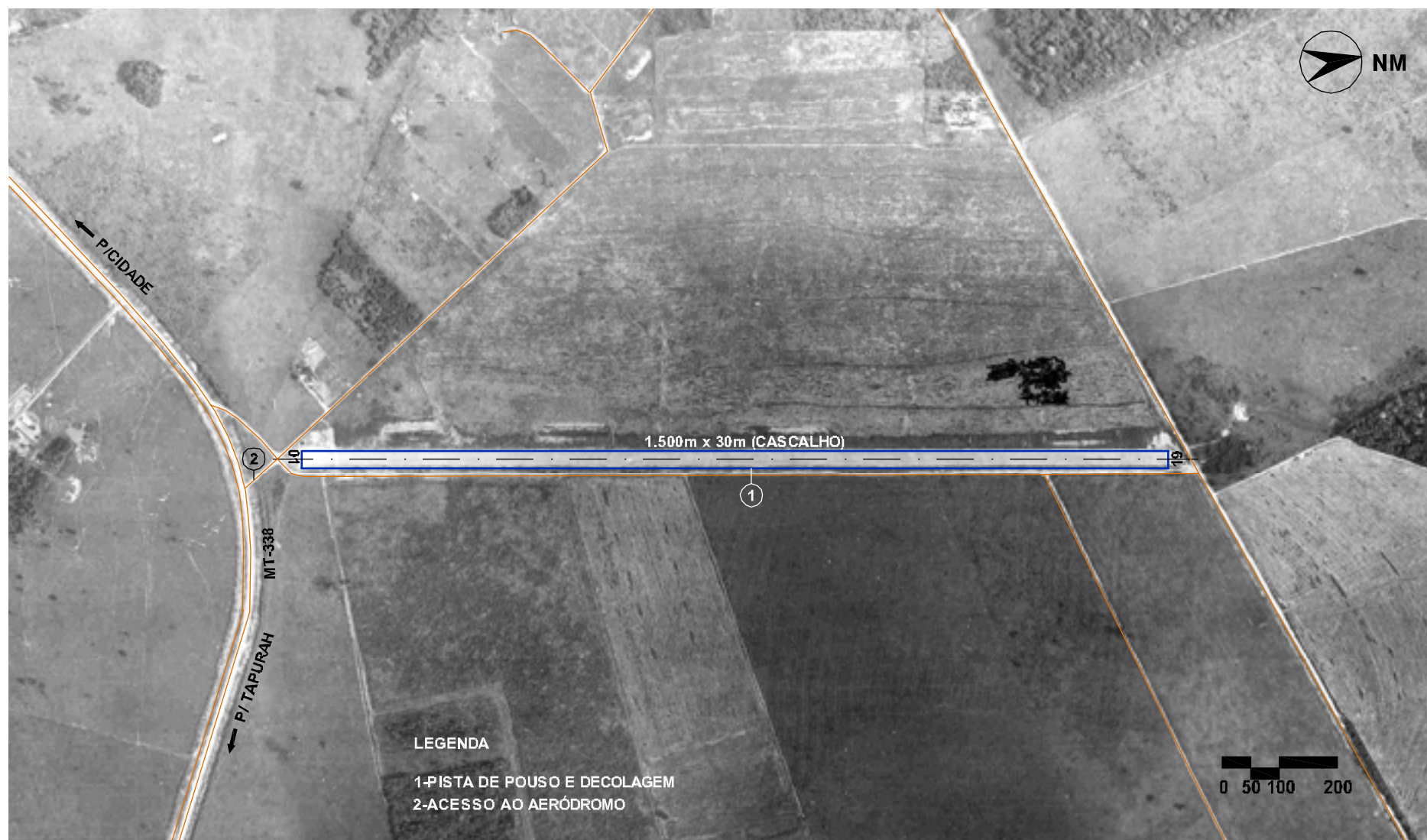
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 01	Vegetação rasteira
	CAB. 19	Vegetação rasteira
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 01	Vegetação
	CAB. 19	Vegetação
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, estacionamento de veículos, hangares, caixa d'água, PAA, terminal de passageiros, postes

RELACIONAMENTO URBANO

Pontes e Lacerda dista 437km a oeste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e BR-174, tendo se desenvolvido às margens do Rio Guaporé. O aeroporto está situado a 3,8km a noroeste da área urbana e é acessado por uma rodovia federal pavimentada, a BR-174. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é ondulado. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural, contudo, a expansão desta unidade aeroportuária é limitada no prolongamento da cabeceira 01 pela via de acesso ao município, a BR-174, já no prolongamento da cabeceira 19 e na lateral direita por vias vicinais. Existe uma residência abandonada na área patrimonial do aeroporto situada na lateral direita da pista.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWPG
COORDENADAS	11°31'01" S / 057°20'02" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	18,00
ALTITUDE (m)	467
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	27,0
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	01/19
	DIMENSÕES (mxm)	1.500 x 30, cascalho
	SUPORTE	13/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 01	Vegetação rasterira, via em terra
	CAB. 19	Vegetação, caminho em terra, via em terra
	LAT. DIR.	Vegetação, morrote, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, via em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 01	Vegetação, via em terra, via pavimentada
	CAB. 19	Vegetação, caminho em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Morrote
	LAT. ESQ.	Vegetação, vias em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Porto dos Gaúchos dista 736km a noroeste da capital do estado pelas rodovias BR-163 e MT-220 e é também servido pelo modo hidroviário através do Rio Arinos. O aeroporto está situado a 1,3km a sudeste da área urbana por via estadual em leito natural, a MT-338. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada no prolongamento da cabeceira 01 pela via de acesso, já no prolongamento da cabeceira 19 e na lateral direita por vias vicinais.

NM



0 200 500





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWEP
COORDENADAS	15°47'27" S / 058°37'44" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	4,40
ALTITUDE (m)	187
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	32,8
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	09/27
	DIMENSÕES (mxm)	800 x 20, cascalho
	SUORTE	2.500Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	19 Edificações

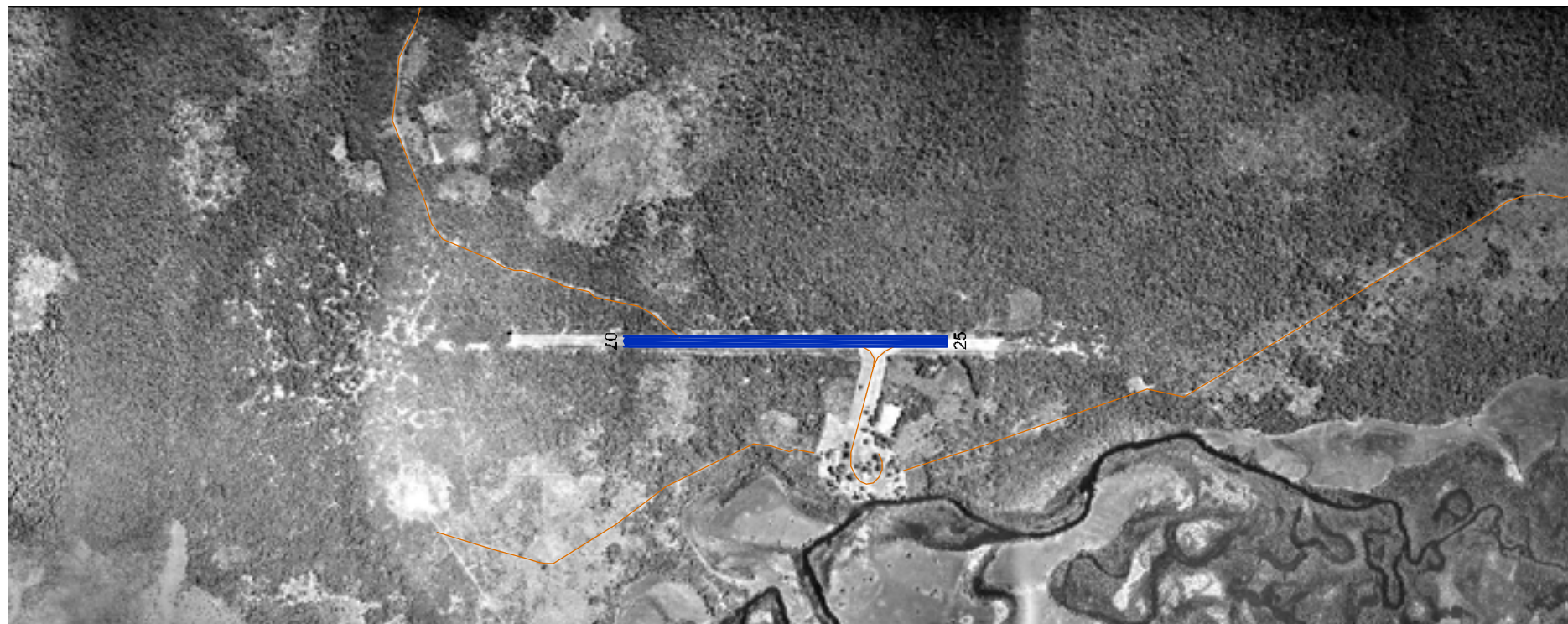
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

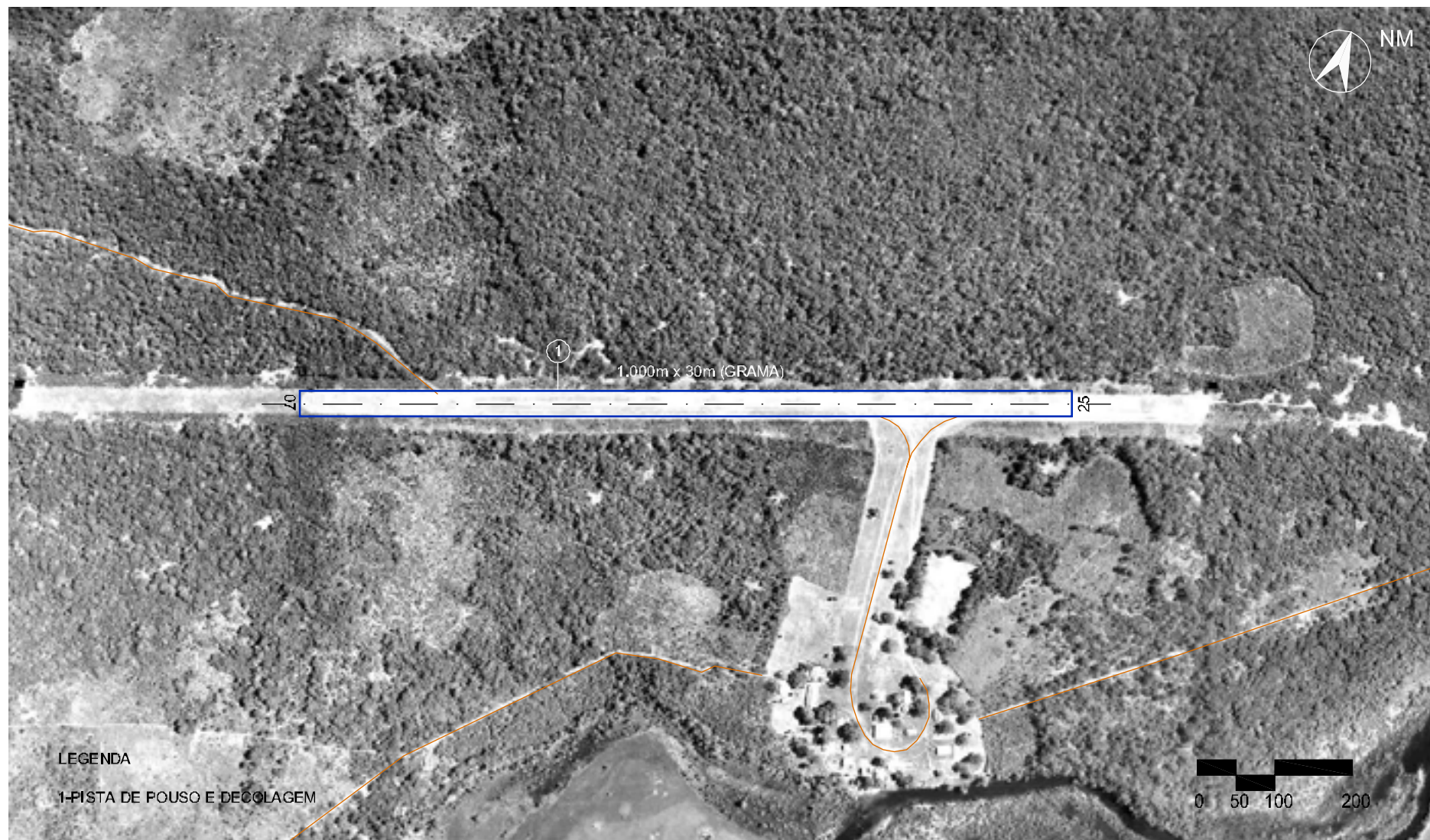
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 09	Vegetação, árvores, via em terra
	CAB. 27	Vegetação, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, edificações, R.E.E.
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, via em terra, malha urbana, R.E.E.
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 09	Vegetação, árvores
	CAB. 27	Vegetação, árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, edificações
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, via em terra, malha urbana

RELACIONAMENTO URBANO

Porto Esperidião localiza-se no município de Cáceres e dista 337km a sudoeste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e BR-174, tendo se desenvolvido às margens do Rio Jaurú. O aeroporto está inserido na área urbana, ao sul do centro urbano, sendo o acesso realizado por via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo em seu entorno oferece restrições à expansão em todas as direções, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana. No prolongamento da cabeceira 09, verifica-se a existência de uma via vicinal e de uma área do SIVAM; na lateral direita, estão localizadas chácaras, bem como um parque de exposições, e na lateral esquerda observa-se um conjunto da COHAB. Contudo, não existem restrições significativas à sua expansão no prolongamento da cabeceira 27, apenas a ocorrência de uma via vicinal. Cabe ressaltar que existem residências na faixa de pista. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWPL
COORDENADAS	12°11'54" S / 053°22'54" W
PROPRIEDADE	(*1)
ADMINISTRAÇÃO	(*1)
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	(*1)
ALTITUDE (m)	330
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	29,7
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	07/25
	DIMENSÕES (mxm)	1.000 x 30, grama
	SUORTE	8/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

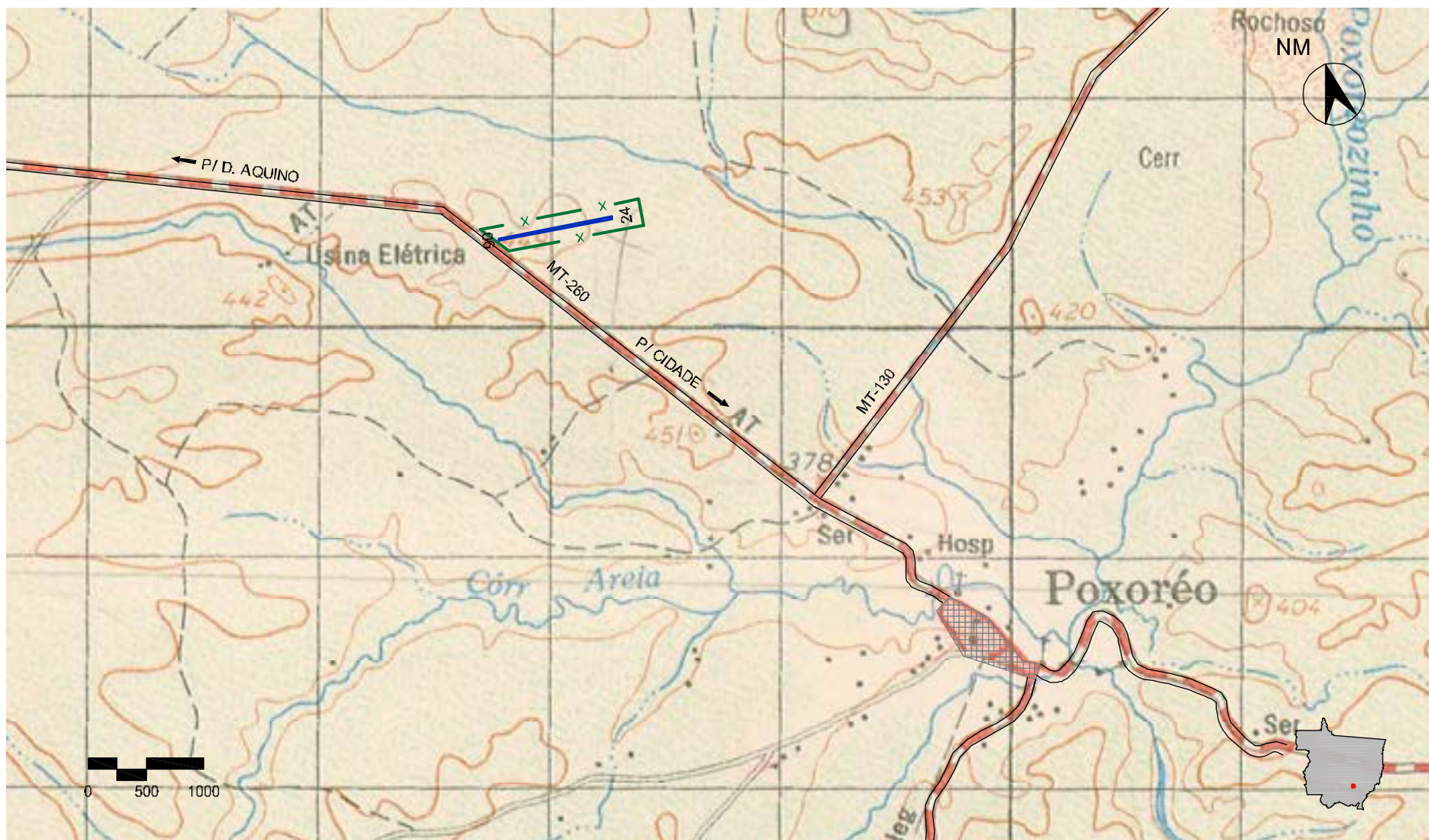
(*1) Informação não obtida.

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 07	Vegetação rasteira
	CAB. 25	-
	LAT. DIR.	Vegetação rasteira, árvores, vias em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação rasteira, árvores, caminho em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 07	Árvores
	CAB. 25	Árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, vias em terra
	LAT. ESQ.	Árvores, caminho em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Posto Leonardo Villas Boas localiza-se no município de Chapada dos Guimarães e dista 65km a nordeste da capital do estado pela rodovia transitória MT-020/BR-251. O aeródromo é acessado por via em leito natural a partir da área urbana. O relevo da região é plano e o uso do solo no entorno desta unidade aeroportuária é predominantemente rural. A expansão do aeroporto é limitada na lateral direita devido à existência de um rio e na lateral esquerda, próximo à cabeceira 07, devido a uma via vicinal em leito natural, porém sem expressividade de tráfego.





INTENCIONALMENTE EM BRANCO



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	-
COORDENADAS	15°50'13" S / 054°23'21" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	20,00
ALTITUDE (m)	467
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	28
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	06/24
	DIMENSÕES (mxm)	1.000 x 23, cascalho
	SUPORTE	(*1)
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

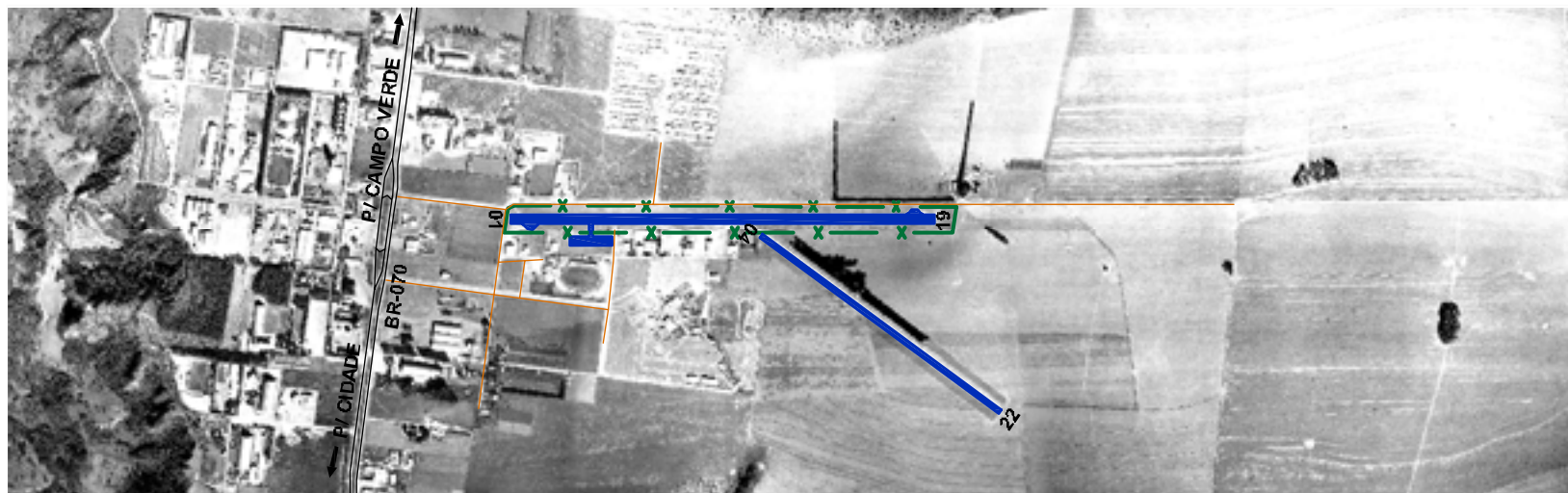
ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

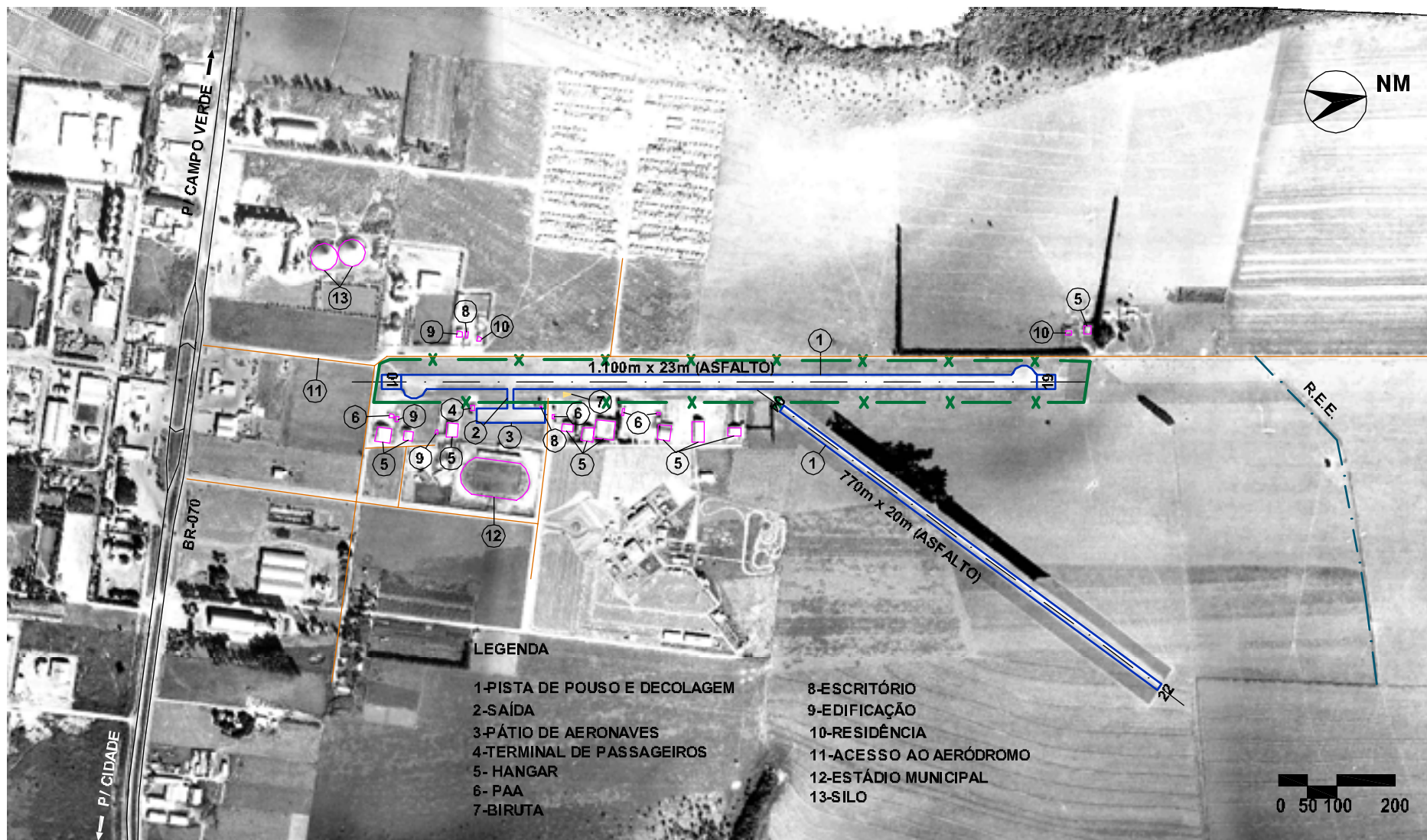
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 06	Vegetação, árvores, cerca
	CAB. 24	Vegetação, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 06	Vegetação, árvores, rodovia pavimentada
	CAB. 24	Vegetação, árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, cerca
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Poxoréo dista 277km a leste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e MT-130. O aeroporto está situado a 2,2km a noroeste da área urbana por via estadual em leito natural, a MT-260. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada no prolongamento da cabeceira 06 pela rodovia MT-260 e no prolongamento da cabeceira 24 por áreas alagadiças.





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWPY
COORDENADAS	15°33'56" S / 054°20'16" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	4,83
ALTITUDE (m)	678
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	24,6
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2 / 1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR / VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	01/19 / 04/22
	DIMENSÕES (mxm)	1.100 x 23, asfalto 770 x 20, asfalto
	SUPORTE	5.700Kg x 0,50 MPa (*1)
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	30 x 10, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	20 x 110, asfalto
	ÁREA (m²)	2.200,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	110,50
EST. DE VEÍCULOS (m²)	5.000,00
HANGARES (quantidade)	9
OUTRAS EDIFICAÇÕES	04 PAA, 01 casa, 01 depósito, 02 edificações

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 01	Cerca, via em terra
	CAB. 19	-
	LAT. DIR.	Árvores, cerca, edificação, terminal de passageiros
	LAT. ESQ.	Cerca, caminho em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 08	Árvores, via em terra
	CAB. 26	Árvores, cerca
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores, via em terra, hangares, PAA, edificações, pista 04/22
	LAT. ESQ.	Árvores, via em terra, hangar, edificação

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 04	Árvores, cerca
	CAB. 22	Vegetação
	LAT. DIR.	Árvores, cerca viva
	LAT. ESQ.	Árvores, cerca
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 04	Vegetação, pista 01/19
	CAB. 22	Vegetação, caminho em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores, cerca viva, hangar
	LAT. ESQ.	Árvores, cerca

RELACIONAMENTO URBANO

Primavera do Leste dista 217km a leste da capital do estado pela rodovia BR-070. O aeroporto está situado a 3km a oeste da área urbana por via federal pavimentada, a BR-070. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão em quase todas as direções, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana. Na lateral esquerda, existe uma via vicinal em leito natural e um loteamento; no prolongamento da cabeceira 01, a expansão é dificultada pela via de acesso, a BR-070, e por ocupações urbanas; na lateral direita, existe um estádio, um parque de exposições e a pista de pouso e decolagem 04/22 e na cabeceira 19 existe uma rede elétrica distando 400m desta cabeceira, não existindo, contudo, restrições urbanas nesta direção. Observam-se também vários silos de armazenamento de grãos a 200m à esquerda da cabeceira 01. A pista 04/22 tem o prolongamento da sua cabeceira 04 limitada pela pista 01/19, não havendo restrições à sua expansão nas outras direções. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na constituição federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à prefeitura municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.





INTENCIONALMENTE EM BRANCO



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	-
COORDENADAS	12°36'30" S / 052°13'08" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	11,00
ALTITUDE (m)	379
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	29
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	06/24
	DIMENSÕES (mxm)	1.500 x 27, cascalho
	SUPORTE	(*1)
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	100 x 50, cascalho
	ÁREA (m²)	5.000,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	5.000,00
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 Edificação, 01 PAA

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

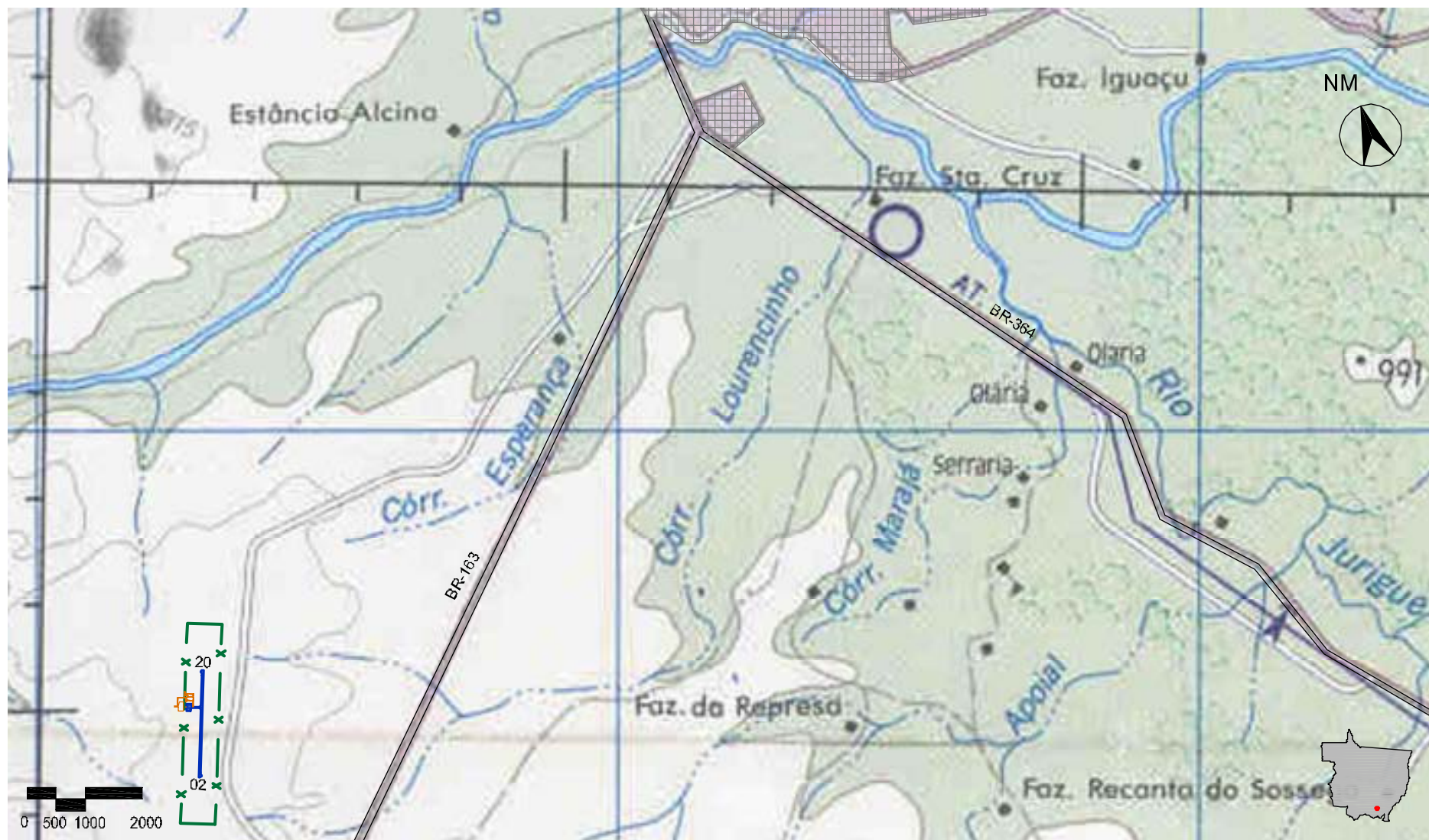
(*1) Informação não obtida.

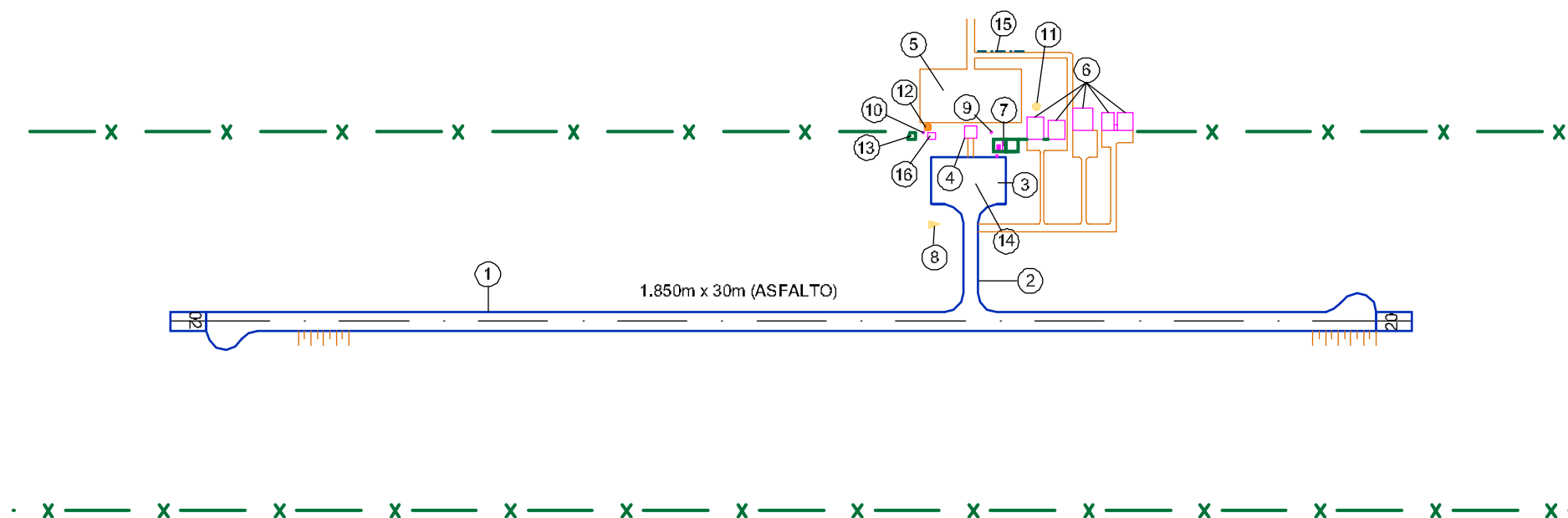
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 06	Vegetação rasteira
	CAB. 24	Vegetação, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação rasteira, edificações, antena
	LAT. ESQ.	Vegetação rasteira, hangar, PAA, edificação
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 06	-
	CAB. 24	-
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação rasteira, árvores, cerca, edificações, R.E.E.
	LAT. ESQ.	Vegetação rasteira, árvores, cerca, edificações, R.E.E.

RELACIONAMENTO URBANO

Querência dista 941km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070, BR-158 e MT-243. O aeroporto está situado na área oeste do perímetro urbano e é acessado por via estadual em leito natural, a MT-109. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão em quase todas as direções. Na lateral esquerda da pista, próximo à cabeceira 06, observa-se a presença de malha urbana consolidada e no restante da área, ainda nesta lateral, um loteamento. No prolongamento de ambas as cabeceiras, a expansão está limitada devido à presença de vias, sendo na cabeceira 06 por uma via vicinal e na cabeceira 24 pela MT-243. Contudo, não existem restrições à sua expansão na lateral direita, por se observar uso rural nesta área. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na constituição federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à prefeitura municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







LEGENDA

1-PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
 2-SÁIDA
 3-PÁTIO DE AERONAVES
 4-TERMINAL DE PASSAGEIROS
 5-ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
 6-HANGAR
 7-PAA
 8-BIRUTA
 9-CAIXA D'ÁGUA

10-RÁDIO FAROL
 11-ANTENA
 12-FAROL ROTATIVO
 13-JARDIM METEOROLÓGICO
 14-ILHA DE CONCRETO
 15-R.E.E.
 16-EPTA

0 50 100 200



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWRD
COORDENADAS	16°26'47" S / 054°39'52" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	240
ALTITUDE (m)	472
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	28,1
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	02/20
	DIMENSÕES (mxm)	1.850 x 30, asfalto
	SUORTE	28/F/B/X/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	170 x 23, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	118,8 x 75, asfalto
	ÁREA (m²)	8.910,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	400,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	6.000,00
HANGARES (quantidade)	5
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01KF, 01 PAA, 01 Edificação, 01 Cx. D'água

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	L3, L4, L7, S1, S3, S4, S6, biruta, FR, EPTA-A, jardim meteorológico
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 02	Vegetação rasteira
	CAB. 20	Vegetação rasteira
	LAT. DIR.	Vegetação rasteira
	LAT. ESQ.	Vegetação rasteira
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 02	-
	CAB. 20	-
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	-
	LAT. ESQ.	-

RELACIONAMENTO URBANO

Rondonópolis dista 199km a sudeste da capital do estado pela rodovia BR-163/364, tendo se desenvolvido às margens do Rio Jurigão. O aeroporto está localizado dentro da área urbana, a 3,5km ao norte do centro urbano, sendo acessado por uma rodovia transitória pavimentada, a BR-163/364. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é ondulado, com presença de declives. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra envolvida pela malha urbana. A expansão da pista é dificultada devido à existência de malha urbana no prolongamento da cabeceira 02 e nas laterais, bem como de uma via vicinal em leito natural e depressões no terreno na cabeceira 20. O aeroporto se encontra em área de expansão urbana, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWDO
COORDENADAS	14°49'01" S / 056°25'02" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	3,60
ALTITUDE (m)	222
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	31,6
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	06/24
	DIMENSÕES (mxm)	1.200 x 23, cascalho
	SUORTE	8/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
		-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

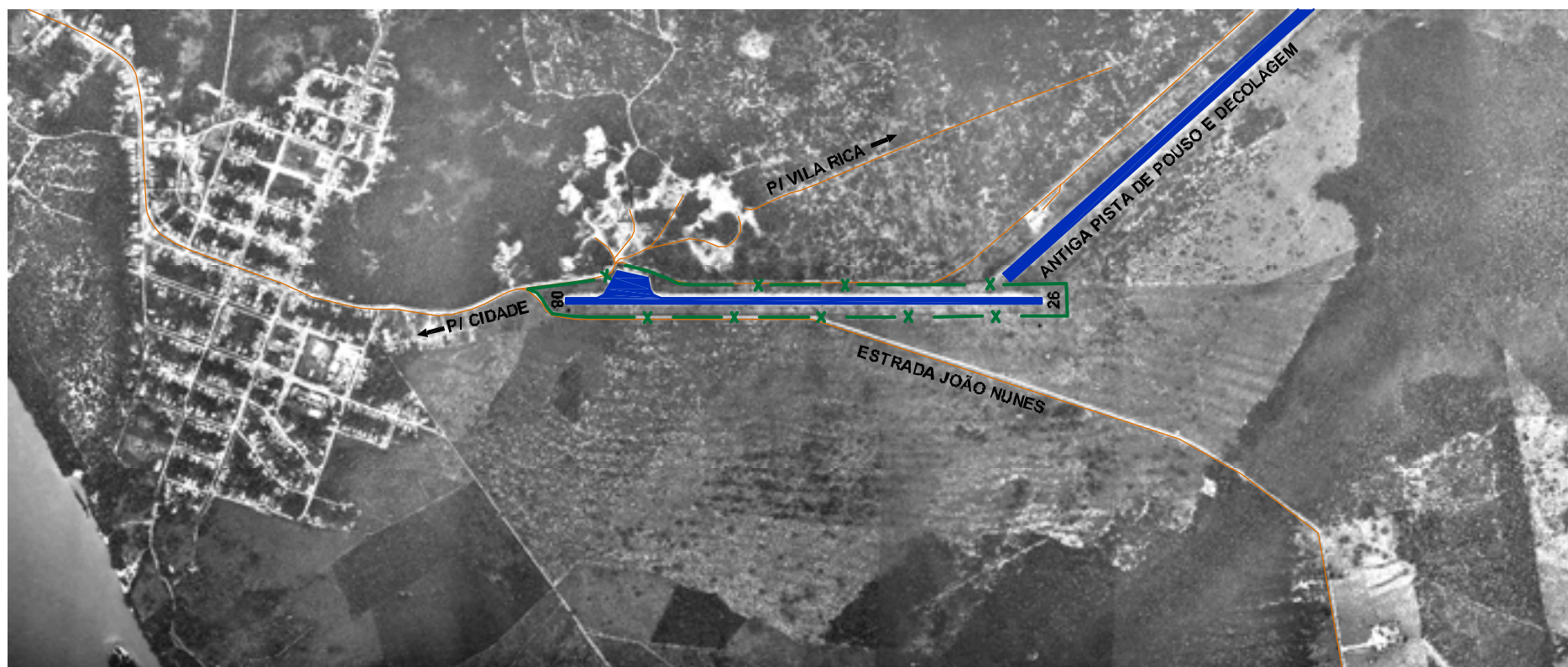
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

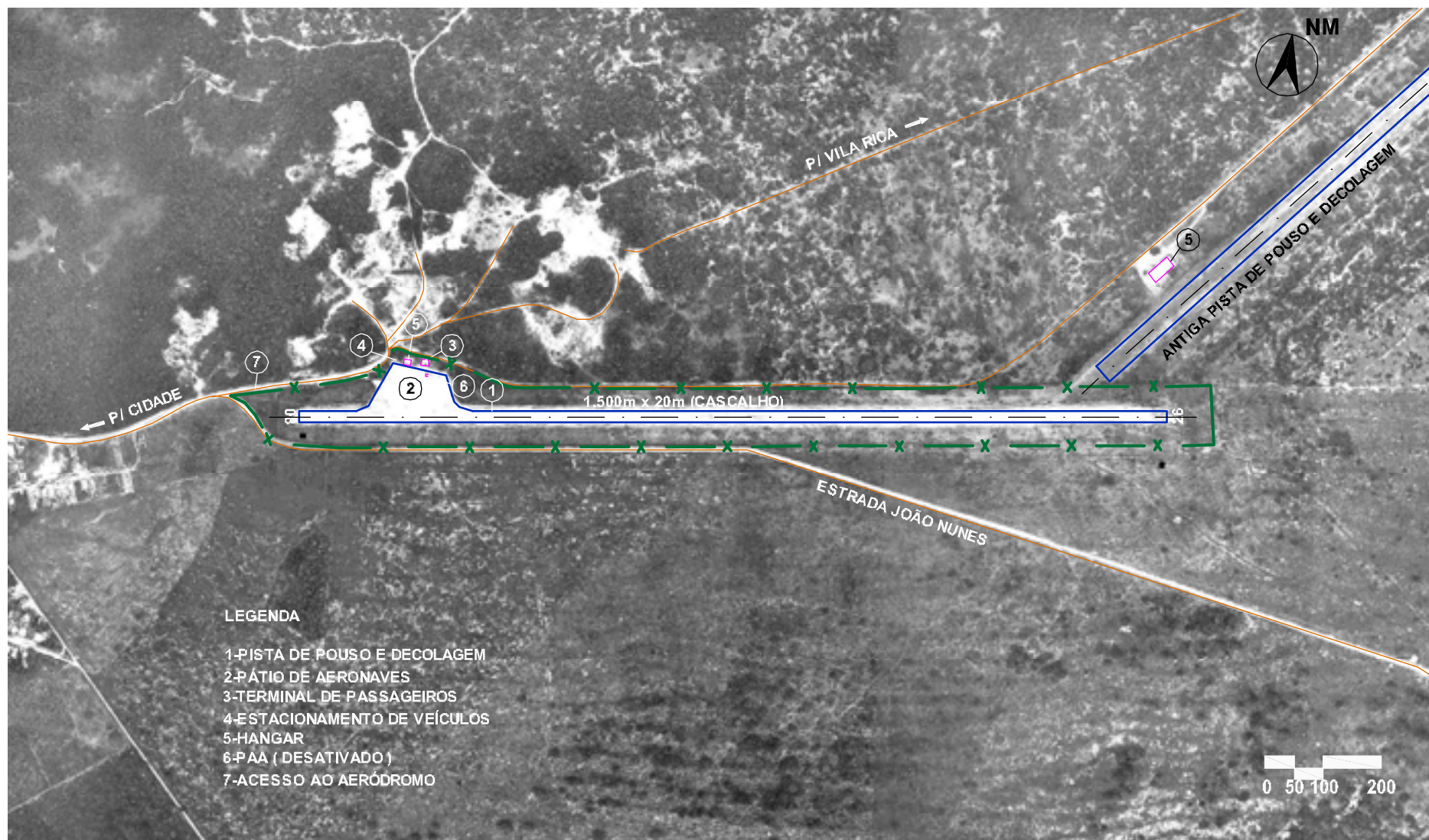
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 06	Vegetação, árvores, via em terra
	CAB. 24	Vegetação, via em terra
	LAT. DIR.	Vegetação, caminhos em terra, edificação
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, caminhos em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 06	Vegetação, árvores, via em terra, caminho em terra
	CAB. 24	Vegetação, árvores, caminho em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, loteamento em implantação
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, malha urbana

RELACIONAMENTO URBANO

Rosário do Oeste dista 118km ao norte da capital do estado pelas rodovias BR-163 e BR-364. O aeroporto está inserido na área urbana, estando situado a 150 m a leste do centro urbano por via federal pavimentada. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão em quase todas as direções, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra envolvida pela malha urbana, não existindo, contudo, restrições à sua expansão no prolongamento da cabeceira 24. No prolongamento da cabeceira 06 há restrições devido à existência de uma via vicinal e algumas ocupações urbanas e em ambas as laterais em virtude de loteamentos residenciais. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWST
COORDENADAS	10°27'53" S / 050°31'07" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	15,29
ALTITUDE (m)	210
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	31,5
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	08/26
	DIMENSÕES (mxm)	1.500 x 20, cascalho
	SUORTE	8/F/B/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	irregular, cascalho
	ÁREA (m²)	5.000,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	71,00
EST. DE VEÍCULOS (m²)	2.500,00
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	PAA (desativado)

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	Desativado
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 08	Vegetação, árvores, cerca, vias em terra
	CAB. 26	Vegetação, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, cerca, via em terra, antiga pista de pouso e decolagem
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, cerca, via em terra, PAA (desativado)
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 08	Vegetação, árvores, cerca, vias em terra
	CAB. 26	Vegetação, árvores, cerca
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, cerca, via em terra, estacionamento de veículos, TEPAX, hangar

RELACIONAMENTO URBANO

Santa Terezinha dista 1.338km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070, BR-158, MT-413 e MT-431, tendo se desenvolvido às margens do Rio Araguaia. O aeroporto está situado a 400m a sudoeste da área urbana por via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano, com presença de algumas ondulações. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão, principalmente pela proximidade da malha urbana. No prolongamento da cabeceira 08, seu desenvolvimento é limitado pela malha urbana, existindo também algumas ocupações residenciais, e na lateral esquerda pela pista de pouso da CODEARA e pela via de acesso ao município. A expansão na lateral direita é limitada pela via em leito natural que também permite acesso ao município. Contudo, não existem restrições à sua expansão nas demais direções. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWFX
COORDENADAS	11°37'55" S / 050°41'18" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	29,40
ALTITUDE (m)	198
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	31,9
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	12/30
	DIMENSÕES (mxm)	1.450 x 30, asfalto
	SUORTE	19/F/A/X/T
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	78 x 15, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	29 x 38, asfalto
	ÁREA (m²)	1.102,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	250,50
EST. DE VEÍCULOS (m²)	não delimitado
HANGARES (quantidade)	2
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 01 CGC, 01 Cx. D'Água, 01 Estação Meteorológica

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	S2, S3, S4, S6, biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	CCI

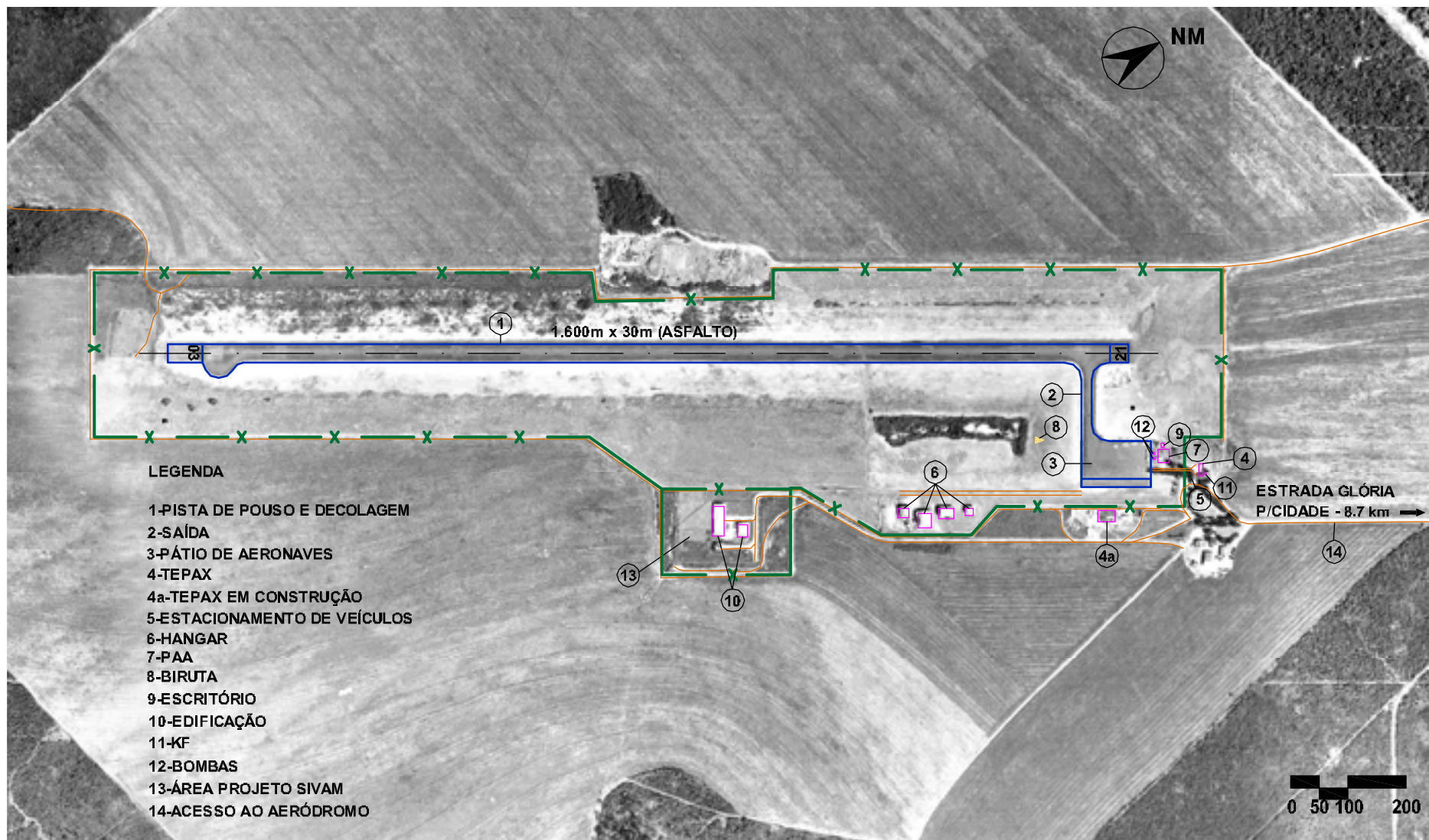
OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 12	Vegetação rasteira, caminho em terra
	CAB. 30	-
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 18	Vegetação, árvores, via em terra
	CAB. 36	Vegetação, árvores, via em terra, R.E.E.
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, via em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores

RELACIONAMENTO URBANO

São Félix do Araguaia dista 1.134km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070, BR-158 e BR-242, tendo se desenvolvido às margens do Rio Araguaia. O aeroporto está inserido na área urbana a sudoeste do centro urbano. O seu acesso é realizado por uma via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano, com presença de áreas alagadiças. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão, uma vez que esta unidade aeroportuária se encontra parcialmente envolvida pela malha urbana, principalmente na lateral esquerda. No prolongamento da cabeceira 12 existe uma via vicinal muito próxima desta cabeceira. Nas outras direções, existem residências esparsas. A área apresenta afluentes do Rio Araguaia, o que também restringe a sua expansão. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto. Assim, considerando o disposto na Constituição Federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à Prefeitura Municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWSI
COORDENADAS	11°52'25" S / 055°34'26" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	447,25
ALTITUDE (m)	390
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	28,4
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	03/21
	DIMENSÕES (mxm)	1.600 x 30, asfalto
	SUPORTE	30/F/C/X/T
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	137 x 18, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	80 x 120, asfalto
	ÁREA (m²)	9.600,00

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	162,75 / 853 (em construção)
EST. DE VEÍCULOS (m²)	não delimitado
HANGARES (quantidade)	4
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA, 01 Administração, 02 Edificações, 01 KF

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	TF, PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	S2, S3, biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 03	Vegetação rasteira
	CAB. 21	Vegetação rasteira
	LAT. DIR.	Vegetação rasteira
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 03	Vegetação, caminho em terra
	CAB. 21	Vegetação, caminho em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, caminho em terra, via em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Sinop dista 493km ao norte da capital do estado pela rodovia BR-163. O aeroporto está situado a 8,7km a oeste da área urbana por via em leito natural. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada no prolongamento da cabeceira 21 pela via de acesso ao município.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWTS
COORDENADAS	14°39'24" S / 057°26'57" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	62,60
ALTITUDE (m)	457
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	27,7
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	3
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	18/36
	DIMENSÕES (mxm)	1.500 x 30, asfalto
	SUORTE	10/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	84,5 x 17, asfalto
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	70 x 60, asfalto
	ÁREA (m²)	4.200,00

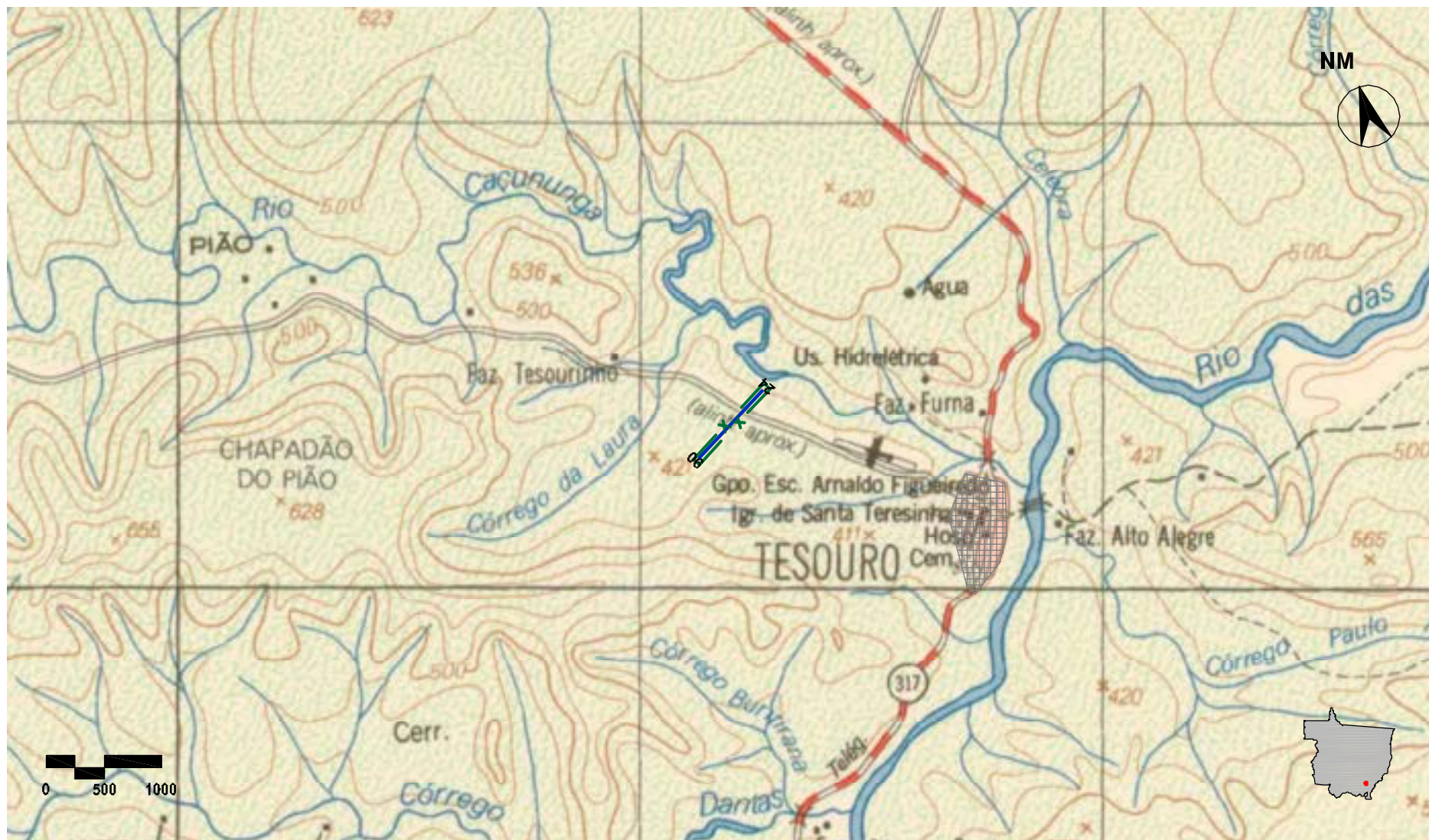
ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 CGC, sala AIS, bomba de abastecimento (desativada)

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	S2, S3, S4, biruta
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 18	Vegetação, caminho em terra
	CAB. 36	Vegetação
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 18	Vegetação, árvores, caminho em terra
	CAB. 36	Vegetação, árvores, caminho em terra
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, caminho em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, caminho em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Tangará da Serra dista 228km a noroeste da capital do estado pelas rodovias BR-163, MT-218, MT-343 e MT-358. O aeroporto está situado a 1,5km a sudeste da área urbana por via estadual pavimentada, a MT-358. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada no seu entorno devido à existência de vias vicinais. Observam-se no prolongamento da cabeceira 18 a rodovia MT-358 e galpões que dificultam a expansão da pista nesta direção. Além disso, existem algumas residências esparsas no seu entorno. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na constituição federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à prefeitura municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.



INTENCIONALMENTE EM BRANCO



INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	-
COORDENADAS	16°04'19" S / 053°34'22" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	6,30
ALTITUDE (m)	465
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	28,5
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	06/24
	DIMENSÕES (mxm)	800 x 15, cascalho
	SUORTE	(*1)
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

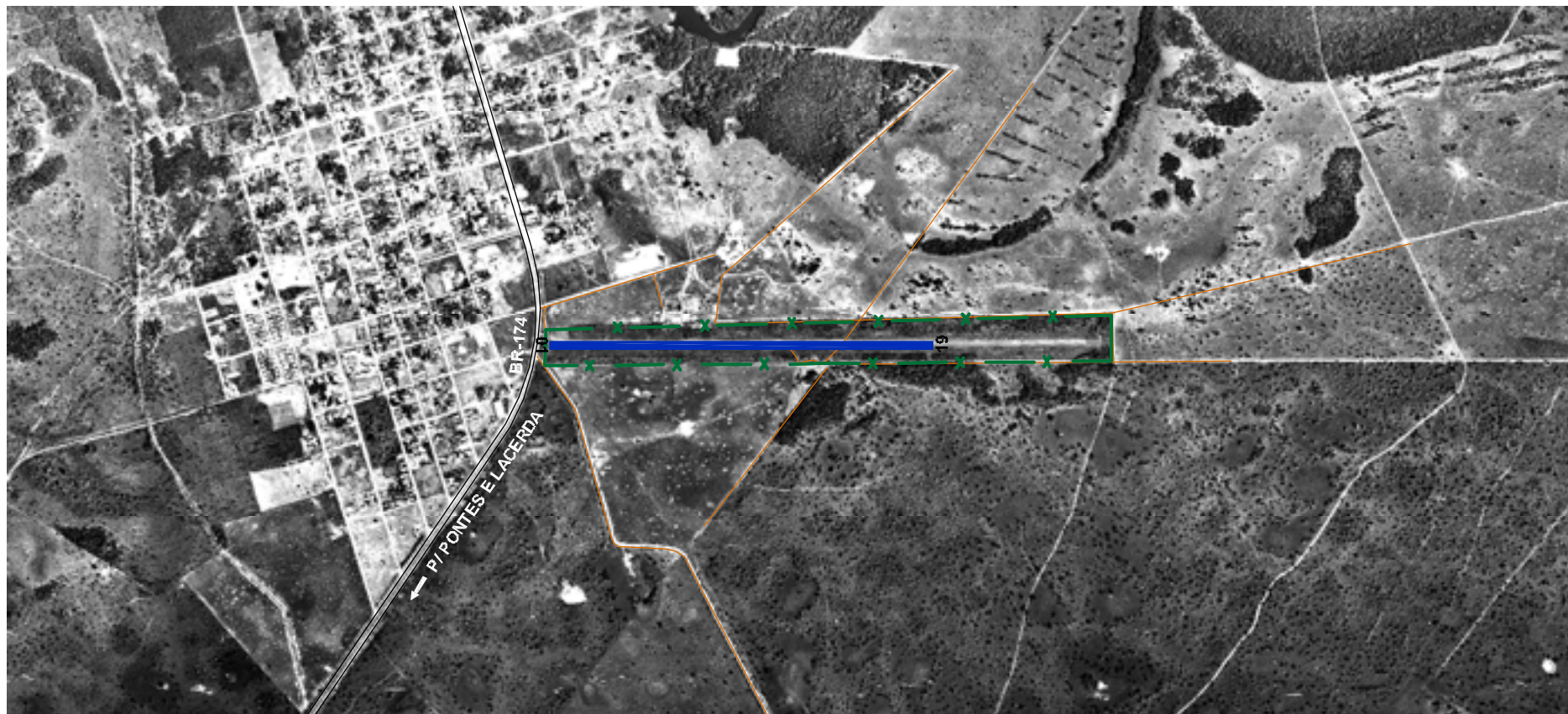
SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

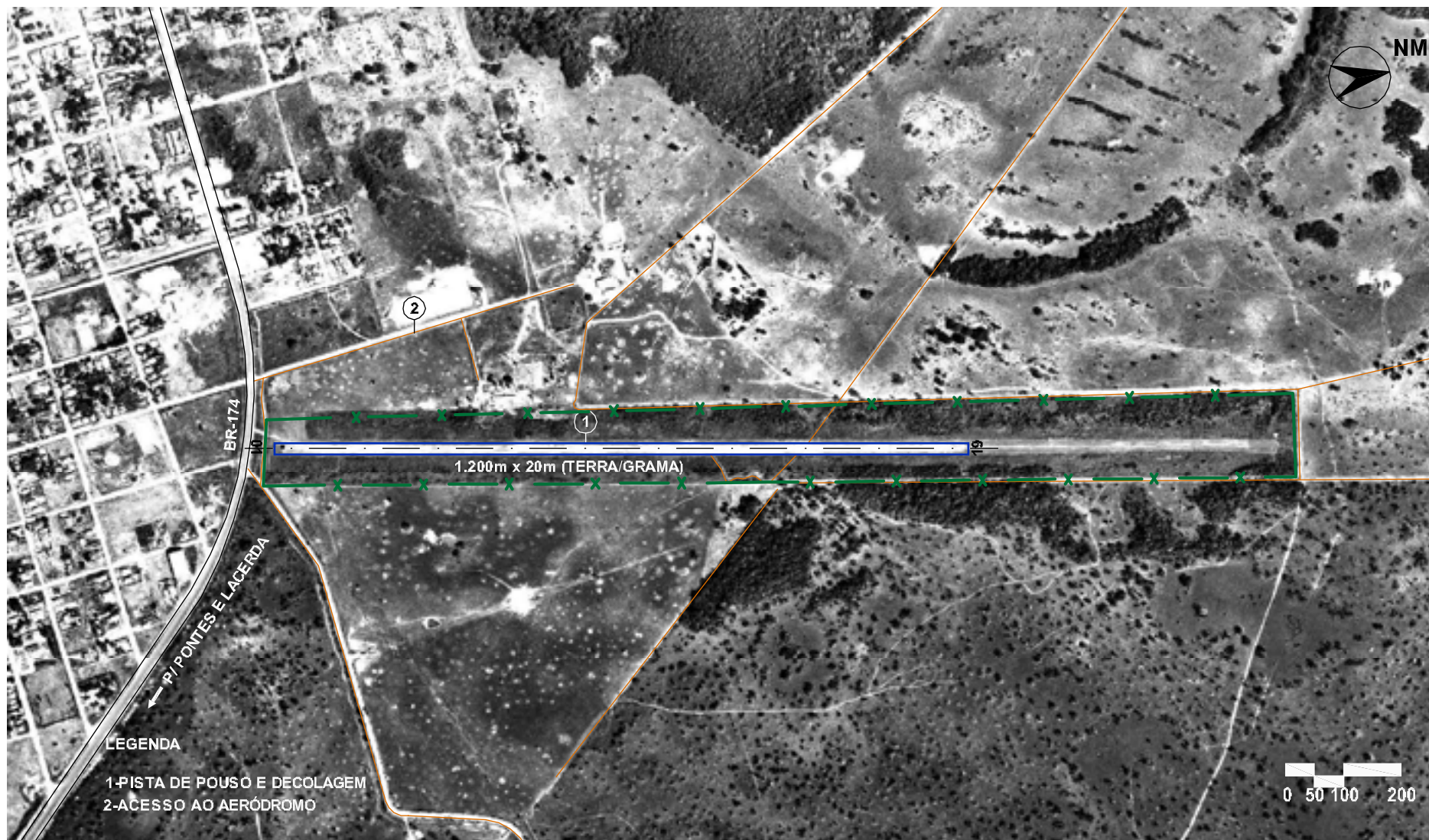
(*1) Informação não obtida.

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 06	Vegetação, árvores
	CAB. 24	Vegetação
	LAT. DIR.	Vegetação
	LAT. ESQ.	Vegetação, cerca
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 06	Vegetação alta, árvores, cerca
	CAB. 24	Vegetação alta, árvores, cerca
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores, cerca, via em terra
	LAT. ESQ.	Árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Tesouro dista 363km a sudeste da capital do estado pelas rodovias BR-364, MT-270 e MT-110. O aeródromo está situado a 1,1km da área urbana e é acessado por via em leito natural. Sua expansão é restrita pelo relevo. Na lateral esquerda foi observado um morro próximo à pista, na lateral direita, sua expansão é restrita pela via de acesso, e no prolongamento de ambas as cabeceiras, sua expansão é limitada por áreas de serra.





INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWVB
COORDENADAS	15°00'55" S / 059°58'02" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	19,2
ALTITUDE (m)	270
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	30,6
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	01/19
	DIMENSÕES (mxm)	1.200 x 20, terra
	SUORTE	8/F/C/Y/U
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	-
EST. DE VEÍCULOS (m²)	-
HANGARES (quantidade)	-
OUTRAS EDIFICAÇÕES	-

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	-
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 01	Vegetação, cerca, via em terra, rodovia pavimentada
	CAB. 19	Vegetação, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, caminho em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, caminho em terra
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 01	Vegetação, árvores, malha urbana
	CAB. 19	Vegetação, árvores
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Vegetação, árvores, vias em terra
	LAT. ESQ.	Vegetação, árvores, caminho em terra

RELACIONAMENTO URBANO

Vila Bela da S. S.Trindade dista 515km a leste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e BR-174, tendo se desenvolvido às margens do Rio Guaporé. O aeródromo está situado a 300m a leste da área urbana, sendo esta a distância do segmento final de acesso que se encontra em leito natural. As vias urbanas que permitem acesso ao aeródromo estão pavimentadas. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano. O uso do solo no seu entorno oferece restrições à sua expansão no prolongamento da cabeceira 01 devido à rodovia BR-174 e à malha urbana. Na lateral esquerda existem algumas ocupações, principalmente próximo à cabeceira 01. Contudo, não existem restrições nas demais direções, a não ser vias vicinais que circundam o aeroporto, porém estas não apresentam expressividade de tráfego. O vetor de expansão da cidade está direcionado para o aeroporto, o que poderá provocar conflitos de relacionamento urbano. Assim, considerando o disposto na constituição federal, em seu título III, capítulo IV, artigo 30, item VIII, recomenda-se à prefeitura municipal o rigoroso controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.







INFORMAÇÕES GERAIS	
INDICADOR ICAO	SWVC
COORDENADAS	09°58'46" S / 051°08'32" W
PROPRIEDADE	Prefeitura Municipal
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura Municipal
ÁREA PATRIMONIAL (ha)	28,72
ALTITUDE (m)	270
TEMP. DE REFERÊNCIA (°C)	30,4
CÓDIGO DE REFERÊNCIA	2
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR

ÁREA DE MOVIMENTO		
PISTA P/D	ORIENTAÇÃO	07/25
	DIMENSÕES (mxm)	1.350 x 40, terra
	SUORTE	4.000Kg / 0,50MPa
PISTA DE TÁXI	DIMENSÕES (mxm)	-
PÁTIO DE AERONAVES	DIMENSÕES (mxm)	-
	ÁREA (m²)	-

ÁREA TERMINAL	
TEPAX (m²)	175
EST. DE VEÍCULOS (m²)	não delimitado
HANGARES (quantidade)	1
OUTRAS EDIFICAÇÕES	01 PAA

SERVIÇOS	
ABAST. DE COMBUSTÍVEL	PF
AUXÍLIOS E ILUMINAÇÃO	-
SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO	-

OBSTÁCULOS À OPERAÇÃO		
FAIXA DE PISTA	CAB. 07	Vegetação
	CAB. 25	Vegetação, árvores
	LAT. DIR.	Vegetação
	LAT. ESQ.	Vegetação
APROXIMAÇÃO / DECOLAGEM	CAB. 07	Árvores, cerca, via em terra
	CAB. 25	Árvores, rodovia pavimentada
TRANSIÇÃO	LAT. DIR.	Árvores, via em terra, hangar
	LAT. ESQ.	Árvores

RELACIONAMENTO URBANO

Vila Rica dista 1.245km a nordeste da capital do estado pelas rodovias BR-070 e BR-158. O aeroporto está situado a 3,8km a noroeste da área urbana pela rodovia federal pavimentada, BR-158. O relevo da região onde está localizado o aeroporto é plano, com presença de leves ondulações. O uso do solo no seu entorno é predominantemente rural. A expansão desta unidade aeroportuária é limitada no prolongamento da cabeceira 25 pela BR-158 e na lateral esquerda, por uma via vicinal e um frigorífico. Existem lagos e açudes no seu entorno, o que deve ser observado pelas autoridades municipais, pois podem se tornar um atrativo de pássaros.



Capítulo 3

Análise Sócio-Econômica

O presente capítulo tem como objetivo formular um diagnóstico sócio-econômico do Estado de Mato Grosso, que consiste na verificação dos fatores indutores do desenvolvimento produtivo do estado, visando identificar o potencial econômico dos municípios e sua capacidade de geração de demanda por transporte aéreo, em horizontes de até vinte anos.

O capítulo está organizado em três seções assim denominadas: Rede Econômica - Aspectos Metodológicos, Análise Sócio-Econômica e Resultado Final.

A primeira seção inclui a metodologia empregada na classificação econômica dos municípios e respectivos indicadores utilizados. Em seguida, encontra-se a análise sócio-econômica, que aborda a economia atual do estado, os setores de turismo e o de transporte. Por fim, os resultados decorrentes da análise são apresentados em uma tabela que ilustra os valores correspondentes a alguns dos indicadores econômicos utilizados, com base na metodologia empregada.

Rede Econômica: Aspectos Metodológicos

A metodologia aplicada na análise sócio-econômica consiste na integração do conhecimento gerado pelos diversos órgãos estaduais ao diagnóstico da situação econômica, visando formular prognósticos compatíveis com as perspectivas de desenvolvimento econômico, com a finalidade de se obter a hierarquização dos municípios do estado, classificando-os quanto ao seu potencial econômico.

❑ Indicadores econômicos

Análise de um conjunto de indicadores sócio-econômicos a partir dos quais elabora-se um índice geral de desempenho das localidades. Os indicadores utilizados foram: Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios, arrecadação de Imposto sobre Circulação de

Mercadorias e Serviços (ICMS), consumo de energia elétrica por categoria (residencial, comercial, industrial e rural), população urbana, população total, número de cidades polarizadas, número de leitos dos hotéis e pousadas instaladas nos municípios.

Neste ponto, ressalta-se a importância do estudo das relações de polarização-subordinação entre os municípios, pois estes fenômenos estão diretamente ligados à dinâmica das relações econômicas de interdependência entre eles.

❑ Arranjos Produtivos Locais (*clusters*)

A teoria dos Arranjos Produtivos Locais (APL), também chamados de *clusters* (aglomerados) sustenta que empresas de uma mesma cadeia econômica, trabalhando harmônica e articuladamente em uma mesma região, são mais produtivas, inovadoras e têm mais facilidade de atrair investimentos do que se atuassem isoladamente. Essa produtividade aumenta porque, agindo articuladamente, as empresas tiram proveito da complementaridade de atividades e, com isso, reduzem seus “custos de transação”, o que representa forte estímulo ao empreendedorismo.

Desta forma, utilizou-se o estudo dos Arranjos Produtivos Locais, patrocinado pelo Ministério do Planejamento e Gestão, a fim de identificar as localidades que reproduzem o fenômeno dos aglomerados, visto que a existência de APL em um município tende a causar efeito favorável sobre a sua dinâmica econômica e, portanto, exercer forte efeito polarizador.

São considerados *clusters* potenciais as aglomerações produtivas que possam:

- Concentração geográfica de empresas do mesmo setor/área de atuação;
- vocação para as atividades econômicas relacionadas a fatores como tradição, fatores naturais etc;
- presença de indústrias correlatas e instituições de apoio à pesquisa e inovação;
- presença de associações/esforços para coordenação das atividades do *cluster*;

- atividade econômica relevante para a região, em termos econômicos, sociais e/ou estratégicos;
- atuação relevante no mercado inter-regional/internacional.

Os *clusters* podem ser considerados também como “indicativo” quando as atividades produtivas ainda não se encontram estruturadas, sendo um indício da existência de atividades econômicas relevantes, podendo consolidar-se no futuro.

❑ Sistema de Transportes

Esta etapa enfoca a avaliação do sistema viário do estado. O resultado pretendido é a identificação dos principais eixos de transportes e dos problemas de acessibilidade. Particular atenção é dada à natureza catalisadora da intermodalidade dos transportes em relação ao desenvolvimento econômico.

A avaliação da acessibilidade das localidades foi realizada com base na malha de transportes de superfície (especialmente de rodovias federais) e na presença de aeródromos em sua vizinhança. A ausência ou precariedade de meios de transportes de superfície foi considerada um indicador de problemas de acessibilidade, especialmente se a localidade estiver situada a mais de 100 km de distância, sendo considerada, assim, fora da área de influência do aeródromo.

Com base nesta análise, o Quadro a seguir apresenta a classificação das localidades quanto à acessibilidade.

Categoria		Definição da categoria
E	Excelente	A localidade/região é bem servida por meios de transporte de superfície, especialmente rodovias federais e estaduais asfaltadas, em bom estado de conservação. A localidade/região situa-se próxima a (ou é atravessada por) grandes eixos rodoviários de importância nacional, bem servida por meios alternativos de transportes, inclusive o aéreo regular, de âmbito nacional e/ou internacional.
MB	Muito Boa	A localidade é bem servida por meios de transporte de superfície, rodovias federais e estaduais asfaltadas, em bom estado de conservação. A infra-estrutura de transportes e a oferta de meios alternativos possuem certas limitações de capacidade.
B	Boa	A localidade/região é bem servida por meios de transporte de superfície, em geral por rodovias estaduais asfaltadas ou não, em estado variável de conservação. Há pouca oferta de meios de transporte alternativos e a infra-estrutura de transportes apresenta restrições.
R	Ruim	Os meios de transportes de superfície limitam-se a rodovias estaduais não asfaltadas ou estradas vicinais, em mau estado de conservação. Existem possibilidades de interrupção ao longo do ano devido a chuvas e ao regime de rios. Há pouca ou nenhuma oferta de meios de transporte alternativos. O serviço de transporte aéreo regular inexistente, limitando-se à aviação geral (táxi-aéreo e aviação privada).
P	Péssima	Os meios de transporte de superfície restringem-se a poucas rodovias vicinais, que, eventualmente, tornam-se impraticáveis durante boa parte do ano, em razão de fenômenos naturais, acarretando o isolamento das comunidades. O transporte aéreo resume-se à aviação privada (pequenas aeronaves).

❑ Setor Turístico

O turismo é um dos setores cujos efeitos multiplicadores sobre as atividades econômicas são mais notáveis. Seus impactos sobre a geração de renda e emprego das localidades são significativos e, portanto, merecem especial consideração. A análise do turismo no estado visa identificar os principais pólos existentes, bem como

aquelas localidades onde o turismo ainda não esteja consolidado, mas que ofereçam condições atraentes para sua exploração dentro dos horizontes de planejamento deste Plano Aeroviário.

❑ Planos, Programas e Projetos

A análise dos planos, programas e projetos de investimentos de âmbito estadual e/ou federal a serem realizados no estado se constitui num importante elemento definidor de cenários para o desenvolvimento econômico dos municípios, pois podem, em curto espaço de tempo, exercer forte influência favorável sobre as atividades econômicas e a renda estadual. Cumpre, pois, considerar explicitamente este aspecto na análise realizada.

❑ Potencial Econômico

O potencial econômico dos municípios foi classificado em quatro categorias, definidas a seguir.

Muito Alto

- Grande diversidade de atividades econômicas;
- alto poder de atração, estendendo sua área de influência não só à região de seu entorno, mas também a outros mercados nacionais;
- população numerosa representando o dobro de habitantes do primeiro município da categoria inferior;
- população urbana quase equivalente à população total;
- população diversificada em termos de qualificação e aptidão profissional;
- sistema viário desenvolvido, com integração modal, conectando as principais cidades mato-grossenses a outros centros importantes do País;
- propensão a gerar demanda pelo serviço aéreo, tanto nacional como internacional, nos horizontes de planejamento considerados;
- geralmente esta classificação é típica das capitais estaduais e cidades de porte equivalente.

Alto

- Grande diversidade de atividades econômicas;
- grande poder polarizador, estendendo a área de influência à região de seu entorno;
- população numerosa e diversificada em termos de qualificação e aptidão profissional;
- sistema viário desenvolvido e conectado aos estados adjacentes;
- elevada propensão a gerar demanda pelo serviço aéreo nos horizontes de planejamento considerados.

Médio

- Municípios com economia consolidada;
- menor diversificação de atividades econômicas;
- raio de polarização engloba tanto o mercado regional quanto o local;
- sistema viário desenvolvido;
- apresentam potencial de geração de demanda por transporte aéreo regular, porém em níveis mais modestos;
- bom desempenho nos indicadores sócio-econômicos e boas perspectivas de desenvolvimento, porém dependentes dos investimentos necessários.

Baixo

- Economia não consolidada, com carência de investimentos e de infra-estrutura básica, bem como de maior diversificação de atividades produtivas;
- exerce pouca ou nenhuma influência na sua região de entorno, sendo, ao contrário, polarizado por outros municípios mais fortes economicamente, abrangendo o mercado local;
- sistema viário carente, podendo haver problemas de acessibili-

dade;

- poucas perspectivas de geração de demanda futura por transporte aéreo regular ao longo dos horizontes do estudo;
- os aeródromos dessas localidades, caso existam, poderão ser elemento de integração da rede portuária estadual a fim de dar apoio às operações e responder pela cobertura geográfica;
- desempenho relativamente satisfatório dos indicadores sócio-econômicos e boas perspectivas de evolução econômica condicionadas à implementação de projetos de desenvolvimento.

Análise Sócio-Econômica

Neste item, são apresentados os resultados da aplicação da metodologia descrita anteriormente. Esta apresentação será realizada, inicialmente, a partir de uma breve caracterização econômica do estado, e, em seguida, apresentar-se-á o resultado da análise sócio-econômica.

Economia Atual

Localizado na Região Centro-Oeste e integrante da Amazônia Legal, o Estado de Mato Grosso é o terceiro em dimensão territorial do Brasil, com uma área com cerca de 900 mil km², correspondente a 10,60% do território brasileiro. Situa-se entre os Estados do Amazonas e do Pará, ao norte; Goiás e Tocantins, ao leste; Mato Grosso do Sul, ao sul, e entre Rondônia e a fronteira com a Bolívia, a oeste.

O Estado de Mato Grosso, cuja capital administrativa é Cuiabá, compõe-se de 126 municípios, e tem uma população de 2,24 milhões de habitantes (em 2000), equivalente a 1,4% do total nacional. O Mapa 3.1 apresenta a organização político-administrativa do estado, conforme definição do IBGE.

Nas últimas décadas, a economia do estado vem sendo baseada no cultivo de grãos, na pecuária e na extração mineral e vegetal, propiciando a implantação de grandes empresas de *agribusiness*, de amplitude nacional e mesmo internacional.



MAPA 3.1 – ORGANIZAÇÃO POLÍTICO ADMINISTRATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

Mais recentemente, o estado vem se destacando como maior produtor nacional, tanto de soja quanto de algodão, além de ocupar a segunda posição na safra de arroz, perdendo apenas para o Estado do Rio Grande do Sul. A expectativa é de que o crescimento da produção algodoeira atraia para a região empreendimentos industriais de beneficiamento do algodão e do segmento têxtil. O cultivo de milho, matéria-prima para a produção de ração, vem estimulando a cadeia produtiva de aves e suínos.

A pecuária, atividade mais tradicional do Estado, ocupa o quarto lugar no Brasil e concentra-se basicamente na bovinocultura de corte.

Outro setor relevante na economia de Mato Grosso é o extrativismo vegetal centrado na madeira e na borracha. Já o extrativismo mineral baseia-se, principalmente, na exploração do calcário, do ouro e do diamante, sendo o estado um dos maiores produtores brasileiros destes dois últimos minerais.

Os recursos naturais do Estado permitem ainda outros tipos de exploração, tais como a pesca e o turismo.

Este panorama reforça a condição de Mato Grosso de “celeiro do Brasil”, tendo sua economia voltada para atividades predominantemente agropecuárias e extrativas centrada, principalmente, nos segmentos alimentício e moveleiro. Estes dois segmentos participaram, em 2001, com 62% do produto agregado estadual, sendo 43% para extração de madeira e produção de móveis e 18% para a indústria de alimentos.

O comportamento do PIB de Mato Grosso, ao longo do período de 1985 a 2000, sustentou-se na evolução do setor agropecuário que, neste período, variou 712%, a maior variação observada no Brasil. Mato Grosso alcançou, em 2000, a 9ª colocação no ranking nacional do setor agropecuário. Isto reforça a posição do estado como grande exportador de *commodities*, contribuindo significativamente para a geração de divisas para o País.

Os produtos agropecuários (soja, algodão e carnes) e madeira lideram as exportações do estado, participando com cerca de 90% do valor total exportado. A União Européia e a Ásia constituem os mer-

cados de destino das exportações mato-grossenses mais expressivos, seguidos pelos países do Mercosul.

As bases do desenvolvimento da economia de Mato Grosso fundamentam-se no fortalecimento de suas vocações naturais, tais como a agropecuária, a agroindústria e o turismo. Este fortalecimento vem sendo observado através do melhoramento do parque industrial, da oferta de energia e de transporte, bem como da valorização das atividades turísticas, que vêm sendo incentivadas pela pesca esportiva e pelo ecoturismo.

Setor de Turismo

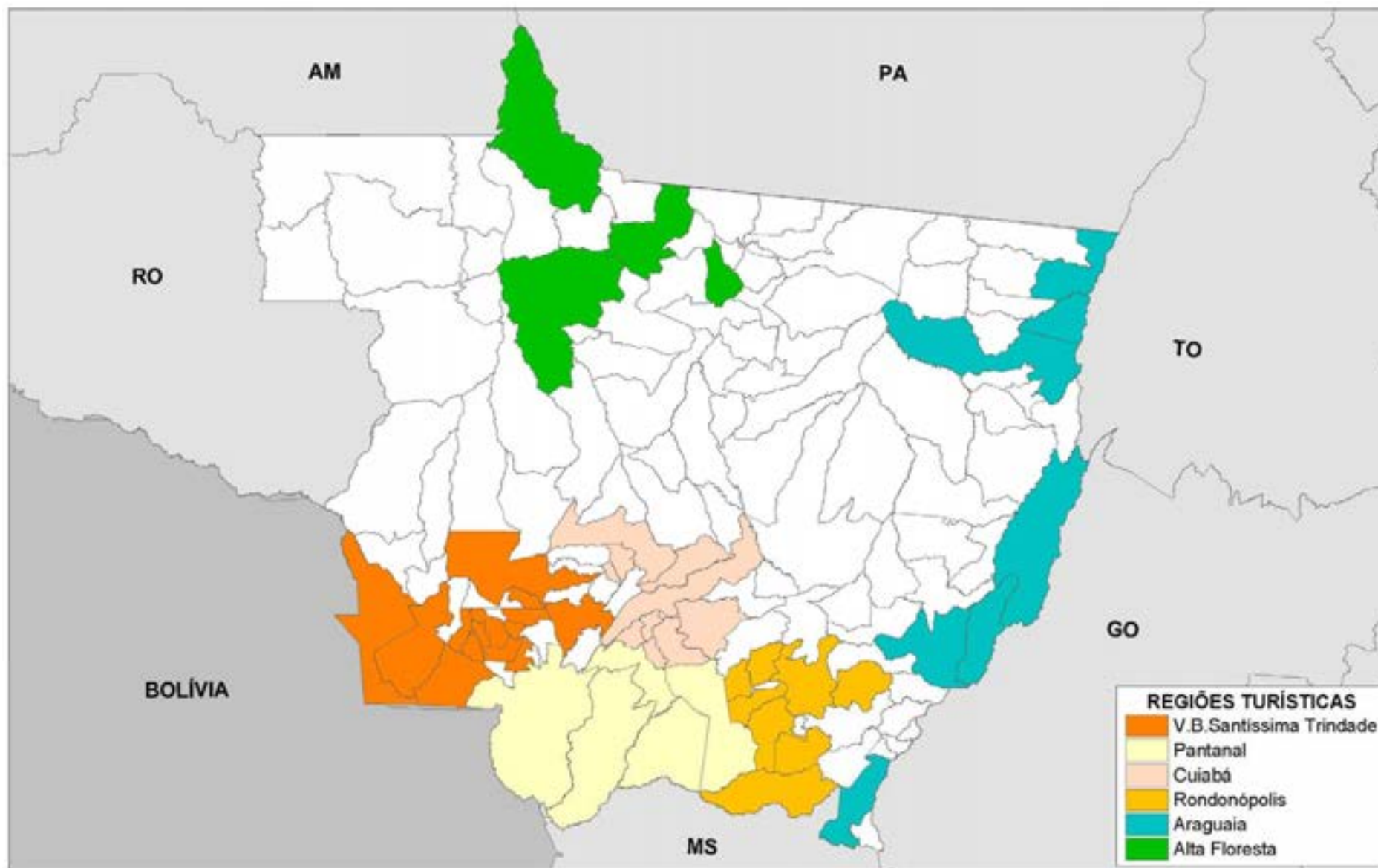
O turismo na região Centro-Oeste, em particular no Estado de Mato Grosso, teve seu desenvolvimento vinculado à política federal de interiorização do turismo nacional.

O estado apresenta potencial para o desenvolvimento do turismo, principalmente os segmentos do ecoturismo e da pesca esportiva.

Mato Grosso vem despontando turisticamente pela diversidade de seus recursos naturais, que inclui seis regiões turísticas. Essas regiões estão apresentadas na Tabela 3.1 e visualizadas no Mapa 3.2.

Tabela 3.1: Municípios com Potencial Turístico

Região Turística	Características	Principais Municípios
Região do Pantanal	Caracteriza-se pelo destino turístico estadual mais procurado pelo turista internacional, especialmente aqueles interessados na pesca esportiva e no turismo ecológico.	▪ Cáceres ▪ Poconé ▪ Santo Antônio do Leverger ▪ Barão do Melgaço
Região de Cuiabá	Abriga a Chapada dos Guimarães, que representa o maior potencial para o turismo de aventuras, de esportes radicais e esoterismo do estado. A região é favorecida pelo turismo de negócios e por sediar o centro político administrativo e financeiro do estado.	▪ Chapada dos Guimarães ▪ Cuiabá ▪ Várzea Grande ▪ Diamantino
Região de Rondonópolis	Vem apresentando, recentemente, uma crescente demanda por recreação, originando fluxos intermunicipais em função de águas termais, cachoeiras e competições esportivas.	▪ Jaciara ▪ Juscimeira ▪ Rondonópolis ▪ Itiquira
Região de Alta Floresta	Caracteriza-se pela exploração turística da Amazônia mato-grossense. De forma ainda embrionária, mas com excelentes perspectivas para o futuro, a região vem se firmando como ponto de visitação de turistas internacionais de alta renda que buscam o contato com a floresta.	▪ Alta Floresta ▪ Juara ▪ Colíder ▪ Apiacás
Região do Araguaia	Recebe grande contingente de turistas, sobretudo os brasileiros, que se dirigem às praias fluviais em épocas de vazante do rio Araguaia, para a prática da pesca esportiva e lazer. A região se beneficia por ser ponto de passagem entre Cuiabá e Goiás/Brasília.	▪ Barra do Garças ▪ São Félix do Araguaia ▪ Luciara ▪ Alto Araguaia
Região de Vila Bela da Santíssima Trindade	Corresponde a uma antiga área de garimpo de ouro. Apresenta um turismo pouco expressivo, tendo como tradição a Festa do Congo de Vila Bela da Santíssima Trindade e o turismo no rio Guaporé.	▪ Vila Bela da SS. Trindade ▪ Araputanga ▪ Porto Esperidião



MAPA 3.2 – REGIÕES TURÍSTICAS DO ESTADO DE MATO GROSSO

Setor de Transporte

Os principais eixos viários do Estado são as rodovias federais: BR-364, BR-163 e a BR-158, a Ferrovia Ferronorte e as Hidrovias Rio das Mortes-Araguaia-Tocantins, Madeira, Tietê-Paraná e Paraguai-Paraná.

O principal eixo viário da região Centro-Oeste, a BR-364, representa a mais importante via de integração entre o sudeste, o centro-oeste e o norte do País, contribuindo para a consolidação dos dois principais núcleos urbanos de Mato Grosso: Cuiabá e Rondonópolis. Através destas vias, esses municípios se conectam com Rondônia e Acre e com o Triângulo Mineiro, respectivamente. As principais rodovias do estado podem ser visualizadas no mapa 3.3.

O término das obras da Hidrovia Tietê-Paraná permitirá sua conexão com a BR-364 a partir de São Simão (GO). Essa integração modal propiciará uma maior articulação com as Regiões Sudeste e Sul do País, através dos Portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

A BR-163, via longitudinal que liga o Sul do Mato Grosso ao município de Santarém, no Pará, teve papel importante na formação do núcleo madeireiro de Sinop e na interligação entre Rondonópolis e a capital de Mato Grosso do Sul. O cruzamento entre a BR-364 e a BR-163, em Rondonópolis, é um dos fatores mais importantes para o dinamismo da economia desse município.

Dentre as rodovias, a BR-070 foi importante para a consolidação de Goiânia (GO) como área de influência sócio-econômica na região leste mato-grossense, em particular sobre o município de Barra do Garças. A economia dessa região não possui o mesmo grau de dinamismo que as demais do estado, conforme será visto adiante, mas espera-se que, com o pleno uso da Hidrovia Rio das Mortes-Araguaia-Tocantins, esse quadro seja alterado positivamente.

Uma outra importante alternativa para escoamento da produção de Mato Grosso é a ligação rodoviária Sudoeste-Pacífico. Essa ligação começa entre Cáceres e San Matias, na Bolívia, atinge Santa Cruz de La Sierra e, posteriormente, os Portos de Arica, no Chile, e Iquique e Lio, no Peru, de onde serão alcançados os mercados asiáti-

cos.

A BR-158 liga Barra do Garças a Santana do Araguaia, no Pará, que, apesar de encontrar-se em situação precária, desponta como tradicional eixo de escoamento de soja na região do Vale do Rio Araguaia. Uma outra alternativa para o transporte da soja será a conclusão da pavimentação em asfalto de um trecho da BR-158, visto que essa rodovia pode ligar-se tanto à Ferrovia Norte-Sul, na divisa entre Tocantins e Maranhão, quanto à Ferrovia Carajás, dando acesso ao Porto de Ponta da Madeira, no Maranhão. Parte da produção agrícola ainda pode chegar à rodovia através da hidrovia Araguaia/Tocantins, que está em fase de estudos e poderá ligar a região ao porto de Belém. Esta é a nova logística de transportes que vai viabilizar o Vale do Araguaia.



MAPA 3.3 – PRINCIPAIS RODOVIAS DO ESTADO DE MATO GROSSO

O transporte intermodal rodovia/ferrovia ou hidrovía/ferrovia vai permitir um incremento nas exportações brasileiras de grãos, a preços mais competitivos pela redução no custo do frete.

A Hidrovía do Madeira deverá ser a principal via de escoamento dos produtos de exportação de grande parte de Mato Grosso, sobretudo dos empreendimentos situados no norte e no noroeste do estado, pois ela se interliga com o sistema rodoviário do estado.

O modal ferroviário também é um ponto-chave nessa logística. A Ferronorte foi concebida como um sistema de transporte ferroviário de carga para interligar as cidades de Porto Velho (RO), Santarém (PA) e Cuiabá a Aparecida do Norte (MS), fazendo conexão com a malha ferroviária paulista através da ponte rodoferroviária do Rio Paraná, na divisa entre São Paulo e Mato Grosso do Sul. Essa ferrovia, já operacional em alguns trechos, estimulará a produção de algodão e de grãos ao longo do seu traçado.

Mato Grosso dispõe de uma infra-estrutura de transportes favorável para o estabelecimento de empreendimentos agroindustriais, sobretudo ao longo dos principais eixos viários. O estado possui forte vocação para a intermodalidade em transportes, fator determinante para a redução dos custos de escoamento da produção, tanto para os mercados nacionais quanto para os países do Mercosul.

Resultado Final

A análise sócio-econômica pôs em evidência alguns aspectos da evolução recente da economia mato-grossense que merecem ser destacados.

Historicamente, a economia de Mato Grosso tem se baseado fortemente na agricultura e na pecuária, o que contribuiu para formar a imagem de “celeiro do Brasil”.

A ênfase em atividades a princípio pouco agregadoras de renda e de baixo potencial multiplicador, em geral voltadas para a exportação, seguidas de um planejamento adequado e investimentos em mecanização e modernização, tornaram possível o desenvolvimento de um forte setor de *agribusiness* no estado, focado em produtos como algodão, soja, arroz, carne e madeira, contribuindo decisiva-

mente para o crescimento de sua economia. O conhecimento das potencialidades atuais e sua exploração são fatores cruciais para alavancar a economia do estado.

Municípios de elevada expressão econômica costumam exercer polarização em seu entorno caracterizada como a atração de pessoas ou empresas em busca de bens ou serviços, inclusive os de transporte, quando estes não estão disponíveis em suas localidades de origem.

O potencial de polarização guarda estreita relação com o potencial sócio-econômico e se constitui numa expressão direta desse, não sendo possível examinar em separado essas duas variáveis, assim como a existência de APL (*cluster*) em um município, que tende a causar efeito favorável sobre a sua dinâmica econômica e, portanto, exercer forte efeito polarizador.

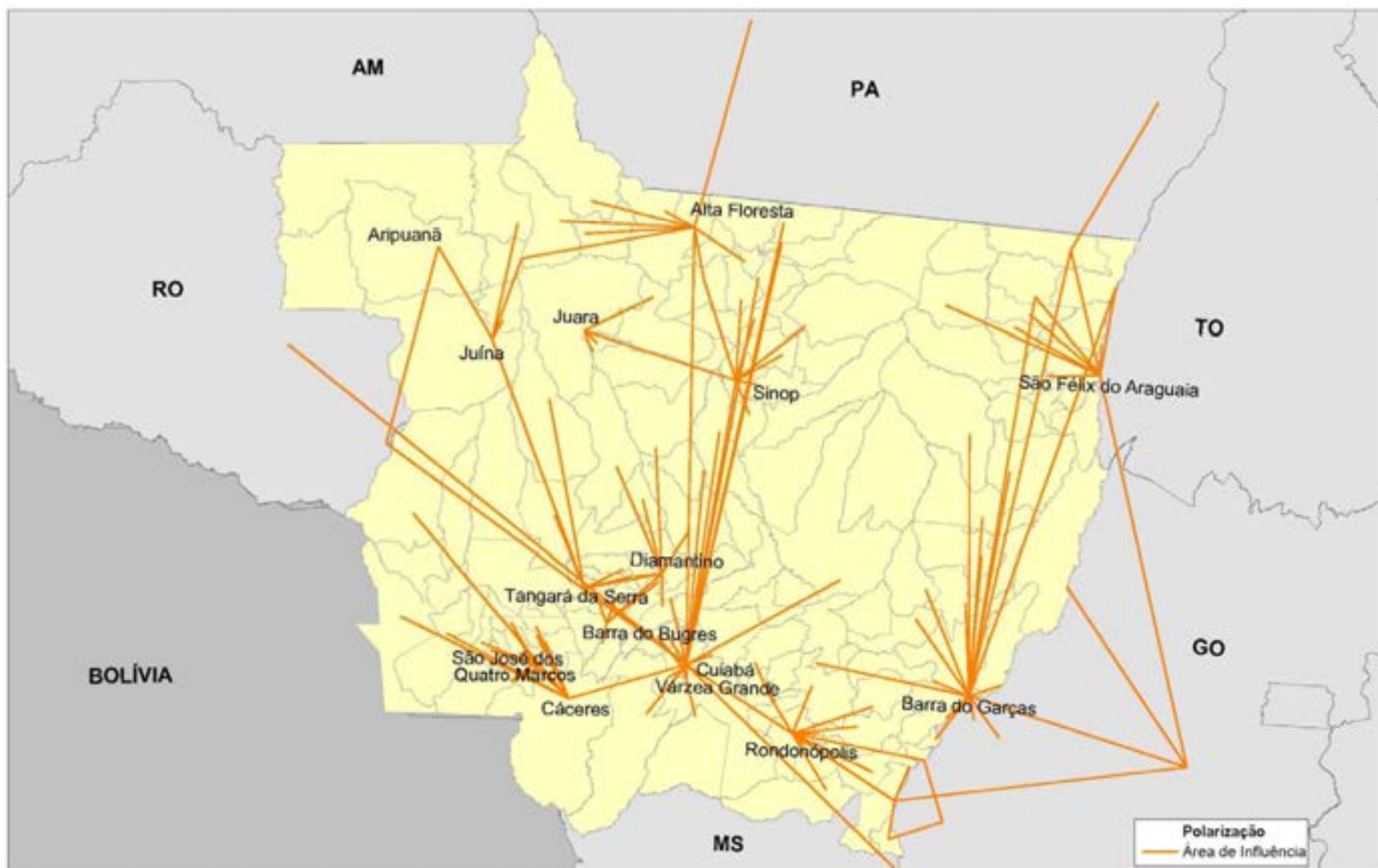
Neste estudo procurou-se integrar essas informações que podem ser visualizadas nos Mapas 3.4, 3.5 e 3.6 que exibem, respectivamente, o padrão de polarização (áreas de influência) dos municípios mato-grossenses, a classificação dos municípios quanto ao seu potencial sócio-econômico, e os arranjos produtivos locais (*clusters*).

Conforme pode ser observado nos mapas mencionados, a polarização é mais acentuada na porção oeste do estado, assim como a concentração de municípios com elevado potencial sócio-econômico e o maior número de APLs (*clusters*). Isto se deve a fatores históricos e à presença de importantes eixos de transportes que ligam a Região Centro-Oeste à Norte (a exemplo da BR-163), contribuindo para uma maior concentração de atividades voltadas, principalmente, para a produção de grãos, algodão, exploração de madeira e agroindústrias nesta parte do estado.

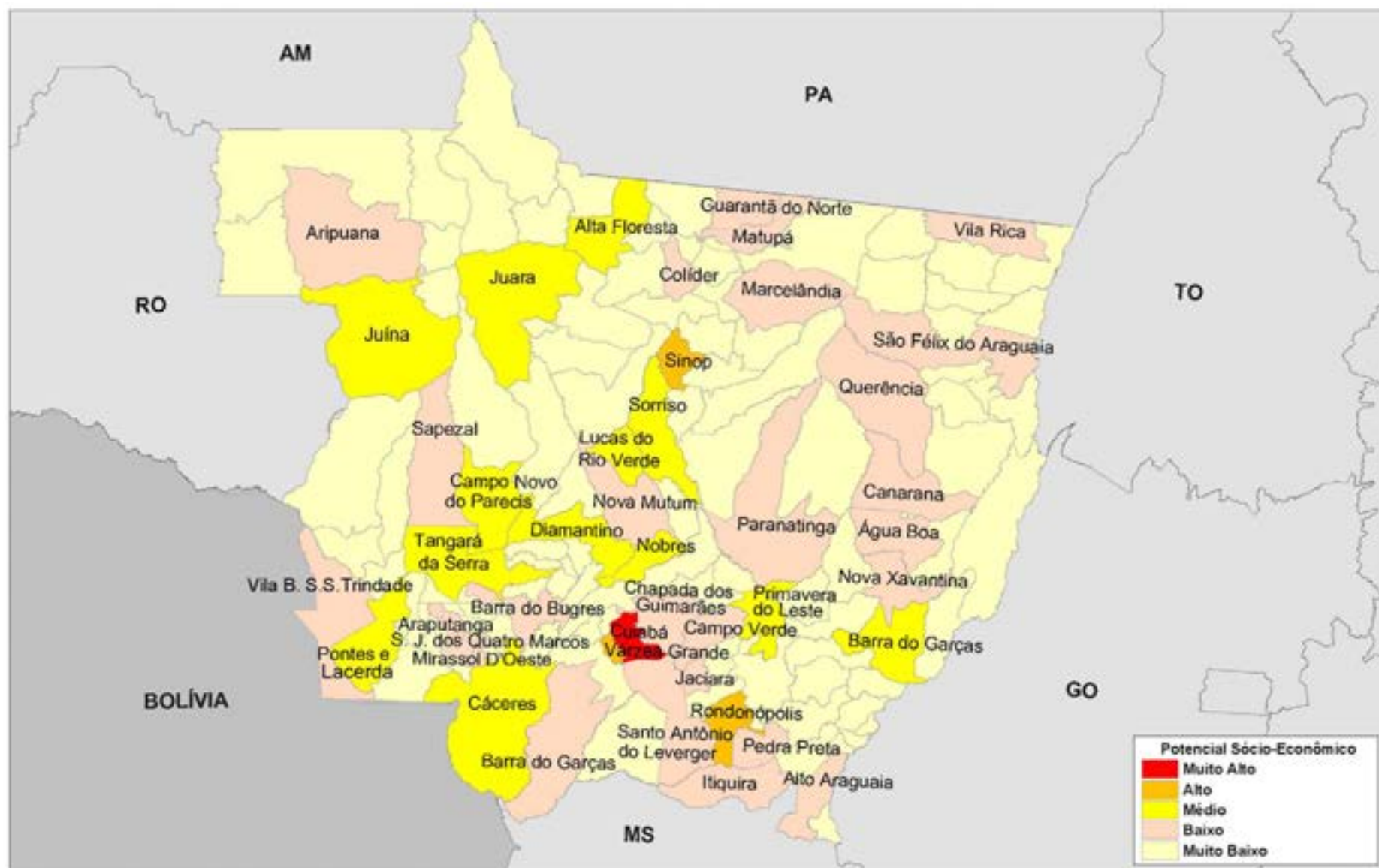
O outro eixo de polarização é o da porção leste, que vai de Rondonópolis a São Félix do Araguaia, seguindo o traçado da BR-158. O lado leste do estado sofre maior influência de Goiânia do que de Cuiabá, em razão da proximidade à capital do estado vizinho. Este fator, combinado com a inexistência de vias de transporte, determinou a formação de uma área de pouco dinamismo econômico na porção central do estado, entre os dois eixos citados.

O resultado da análise está sumarizado no Quadro 3.1, que abrange a classificação dos municípios quanto ao potencial sócio-econômico, a população polarizada e sua participação no estado, o nível de acessibilidade e, por fim, uma síntese da potencialidade de cada município, indicando a existência ou não de APL .

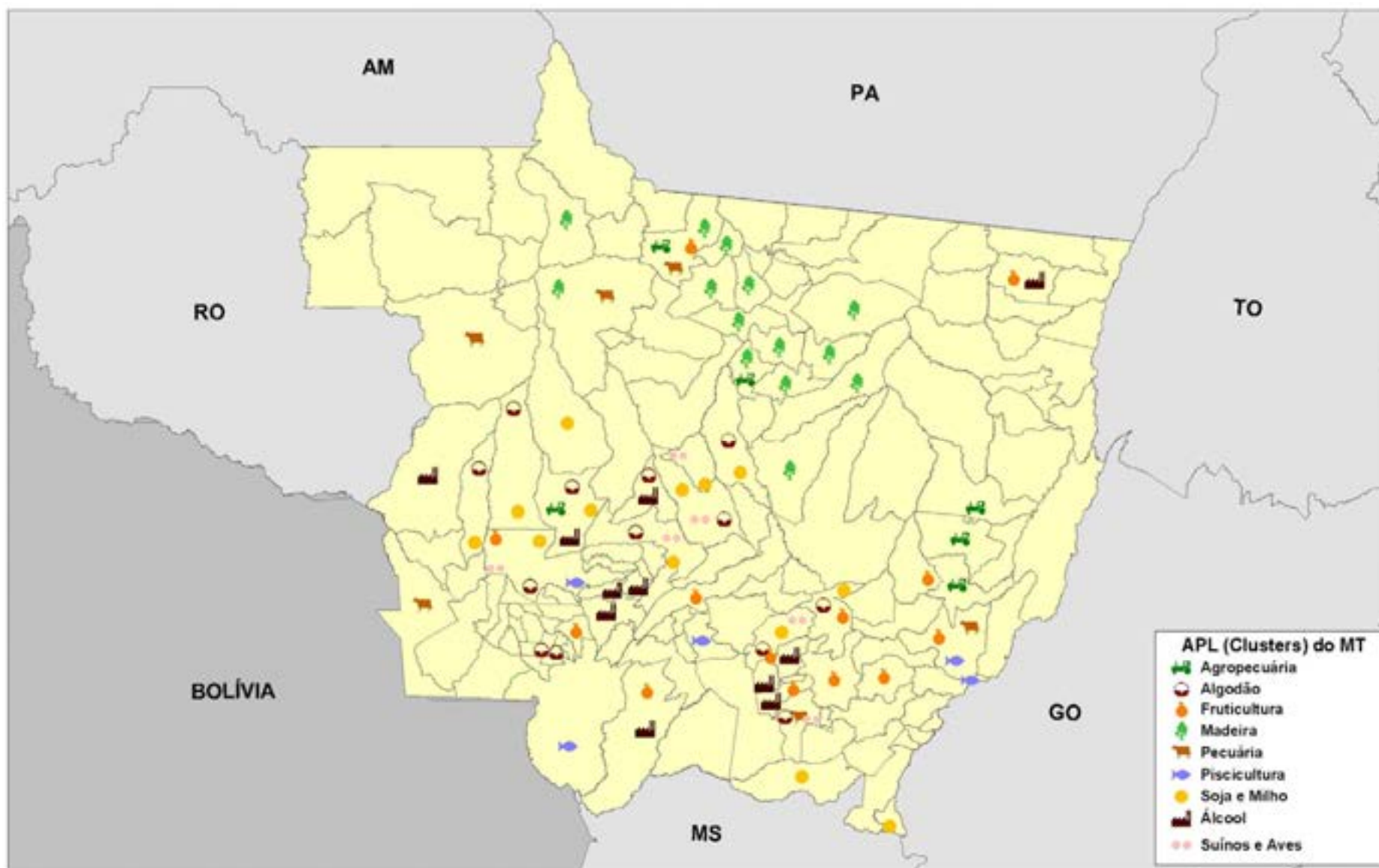
Os resultados da presente análise servirão de base para a elaboração dos estudos de demanda por transporte aéreo, a serem apresentados no Capítulo 4, incluindo prognósticos quantitativos do tráfego aéreo de passageiros e de aeronaves.



MAPA 3.4 – ÁREAS DE INFLUÊNCIA DOS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE MATO GROSSO



MAPA 3.5 – POTENCIAL SÓCIO-ECONÔMICO DOS MUNICÍPIOS



MAPA 3.6 – ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS (CLUSTERS)

Quadro 3.1 – Resultado da análise sócio-econômica do Estado de Mato Grosso – PAMAT

Municípios	Potencial sócio-econômico	Nº de Municípios Polarizados	Part. (%) População Polarizada no Estado	Acessibilidade	Potencialidade
Cuiabá	Muito Alto	20	Municípios de RO e grande parte do estado	E	• APL de piscicultura (indicativo); • Grande número de indústrias metalúrgicas, siderúrgicas, mobiliárias e têxteis; • Turismo de negócios já consolidado;
Várzea Grande	Alto	4	19,92	E	• Grande número de indústrias metalúrgicas, siderúrgicas e mobiliárias; • Importância na avicultura; • Turismo de negócios já consolidado;
Rondonópolis	Alto	10	18,79	E	• APL de algodão (potencial), biotecnologia, pecuária, suinocultura e avicultura (indicativo); • Grande número de indústrias metalúrgicas, siderúrgicas, mobiliárias e têxteis; • Localização privilegiada em relação ao sistema viário; • Turismo a ser consolidado;
Sinop	Alto	8	13,94	B	• APL de madeira (potencial); • Grande número de indústrias madeireiras, mobiliárias, metalúrgicas e siderúrgicas; • Destaque na suinocultura; • Posição estratégica na BR-163 (Cuiabá-Santarém) e na ligação norte-sul do estado;
Tangará da Serra	Médio	7	11,67	MB	• APL de algodão (potencial), soja, milho, fruticultura, suinocultura e avicultura (indicativo); • Grande número de indústrias metalúrgicas, siderúrgicas e mobiliárias;
Cáceres	Médio	8	15,59	MB	• APL de pecuária e piscicultura (indicativo); • Turismo consolidado (Festival de pesca); • Portão de entrada da hidrovia do Paraguai;
Barra do Garças	Médio	20	20,22	B	• APL de pecuária, piscicultura e fruticultura (indicativo); • Potencial turístico a ser consolidado;

Quadro 3.1: Resultado da análise sócio-econômica do Estado de Mato Grosso – PAMAT (continuação)

Municípios	Potencial sócio-econômico	Nº de Municípios Polarizados	Part. (%) População Polarizada no Estado	Acessibilidade	Potencialidade
Primavera do Leste	Médio	-	-	B	• APL de algodão (potencial) , biotecnologia, soja, milho e fruticultura (indicativo); • Grande número de indústrias metalúrgicas e siderúrgicas; • Destaque na suinocultura;
Alta Floresta	Médio	8	9,14	R	• APL de madeira (potencial), agronegócio, pecuária e fruticultura (indicativo); • Potencial turístico a ser consolidado (turismo na Amazônia); • Grande número de indústrias mobiliárias; • Apoio aos pólos de ecoturismo de Apiacás e Paranaíta, Peixoto de Azevedo e Guarantã do Norte;
Nobres	Médio	-	-	B	• Maior produtor de calcário e cimento da região Centro-Oeste; • Indústria de cimento;
Sorriso	Médio	-	-	B	• APL de algodão (potencial), soja e milho e agronegócio (indicativo); • Grande número de indústrias metalúrgicas, siderúrgicas, madeireiras e mobiliárias; • Maior produtor de soja do País (2003 / Sindicato Rural de Sorriso); • Destaque na suinocultura;
Diamantino	Médio	7	8,40	B	• APL de algodão (potencial), soja, milho, suinocultura e avicultura (indicativo); • Extrativismo mineral (diamante); • Exportação de carne de suíno; • Turismo de negócios a ser consolidado;
Lucas do Rio Verde	Médio	-	-	B	• APL de soja, milho, suinocultura e avicultura (indicativo); • Grande número de indústrias metalúrgicas, siderúrgicas e mobiliárias;
Juína	Médio	4	6,32	R	• APL de pecuária (indicativo); • Grande número de indústrias madeireiras e mobiliárias; • Extrativismo mineral (diamante);

Quadro 3.1: Resultado da análise sócio-econômica do Estado de Mato Grosso – PAMAT (continuação)

Municípios	Potencial sócio-econômico	Nº de Municípios Polarizados	Part. (%) População Polarizada no Estado	Acessibilidade	Potencialidade
Juara	Médio	3	3,70	R	• APL de madeira (potencial) e pecuária (indicativo); • Potencial turístico a ser consolidado; • Grande número de indústrias mobiliárias;
Campo Novo do Parecis	Médio	-	-	B	• APL de algodão (potencial), agricultura de precisão, soja, milho, suco-alcooleira (indicativo); • Grande número de indústrias metalúrgicas e siderúrgicas;
Pontes e Lacerda	Médio	-	-	MB	• Importância na pecuária (frigoríficos);
Campo Verde	Baixo	-	-	B	• APL de algodão (potencial), soja, milho, biotecnologia, suinocultura e avicultura (indicativo); • Produção de água mineral;
Colíder	Baixo	-	-	B	• APL de madeira (potencial); • Agropecuária (frigoríficos); • Potencial turístico a ser consolidado;
Jaciara	Baixo	4	4,74	MB	• APL de biotecnologia, fruticultura e suco-alcooleira (indicativo); • Potencial turístico a ser consolidado (competição de esportes radicais);
Barra do Bugres	Baixo	4	4,55	B	• APL suco-alcooleira (indicativo);
São José dos Quatro Marcos	Baixo	6	4,74	B	• APL de algodão (potencial);
Sapezal	Baixo	-	-	R	• APL de algodão (potencial), soja e milho (indicativo);

Quadro 3.1: Resultado da análise sócio-econômica do Estado de Mato Grosso – PAMAT (continuação)

Municípios	Potencial sócio-econômico	Nº de Municípios Polarizados	Part. (%) População Polarizada no Estado	Acessibilidade	Potencialidade
Mirassol D'Oeste	Baixo	3	2,83	B	• APL de algodão (potencial), suinocultura e avicultura (indicativo); • Cultura de arroz;
Poconé	Baixo	-	-	B	• APL de fruticultura e suco-alcooleira (indicativo); • Turismo consolidado; • Porta de entrada do Pantanal; • Extrativismo mineral (ouro);
Nova Mutum	Baixo	-	-	B	• APL de algodão (potencial), soja, milho, suinocultura e avicultura (indicativo); • Grande número de indústrias metalúrgicas e siderúrgicas; • Cultura de arroz;
Água Boa	Baixo	-	-	B	• APL de agropecuária (indicativo);
Guarantã do Norte	Baixo	-	-	B	• Pecuária;
Itiquira	Baixo	-	-	R	• APL de soja e milho (indicativo); • Grande produtor de algodão; • Produção de borracha; • Potencial turístico a ser consolidado;
Pedra Preta	Baixo	-	-	B	• Grande produtor de algodão e de suínos; • Cultura de arroz;
Marcelândia	Baixo	-	-	R	• APL de madeira (potencial); • Grande número de indústrias madeiras;
Araputanga	Baixo	-	-	B	• Pecuária; • Potencial turístico a ser consolidado;
Aripuanã	Baixo	-	-	R	• Grande número de indústrias madeiras;
Canarana	Baixo	-	-	B	• APL de agropecuária (indicativo); • Cultura de arroz; • Será entroncamento de rodovias;

Quadro 3.1: Resultado da análise sócio-econômica do Estado de Mato Grosso – PAMAT (continuação)

Municípios	Potencial sócio-econômico	Nº de Municípios Polarizados	Part. (%) População Polarizada no Estado	Acessibilidade	Potencialidade
São Félix do Araguaia	Baixo	8	5,74	R	• Potencial turístico a ser consolidado;
Matupá	Baixo	-	-	R	• Extrativismo mineral (ouro); • Cultura de arroz; • Apoio aos pólos de ecoturismo de Peixoto de Azevedo e Guarantã do Norte; • Potencial turístico a ser consolidado;
Vila Rica	Baixo	-	-	P	• Pecuária (frigoríficos);
Paranatinga	Baixo	-	-	P	• Pecuária (frigoríficos);
Santo Antônio do Leverger	Baixo	-	-	B	• Importância na pecuária;
Alto Araguaia	Baixo	3	1,63	MB	• Potencial turístico a ser consolidado; • Posição estratégica; • Possui o terminal ferroviário mais importante do estado;
Nova Xavantina	Baixo	-	-	MB	• APL de agropecuária (indicativo);
Querência	Baixo	-	-	P	• Pecuária e cultura de soja e algodão;
Chapada dos Guimarães	Muito Baixo	-	-	B	• Potencial turístico consolidado; • Extrativismo mineral (diamante);
Vila Bela da SS Trindade	Muito Baixo	-	-	B	• APL de pecuária (indicativo); • Potencial turístico a ser consolidado; • Posição estratégica de fronteira;
Juscimeira	Muito Baixo	-	-	MB	• Potencial turístico a ser consolidado; • APL sucro-alcooleira (indicativo);

Quadro 3.1: Resultado da análise sócio-econômica do Estado de Mato Grosso – PAMAT (continuação)

Municípios	Potencial sócio-econômico	Nº de Municípios Polarizados	Part. (%) População Polarizada no Estado	Acessibilidade	Potencialidade
Apiacás	Muito Baixo	-	-	P	• Potencial turístico a ser consolidado; • Extrativismo mineral (ouro)
Porto Esperidião	Muito Baixo	-	-	MB	• Potencial turístico a ser consolidado;
Barão de Melgaço	Muito Baixo	-	-	R	• Potencial turístico a ser consolidado;
Santa Terezinha	Muito Baixo	-	-	R	• Potencial turístico a ser consolidado;
Luciara	Muito Baixo	-	-	R	• Potencial turístico a ser consolidado.

Capítulo 4

Análise de Demanda por Transporte Aéreo

A análise de demanda por transporte aéreo tem como objetivo avaliar o potencial deste mercado no Estado de Mato Grosso, fornecendo projeções relativas ao volume de passageiros, bem como à composição da frota ao longo dos horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos. No presente capítulo, pretende-se, também, inferir ligações aéreas potenciais das localidades estudadas e seus respectivos centros polarizadores.

A prognose de demanda é precedida por uma avaliação detalhada do potencial sócio-econômico, que compreende a investigação de uma extensa base de indicadores e dos Planos, Programas e Projetos, governamentais e privados, conforme apresentado no capítulo 3. A finalidade dessa análise é identificar as localidades a serem avaliadas quanto à possibilidade de operação de tráfego regular, além de subsidiar a seleção das variáveis explicativas a serem utilizadas na modelagem de demanda de passageiros.

Inicialmente, mostra-se um breve histórico da evolução do transporte aéreo no estado. Em seguida, expõem-se, em linhas gerais, a metodologia utilizada na previsão de demanda, as projeções para os diversos segmentos de tráfego aéreo e a composição da frota da aviação doméstica regular e não regular, para as localidades selecionadas.

O Transporte Aéreo em Mato Grosso

O Estado de Mato Grosso conta atualmente com quatro aeródromos públicos que oferecem operação regular, sendo que um é administrado pela INFRAERO e três são conveniados com os municípios, a saber: Cuiabá (SBCY), principal aeroporto do estado, Alta Floresta (SBAT), Sinop (SWSI) e Rondonópolis (SWRD). O panorama da oferta do modal aéreo para o setor da aviação regular no estado encontra-se ilustrado no Quadro 4.1, no qual foram relacionadas as ligações previstas na publicação “Horário de Transporte (HOTRAN)”, referente ao mês de Julho de 2004.

Quadro 4.1– Transporte Aéreo Regular de Mato Grosso

AEROPORTO	EMPRESA	AERONAVE	DESTINO
Marechal Rondon Cuiabá (SBCY)	GLO TAM TIB VASP	B 737-700	Campo Grande (SBCG)
		B 737-800	Brasília (SBBR)
		A-319	São José do Rio Preto (SBSR)
		A-320	Londrina (SBLO)
		FK-100	Congonhas (SBSP)
		AT-43	Sinop (SWSI)
Alta Floresta (SBAT)	TIB	AT-43	Sinop (SWSI)
Sinop (SWSI)	TIB	AT-43	Alta Floresta (SBAT) Cuiabá (SBCY)
Rondonópolis(SWRD)	TIB	AT-43	Cuiabá (SBCY) Campo Grande (SBCG)

O Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá, administrado pela INFRAERO, encontra-se no Município de Várzea Grande, localizado na região centro sul mato-grossense, de acordo com classificação do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Essa unidade representa o maior gerador de tráfego do estado, que conta ainda com os Aeroportos de Alta Floresta (SBAT) e Sinop (SWSI), localizados na região norte mato-grossense e o de Rondonópolis (SWRD), na região sudeste mato-grossense.

O Aeroporto de Cuiabá atende aos tráfegos doméstico regular, ao não regular (doméstico, internacional) e à aviação geral. Em 2003, segundo os dados do Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG, este aeroporto correspondeu a cerca de 1% da demanda total de passageiros processada no País.

Os aeroportos de Alta Floresta, Sinop e Rondonópolis oferecem vôos regulares, não regulares de táxi aéreo e de aviação geral. Dentre as similaridades existentes entre essas localidades pode-se apontar:

- utilização do modal aéreo em etapas de curta e média distância, em ligações, consideradas de baixa e média densidade, com a capital estadual, com pólos regionais e centros polarizadores;

- sazonalidade – oscilação significativa do volume de passageiros processados; e caráter experimental, sensível às flutuações do comportamento da demanda.

Esses dois últimos aeroportos vêm registrando uma pequena, embora crescente, participação na rede aeroportuária estadual. Pode-se atribuir esta tendência a um conjunto de fatores, a se destacar: a política de flexibilização implementada pelo DAC a partir do final da década de 80, que vem propiciando ao transporte aéreo uma maior competitividade no mercado, à iniciativa do Governo Estadual de incrementar atividades que geram demanda por transporte aéreo (turismo e indústrias).

O Quadro 4.2, apresenta as estatísticas do movimento anual disponibilizadas do histórico de passageiros e de aeronaves dos aeroportos do Estado, segmentados por tráfegos.

Quadro 4.2 – Movimento Anual de Passageiros e Aeronaves

AEROPORTO	TRÁFEGO	2001			2002			2003		
		PAX	MOV	PAX/MOV	PAX	MOV	PAX/MOV	PAX	MOV	PAX/MOV
Alta Floresta (SBAT)	DR	2.529	280	9,03	3.379	427	7,91	8.287	499	16,61
	NR	124	48	2,58	9	2	4,50	11	1	11,00
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	2.653	328	8,09	3.388	429	7,90	8.298	500	16,60
Sinop (SWSI)	DR	10.493	1.269	8,27	10.214	916	11,15	25.137	996	25,24
	NR	212	46	4,61	182	43	4,23	11	1	11,00
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	10.705	1.451	7,38	10.396	959	10,84	25.148	997	25,22
Marechal Rondon – Cuiabá (SBCY)	DR	534.079	14.902	35,84	703.624	15.951	44,11	586.757	12.467	47,06
	NR	13.859	6.546	2,12	13.562	6.982	1,94	11.635	6.221	1,87
	AG	32.788	14.496	2,26	30.638	15.473	1,98	30.898	16.377	1,89
	TOTAL	580.726	35.944	16,16	747.824	38.406	19,47	629.290	35.065	17,95
Rondonópolis (SWRD)	DR	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	NR	24	2	12,00	14	2	7,00	...	...	...
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	24	2	12	14	2	7	...	...	...
Aripuanã (SWRP)	DR	2.039	372	5,48	1.665	368	4,52	6	1	6,00
	NR	39	1	39,00	471	81	5,81	...	...	...
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	2.078	373	...	2.136	449	...	6	1	6
Juara (SWJH)	DR	1.832	710	2,58	1.393	395	3,53	...	...	...
	NR	289	104	2,78	266	104	2,56	...	...	...
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	2.121	814	2,61	1.396	661	108	...	...	...

Quadro 4.2 – Movimento Anual de Passageiros e Aeronaves – (continuação)

AEROPORTO	TRÁFEGO	2001			2002			2003		
		PAX	MOV	PAX/MOV	PAX	MOV	PAX/MOV	PAX	MOV	PAX/MOV
Juína (SWJN)	DR	3.243	1156	2,81	4.205	1.115	3,77	5	2	2,50
	NR	286	83	3,45	473	186	2,54	...	...	...
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	3.529	1.239	2,85	4.678	1.301	3,60	5	2	2,50
Matupá (SWMP)	DR	900	566	1,59	...	...	...	...	...	...
	NR	49	8	6,13	...	...	...	...	...	...
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	949	574	1,65	...	...	...	...	...	...
Juruena (SWJU)	DR	842	231	3,65	442	74	5,97	...	...	...
	NR	65	35	1,86	343	88	3,90	...	...	...
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	907	266	3,41	785	162	4,85	...	...	...
Barra do Garças (SBBW)	DR	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	NR	114	4	28,50	...	...	...	...	...	...
	AG	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	TOTAL	114	4	28,50	...	...	...	...	...	...
Total do Estado		603.806	40.995	14,73	770.617	42.369	18,19	662.747	36.565	18,13

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG

DR - Doméstico Regular – compreende os vôos realizados, em cumprimento ao Horário de Transporte (HOTRAN), por aeronaves de matrícula brasileira, em que os pontos de partida, intermediários e destino estão situados no território nacional.

NR – Não Regular – é o registro dos vôos comerciais (charter e táxi aéreo) não previstos em HOTRAN.

AG – Aviação Geral – é o registro dos vôos não comerciais (aviões particulares em geral) não previstos em HOTRAN.

Análise do Potencial de Demanda

A análise da demanda por transporte aéreo do Estado de Mato Grosso contemplou todas as localidades que apresentaram, segundo a análise sócio-econômica, potencial médio, alto e muito alto. Consideraram-se ainda municípios que apresentam atrativos turísticos, tendo em vista que esta atividade constitui-se em uma das principais geradoras de demanda por transporte aéreo.

Nesse contexto, identificou-se no presente estudo que quinze municípios do Estado do Mato Grosso, relacionados a seguir, deverão ser atendidos pelo modal aéreo regular.

- Alta Floresta
- Aripuanã
- Barra do Garças
- Cáceres
- Juara
- Juína
- Lucas do Rio Verde
- Matupá
- Rondonópolis
- São Félix do Araguaia
- Sinop
- Tangará da Serra
- Chapada dos Guimarães
- Jaciara
- Poconé

O aeroporto de Cuiabá, administrado pela INFRAERO, foi incluído na amostra, devido a sua relevância no sistema aeroportuário estadual.

A seguir, será apresentada a metodologia utilizada para prever o volume de passageiros e de aeronaves no Estado de Mato Grosso nos próximos vinte anos.

Metodologia

A quantificação do potencial de demanda constitui-se em uma atividade complexa, uma vez que as informações fornecidas pelos órgãos estaduais que incluem dados relativos ao movimento total de passageiros, embarcados e desembarcados, e ao número de aeronaves, pousos e decolagens, estão agregadas, ou até mesmo não disponíveis, devido à irregularidade da operação em alguns aeródromos.

A solução adotada para contornar essa limitação foi ampliar o tamanho da amostra, mediante a inclusão da maior quantidade possível de observações. Dessa forma, incluíram-se nessa amostragem 27 municípios do Estado, abrangendo também o Município de Cuiabá, onde está localizado o aeroporto da INFRAERO, e suas respectivas áreas de influência, que registraram estatísticas de operação no período compreendido entre 1983 e 2002.

As previsões de demanda do sistema aeroportuário do Estado de Mato Grosso foram obtidas a partir de uma modelagem econométrica, do tipo *pooling cross section*, baseada em uma relação de causalidade entre a variável dependente – volume anual de passageiros embarcados e desembarcados – e a variável explicativa – sócio-econômica (Consumo de Energia Elétrica das localidades e suas respectivas áreas de influência). As previsões individualizadas para os aeródromos foram calculadas empregando-se um fator de correção que visa ajustar os valores previstos pelo modelo obtido ao histórico de operação aérea observado no aeroporto.

Nos aeroportos sem histórico documentado, adotou-se um critério baseado no estabelecimento de uma analogia com o principal aeroporto da região, tomando-se como parâmetro o potencial de população ou o consumo de energia elétrica das localidades.

Os dados que serviram de base para a elaboração do modelo escolhido foram obtidos de diversas fontes:

- Aeroportos administrados pela INFRAERO – Boletim de Informações Gerenciais da Infraero (BIG) e Horários de Transporte–(HOTRAN).

- ❑ Aeroportos administrados pelos governos estadual e municipal – Sexto Serviço Regional da Aviação Civil (SERAC VI), Estatísticas Agregadas da Secretaria dos Transportes de Mato Grosso, e publicação da Divisão de Estatística e Projetos Especiais do DAC; Anuário Estatístico do DAC e HOTRAN ;
- ❑ Consumo de Energia Elétrica – Companhia de Energia Elétrica do Estado de Mato Grosso (CEMAT).

Tráfego Regular

No que tange às previsões dos aeródromos que apresentam potencial de operação regular, o modelo foi elaborado utilizando-se os dados agregados com o tráfego não regular. Isto se deve às limitações quanto à disponibilidade destas estatísticas de apresentação de modo segmentado. Dessa forma, testou-se uma série de modelos tendo como referencial comum o movimento total de passageiros dos aeródromos que disponibilizam informações .

Para cada um dos municípios relacionados, foi calibrado um modelo exclusivo para estimar a evolução da variável ENERGIA (consumo das energias residencial+comercial+industrial), nos horizontes de planejamento considerados. Para esta modelagem, utilizou-se como variáveis explicativas a população residente, quando não indicadores de tendência. Tendo em vista que o transporte aéreo está correlacionado com o nível de atividade econômica, que é volátil, é imprescindível que se estabeleça uma faixa de variação em torno da média.

Para a definição dessas faixas de variação, foram construídos intervalos de confiança de 95% em torno da média, criando-se assim os limites pessimista e otimista. Assim sendo, as previsões do volume de passageiros têm uma probabilidade de 95% de estarem inseridas nesses limites.

Tráfego Não Regular - Aviação Geral e Táxi Aéreo

Além dos aeródromos anteriormente citados, identificou-se, no sistema aeroportuário do Estado, localidades com um pequeno fluxo de passageiros, cuja estatística é sazonal e com operação destinada exclusivamente à aviação geral (aeronaves particulares, aerodesporto, aeroclube e helicópteros) e táxi aéreo (fretamentos de pequeno porte).

Em decorrência das particularidades deste segmento, bem como devido as dificuldades de obtenção de uma base estatística consistente, principalmente no que tange ao movimento de passageiros, optou-se por utilizar um critério baseado no estabelecimento de uma analogia com o principal aeroporto da região, tomando-se como parâmetro a população total ou o consumo de energia elétrica das localidades para elaborar as previsões de curto, médio e longo prazos.

Projeções

A seguir, são apresentadas as projeções de demanda por transporte aéreo de passageiros, aeronaves e a composição da frota, das localidades selecionadas. Indica-se também a rede de ligações, sob a ótica do mercado de passageiros, que, por si só, não determina a viabilidade de uma ligação, que envolve ainda elementos relativos à capacidade da frota e custos de operação da empresa.

Preliminarmente, com o intuito de identificar a importância relativa do sistema de aeroportos do Estado de Mato Grosso, é mostrado no Quadro 4.3 os volumes de passageiros.

No Quadro 4.4 são apresentadas as hipóteses adotadas quanto à composição da frota e Tamanho Médio de Aeronaves (TAMAV) para os tráfegos regular e não regular, em cada um dos horizontes de planejamento. O TAMAV está relacionado à oferta de assentos, estabelecidos por faixas, conforme especificados a seguir:

- ❑ Faixa 1 – 15 assentos (entre 8 a 18)
- ❑ Faixa 2 – 25 assentos (entre 19 a 30)
- ❑ Faixa 3 – 45 assentos (entre 31 a 60)
- ❑ Faixa 4 – 100 assentos (entre 61 a 130)
- ❑ Faixa 5 – 135 assentos (entre 131 a 180)
- ❑ Faixa 6 – 210 assentos (entre 181 a 260)
- ❑ Faixa 7 – 350 assentos (entre 261 a 450)
- ❑ Faixa 8 – acima de 450 assentos

No Quadro 4.5, são apresentadas as projeções dos movimentos de aeronaves com base nas hipóteses de TAMAV e FA.

Quadro 4.3 – Movimento Anual de Passageiros (Embarcados + Desembarcados)

AEROPORTO	TRÁFEGO	HORIZONTE								
		2009			2014			2024		
		PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA
Alta Floresta (SBAT)	DR	8.419	10.159	12.259	12.109	14.612	17.633	24.999	30.168	36.404
	NR	408	578	746	577	807	1.036	1.071	1.428	1.784
	AG	159	225	290	224	314	403	417	555	694
	TOTAL	8.986	10.961	13.295	12.910	15.733	19.072	26.487	32.151	38.883
Aripuanã (SWRP)	DR	2.605	3.143	3.793	3.747	4.521	5.456	7.735	9.335	11.264
	NR	341	609	852	423	890	1.445	622	1.559	2.947
	AG	227	406	568	282	594	963	415	1.039	1.964
	TOTAL	3.173	4.158	5.213	4.452	6.005	7.864	8.772	11.933	16.176
Barra do Garças (SBBW)	DR	4.018	4.728	5.909	5.102	6.003	7.503	6.962	8.190	10.238
	NR	1.148	1.351	1.688	1.458	1.715	2.144	1.989	2.340	2.925
	AG	574	675	844	729	858	1.072	995	1.170	1.463
	TOTAL	5.740	6.754	8.442	7.289	8.576	10.719	9.945	11.700	14.625
Cáceres (SWKC)	DR	4.537	5.337	6.671	5.254	6.182	7.727	9.397	11.056	13.819
	NR	1.890	2.224	2.780	2.189	2.576	3.220	3.916	4.607	5.758
	AG	1.134	1.334	1.668	1.314	1.545	1.932	2.349	2.764	3.455
	TOTAL	7.561	8.896	11.119	8.757	10.303	12.878	15.662	18.426	23.032
Juara (SWJH)	DR	4.811	5.805	7.005	6.920	8.350	10.076	14.286	17.239	20.803
	NR	1.105	1.563	2.019	1.561	2.184	2.803	2.898	3.864	4.828
	AG	473	670	865	669	936	1.201	1.242	1.656	2.069
	TOTAL	6.389	8.038	9.890	9.150	11.469	14.080	18.426	22.758	27.700
Juína (SWJN)	DR	4.787	5.753	6.912	6.835	8.213	9.869	13.902	16.705	20.074
	NR	925	1.309	1.691	1.307	1.828	2.347	2.427	3.235	4.042
	AG	396	561	725	560	784	1.006	1.040	1.386	1.732
	TOTAL	6.109	7.622	9.328	8.702	10.825	13.221	17.368	21.326	25.848

Quadro 4.3 – Movimento Anual de Passageiros (Embarcados + Desembarcados) – (continuação)

AEROPORTO	TRÁFEGO	HORIZONTE								
		2009			2014			2024		
		PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA
Lucas do Rio Verde	DR	1.470	1.729	2.162	2.117	2.491	3.114	3.408	4.009	5.011
	NR	588	692	865	847	996	1.245	1.363	1.604	2.004
	AG	882	1.038	1.297	1.270	1.495	1.868	2.045	2.406	3.007
	TOTAL	2.939	3.459	4.323	4.234	4.982	6.227	6.815	8.018	10.022
Matupá (SWMP)	DR	3.227	3.878	4.659	4.607	5.536	6.652	9.371	11.261	13.531
	NR	170	252	336	260	380	503	558	772	994
	AG	73	108	144	111	163	216	239	331	426
	TOTAL	3.470	4.237	5.140	4.978	6.078	7.371	10.168	12.364	14.951
Rondonópolis (SWRD)	DR	2.561	3.095	3.742	3.716	4.493	5.433	7.730	9.347	11.302
	NR	1.419	2.022	2.621	2.048	2.866	3.680	3.736	5.122	6.502
	AG	608	866	1.123	878	1.228	1.577	1.601	2.195	2.786
	TOTAL	4.588	5.984	7.486	6.641	8.588	10.690	13.067	16.664	20.590
São Félix do Araguaia (SWFX)	DR	1.258	1.480	1.849	1.450	1.706	2.132	2.720	3.200	4.000
	NR	880	1.036	1.294	1.015	1.194	1.492	1.904	2.240	2.800
	AG	377	444	555	435	512	640	816	960	1.200
	TOTAL	2.515	2.959	3.698	2.899	3.411	4.264	5.440	6.400	8.000
Sinop (SWSI)	DR	12.681	15.302	18.465	18.239	22.010	26.560	37.656	45.440	54.834
	NR	587	1.049	1.468	729	1.534	2.489	1.072	2.686	5.078
	AG	251	450	629	312	658	1.067	459	1.151	2.176
	TOTAL	13.520	16.801	20.562	19.281	24.202	30.116	39.187	49.278	62.088
Tangará da Serra	DR	4.414	5.194	6.492	5.003	5.886	7.358	6.956	8.184	10.229
	NR	1.261	1.484	1.855	1.429	1.682	2.102	1.987	2.338	2.923
	AG	631	742	927	715	841	1.051	994	1.169	1.461
	TOTAL	6.306	7.419	9.274	7.147	8.409	10.511	9.937	11.691	14.613

Quadro 4.3 – Movimento Anual de Passageiros (Embarcados + Desembarcados) – (continuação)

AEROPORTO	TRÁFEGO	HORIZONTE								
		2009			2014			2024		
		PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA
Chapada dos Guimarães	DR	637	769	928	917	1.106	1.335	1.893	2.284	2.756
	NR	8.924	10.769	12.994	12.836	15.489	18.691	26.500	31.978	38.589
	AG	3.187	3.846	4.641	4.584	5.532	6.675	9.464	11.421	13.782
	TOTAL	12.749	15.384	18.563	18.337	22.128	26.702	37.857	45.683	55.127
Jaciara	DR	705	850	1.026	1.014	1.223	1.476	2.092	2.525	3.047
	NR	5.726	6.909	8.337	8.235	9.937	11.992	17.001	20.516	24.757
	AG	2.378	2.870	3.463	3.421	4.128	4.981	7.062	8.522	10.284
	TOTAL	8.809	10.629	12.825	12.669	15.288	18.448	26.156	31.563	38.088
Poconé	DR	7.299	9.011	11.083	9.455	11.673	14.358	14.730	18.185	22.368
	NR	17.516	21.626	26.599	22.692	28.015	34.458	35.352	43.645	53.683
	AG	4.379	5.406	6.650	5.673	7.004	8.615	8.838	10.911	13.421
	TOTAL	29.194	36.043	44.332	37.820	46.691	57.430	58.920	72.741	89.471

Quadro 4.4 – Composição da Frota e Tamanho Médio de Aeronaves

AEROPORTO	TRÁFEGO	HORIZONTE	FAIXA 1	FAIXA 2	FAIXA 3	FAIXA 4	FAIXA 5	TAMAV
Alta Floresta (SBAT)	DR	2009	5%	60%	35%	-	-	32
		2014	5%	45%	50%	-	-	35
		2024	5%	20%	70%	5%	-	42
Aripuanã (SWRP)	DR	2009	100%	-	-	-	-	15
		2014	85%	15%	-	-	-	17
		2024	55%	40%	5%	-	-	21
Barra do Garças (SBBW)	DR	2009	30%	25%	45%	-	-	31
		2014	20%	30%	50%	-	-	33
		2024	5%	35%	60%	-	-	37
Cáceres (SWKC)	DR	2009	5%	90%	5%	-	-	26
		2014	5%	75%	20%	-	-	29
		2024	5%	55%	40%	-	-	33
Juara (SWJH)	DR	2009	100%	-	-	-	-	15
		2014	85%	15%	-	-	-	17
		2024	55%	40%	5%	-	-	21
Juína (SWJN)	DR	2009	100%	-	-	-	-	15
		2014	85%	15%	-	-	-	17
		2024	55%	40%	5%	-	-	21
Lucas do Rio Verde	DR	2009	100%	-	-	-	-	15
		2014	85%	15%	-	-	-	17
		2024	50%	50%	-	-	-	20
Matupá (SWMP)	DR	2009	85%	15%	-	-	-	17
		2014	70%	30%	-	-	-	18
		2024	50%	45%	5%	-	-	21
Rondonópolis (SWRD)	DR	2009	60%	25%	15%	-	-	22
		2014	45%	30%	20%	5%	-	29
		2024	20%	40%	30%	10%	-	38

Quadro 4.4– Composição da Frota e Tamanho Médio de Aeronaves - (continuação)

AEROPORTO	TRÁFEGO	HORIZONTE	FAIXA 1	FAIXA 2	FAIXA 3	FAIXA 4	FAIXA 5	TAMAV
São Félix do Araguaia (SWFX)	DR	2009	60%	25%	15%	-	-	22
		2014	50%	30%	20%	-	-	24
		2024	15%	55%	30%	-	-	30
Sinop (SWSI)	DR	2009	8%	58%	36%	-	-	32
		2014	6%	42%	52%	-	-	35
		2024	5%	20%	70%	5%	-	42
Tangará da Serra	DR	2009	45%	30%	25%	-	-	26
		2014	30%	40%	30%	-	-	28
		2024	5%	50%	45%	-	-	34
Chapada dos Guimarães	DR	2009	70%	10%	20%	-	-	22
		2014	50%	20%	30%	-	-	26
		2024	10%	30%	60%	-	-	36
	NR	2009	-	-	100%	-	-	45
		2014	-	-	80%	20%	-	56
		2024	-	-	60%	40%	-	67
Jacara	DR	2009	90%	10%	-	-	-	16
		2014	75%	20%	5%	-	-	19
		2024	62%	30%	8%	-	-	20
	NR	2009	-	40%	60%	-	-	37
		2014	-	25%	75%	-	-	40
		2024	-	10%	85%	5%	-	46
Poconé	DR	2009	60%	10%	30%	-	-	25
		2014	40%	20%	40%	-	-	29
		2024	10%	30%	60%	-	-	36
	NR	2009	-	-	50%	50%	-	73
		2014	-	-	35%	65%	-	81
		2024	-	-	20%	70%	10%	93

Quadro 4.5 – Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens)

AEROPORTO	TRÁFEGO	HORIZONTE								
		2009			2014			2024		
		PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA
Alta Floresta (SBAT)	DR	835	1.008	1.216	1.032	1.246	1.503	1.644	1.983	2.393
	NR	43	61	79	59	85	109	108	150	188
	AG	21	30	39	30	42	54	54	75	94
	TOTAL	900	1.099	1.334	1.121	1.373	1.667	1.805	2.209	2.675
Aripuanã (SWRP)	DR	445	537	648	554	668	807	878	1.059	1.278
	NR	9	17	24	12	25	40	17	43	82
	AG	5	8	12	6	12	20	9	22	41
	TOTAL	460	563	684	571	705	867	903	1.124	1.401
Barra do Garças (SBBW)	DR	463	545	681	552	650	812	681	801	1.002
	NR	359	422	528	456	536	670	622	731	914
	AG	191	225	281	243	286	357	332	390	488
	TOTAL	1.013	1.192	1.490	1.251	1.471	1.839	1.634	1.923	2.403
Cáceres (SWKC)	DR	685	806	1.007	737	868	1.084	1.157	1.361	1.701
	NR	630	741	927	730	859	1.073	1.305	1.536	1.919
	AG	567	667	834	657	773	966	1.175	1.382	1.727
	TOTAL	1.882	2.214	2.768	2.124	2.499	3.123	3.636	4.278	5.348
Juara (SWJH)	DR	822	992	1.197	1.023	1.234	1.489	1.452	1.752	2.114
	NR	75	106	137	93	130	167	153	204	255
	AG	38	53	69	46	65	83	77	102	128
	TOTAL	935	1.152	1.403	1.162	1.429	1.740	1.682	2.059	2.497
Juína (SWJN)	DR	939	1.128	1.355	1.151	1.383	1.661	1.474	1.771	2.129
	NR	63	89	115	83	116	149	144	193	241
	AG	31	45	58	41	58	74	72	96	120
	TOTAL	1.033	1.262	1.528	1.275	1.557	1.885	1.691	2.060	2.490

Quadro 4.5 – Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens) – (continuação)

AEROPORTO	TRÁFEGO	HORIZONTE								
		2009			2014			2024		
		PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA
Lucas do Rio Verde	DR	490	576	721	642	755	943	852	1.002	1.253
	NR	294	346	432	423	498	623	682	802	1.002
	AG	588	692	865	847	996	1.245	1.363	1.604	2.004
	TOTAL	1.372	1.614	2.017	1.912	2.249	2.812	2.896	3.408	4.259
Matupá (SWMP)	DR	699	839	1.009	826	992	1.192	1.312	1.577	1.895
	NR	65	96	128	92	134	178	183	254	327
	AG	32	48	64	46	67	89	92	127	163
	TOTAL	796	984	1.201	963	1.193	1.459	1.587	1.958	2.385
Rondonópolis (SWRD)	DR	388	469	567	431	521	630	687	831	1.005
	NR	97	138	178	122	171	219	198	271	344
	AG	48	69	89	61	85	110	99	136	172
	TOTAL	533	675	834	614	777	958	984	1.237	1.521
São Félix do Araguaia (SWFX)	DR	229	269	336	242	284	355	369	434	542
	NR	293	345	431	338	398	497	635	747	933
	AG	126	148	185	145	171	213	272	320	400
	TOTAL	648	762	953	725	853	1.066	1.275	1.501	1.876
Sinop (SWSI)	DR	1.205	1.454	1.754	1.497	1.807	2.181	2.285	2.758	3.328
	NR	59	105	147	73	153	249	89	224	423
	AG	84	150	210	104	219	356	153	384	725
	TOTAL	1.347	1.708	2.111	1.674	2.180	2.785	2.528	3.365	4.476
Tangará da Serra	DR	866	1.018	1.273	893	1.051	1.314	1.038	1.221	1.527
	NR	504	594	742	572	673	841	795	935	1.169
	AG	420	495	618	476	561	701	662	779	974
	TOTAL	1.790	2.107	2.633	1.942	2.284	2.855	2.496	2.936	3.670

Quadro 4.5 – Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens) – (continuação)

AEROPORTO	TRÁFEGO	HORIZONTE								
		2009			2014			2024		
		PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA
Chapada dos Guimarães	DR	97	117	141	118	142	171	175	211	255
	NR	248	299	361	287	346	417	494	597	720
	AG	1.062	1.282	1.547	1.528	1.844	2.225	3.155	3.807	4.594
	TOTAL	1.407	1.698	2.049	1.932	2.332	2.814	3.824	4.615	5.569
Jaciara	DR	147	177	214	211	255	307	436	526	635
	NR	258	311	376	343	414	500	619	747	902
	AG	1.189	1.435	1.731	1.710	2.064	2.491	3.531	4.261	5.142
	TOTAL	1.594	1.923	2.321	2.265	2.733	3.298	4.586	5.534	6.679
Poconé	DR	834	1.030	1.267	932	1.150	1.415	1.169	1.443	1.775
	NR	345	426	524	401	496	610	546	674	829
	AG	1.460	1.802	2.217	1.891	2.335	2.872	2.946	3.637	4.474
	TOTAL	2.639	3.258	4.007	3.224	3.980	4.896	4.661	5.754	7.078

Considerações Finais

A partir do estudo de demanda identificou-se que no Estado de Mato Grosso quinze aeroportos têm potencial para operar vôos regulares. Foram consideradas apenas as localidades cujos aeródromos são administrados pelo governo estadual e municipal.

São apresentadas, nos Quadros 4.6 a 4.9 os volumes de passageiros e aeronaves segmentados por tipos de tráfegos, bem como a participação relativa de cada tráfego no contexto estadual, nos horizontes de planejamento.

Quadro 4.6 – Movimento de Passageiros (E+D) – Total do Estado

TRÁFEGO	2009	2014	2024
DR	76.234	104.005	197.128
NR	53.471	72.094	127.934
AG	19.641	26.589	47.637
TOTAL	149.345	202.688	372.698

Quadro 4.7 – Movimento de Passageiros (E+D) – Participação (%)

TRÁFEGO	2009	2014	2024
DR	51	51	53
NR	36	36	34
AG	13	13	13
TOTAL	100	100	100

Quadro 4.8 – Movimento de Aeronaves (P+D) – Total do Estado

TRÁFEGO	2009	2014	2024
DR	10.965	13.005	18.732
NR	4.096	5.033	8.108
AG	7.149	9.578	17.121
TOTAL	22.210	27.616	43.961

Quadro 4.9 – Movimento de Aeronaves (P+D) – Participação (%)

TRÁFEGO	2009	2014	2024
DR	49	47	43
NR	18	18	18
AG	32	35	39
TOTAL	100	100	100

Ligações Aéreas Potenciais

A análise da demanda de passageiros, em conjunto com o potencial sócio-econômico dos municípios, incluindo-se a sua polarização e suas áreas de influência, permitiu apontar um conjunto de ligações aéreas regulares e não regulares potenciais.

Levou-se em consideração o histórico de linhas operadas, no passado, assim como a necessidade de ligar municípios que ainda não possuem infra-estrutura aeroportuária. Neste caso, os resultados indicam os principais mercados de transporte aéreo do estado.

No que concerne ao tráfego aéreo não regular, as projeções das linhas têm caráter prospectivo, tendo em vista que está associado principalmente à atividade turística, que não apresenta disponibilidade de dados históricos.

Foram consideradas, também, informações obtidas junto à Secretaria de Estado de Transporte Aeroviário, resultando nas ligações indicadas a seguir.

□ Ligações Aéreas Potenciais – Domésticas Regulares

- Aripuanã – Juína – Juara – Cuiabá
- Alta Floresta – Juína – Sinop – Cuiabá
- Alta Floresta – Sinop – Lucas do Rio Verde – Tangará da Serra – Cuiabá
- Rondonópolis – Barra do Garças – Goiânia (GO) – Brasília (DF)
- Sinop – Juara – Tangará da Serra – Cuiabá
- Barra do Garças – Rondonópolis – Cuiabá – Campo Grande (MS)
- Cuiabá – Rondonópolis – Barra do Garças – Corumbá (MS) – Campo Grande (MS)
- Cuiabá – Barra do Garças – São Félix do Araguaia – Gurupi (TO) – Palmas (TO)
- Cáceres – Poconé – Cuiabá – Campo Grande (MS)
- Cáceres – Cuiabá – Sinop

- Cuiabá – Lucas do Rio Verde – Sinop – Itaituba (PA) – Novo Progresso (PA)
- Cuiabá – Lucas do Rio Verde – Sinop – Matupá – Itaituba (PA)
- Cuiabá – Sinop – Alta Floresta – Itaituba (PA)
- Rondonópolis – Cuiabá – Porto Velho (RO)

□ Ligações Aéreas Potenciais – Domésticas Não Regulares

- Chapada dos Guimarães – Cuiabá – Campo Grande (MS)
- Poconé – Brasília (DF) – São Paulo (SP) – Rio de Janeiro (RJ)
- Poconé – Campo Grande (MS) – Bonito (MS)
- Chapada dos Guimarães – Poconé – Brasília (DF)
- Jaciara – Cuiabá – São Paulo (SP)

□ Ligações Aéreas Potenciais – Internacionais Não Regulares

- Poconé – Santa Cruz (Bolívia) – Cochabamba (Bolívia) – La Paz (Bolívia)
- Poconé – Cuzco (Peru) – Lima (Peru)
- Poconé – Arica (Chile) – Iquique (Chile) – Santiago (Chile)
- Chapada dos Guimarães – Poconé – La Paz (Bolívia)
- Chapada dos Guimarães – Poconé – Puerto Maldonado (Peru) – Cuzco (Peru) – Lima (Peru)
- Poconé – Puerto Maldonado (Peru) – Pucallpa (Peru) – Iquitos (Peru)

Capítulo 5

Desenvolvimento da Rede Estadual de Aeroportos

O objetivo deste capítulo é definir a estrutura e a classificação do Sistema de Aeroportos e da Rede Estadual de Aeroportos.

Para a definição do Sistema de Aeroportos, localizados no Estado de Mato Grosso, são considerados todos os aeródromos públicos, homologados ou não, bem como aqueles privados de importância para o tráfego aéreo estadual. Para essas unidades, são indicadas as esferas administrativas em que estão inseridas e a função que desempenham, a fim de identificar os órgãos responsáveis pelas ações de planejamento a que estão sujeitas e os programas de investimento aos quais têm acesso.

Já a Rede Estadual de Aeroportos abrange somente as unidades definidas como de interesse do Governo do Estado, a partir dos estudos sócio-econômicos, da análise do transporte aéreo e da avaliação da infra-estrutura aeroportuária, desenvolvida apenas para os aeródromos públicos considerados essenciais à integração social e política do estado, bem como ao desenvolvimento econômico e da aviação civil.

Neste contexto, são estabelecidas diretrizes gerais de desenvolvimento, a fim de orientar a implantação e a adequação das unidades que deverão ser administradas pelo Estado de Mato Grosso, diretamente ou mediante concessão.

As diretrizes de desenvolvimento são formuladas com base no volume e nas características da demanda por transporte aéreo estimada, no porte das aeronaves previstas e no nível de desenvolvimento aeroportuário que se deseja alcançar, projetado para horizontes de cinco, dez e vinte anos.

A partir dessas diretrizes, elaboram-se as propostas de desenvolvimento e quantificam-se os recursos financeiros necessários a sua implementação. Essas propostas constituem-se na diretriz oficial de planejamento para os aeroportos componentes da Rede Estadual.

Metodologia de Planejamento

Definição da Rede Estadual de Aeroportos

A Rede Estadual de Aeroportos, tratada aqui como um subsistema que contempla apenas as unidades de interesse do Governo do Estado, possui critérios específicos para a inclusão das unidades aeroportuárias, uma vez que a relação de responsabilidade administrativa com a esfera estadual não está completamente estabelecida. Isto significa que alguns aeródromos, mesmo que sejam de interesse estadual, podem não se encontrar ainda inseridos nesta esfera administrativa.

A definição da Rede Estadual de Aeroportos envolve, em primeiro lugar, a análise sócio-econômica das localidades do campo de estudos, visando determinar o seu potencial de crescimento e de atração de investimentos. Dessa forma, são identificados os principais eixos de desenvolvimento estadual e suas vocações econômicas, bem como examinadas as áreas de influência e de polarização dos municípios. Inclui, ainda, a abordagem do sistema de transportes de superfície, em virtude de sua interdependência com o transporte aéreo, bem como a elaboração de cenários prospectivos com base nos planos, programas e projetos de interesse estadual, em andamento ou previstos.

Os resultados destes estudos delimitam o escopo do trabalho e servem de base para a elaboração da análise do transporte aéreo, com a finalidade de estimar o potencial de geração de demanda nos aeroportos. Em outros termos, os municípios que possuem potencial de desenvolvimento sócio-econômico são selecionados para fins de avaliação quanto à geração de tráfego regular. Dessa forma, foram selecionados aqueles que apresentaram potencial médio e alto, definidos no Capítulo 3.

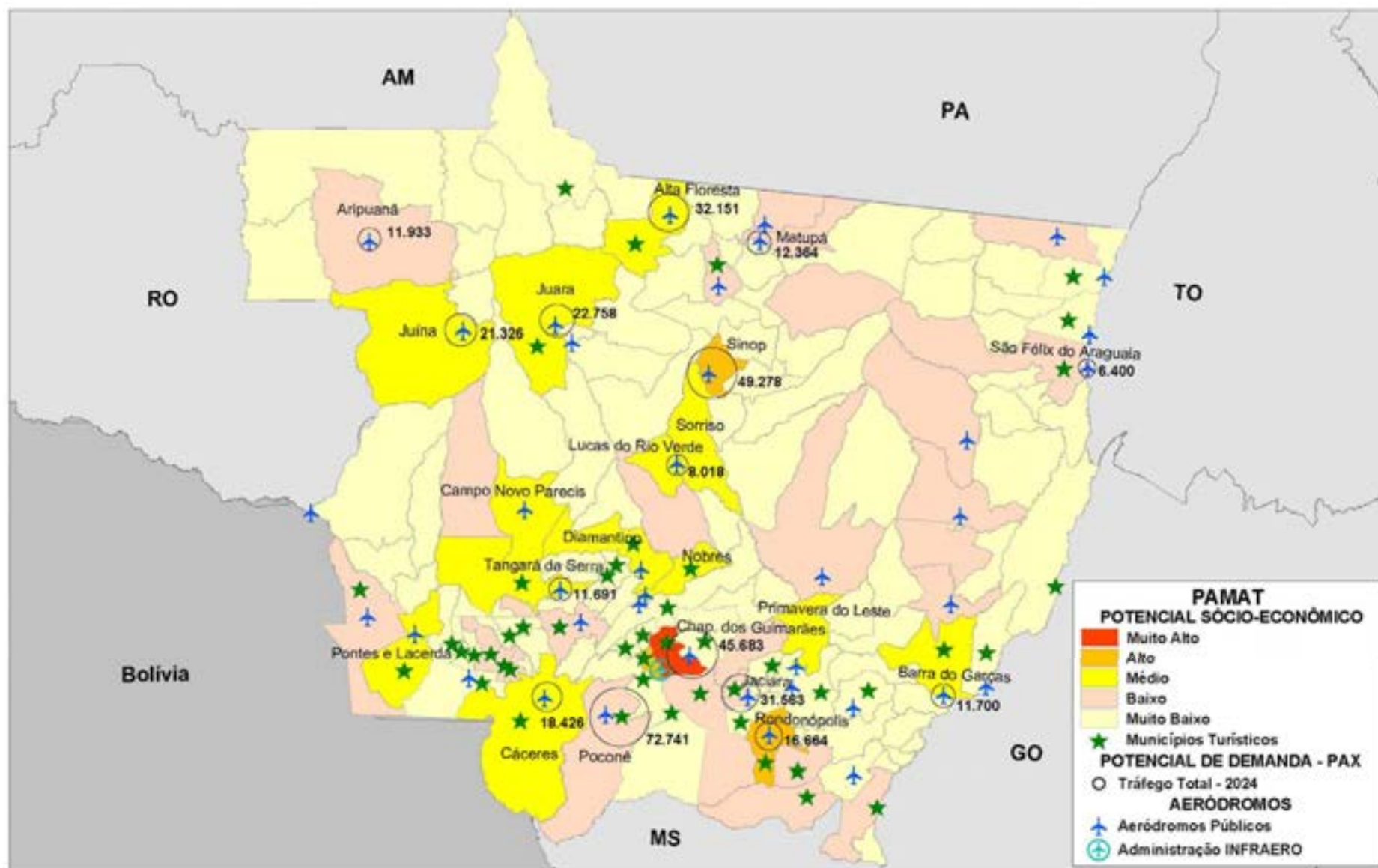
As localidades que apontaram o turismo como atividade econômica mais relevante recebem tratamento distinto, sendo avaliadas quanto ao potencial de operação de tráfego não-regular (*charter*), admitindo-se também uma parcela de tráfego regular.

Além disso, dentre os demais municípios do Campo de Estudos, foram consideradas questões relativas à acessibilidade, envolvendo

outros modais, localização estratégica e proximidade com outros centros polarizadores.

Os aeroportos destinados exclusivamente à operação da aviação geral, sem nível de atividade compatível com o interesse sócio-econômico, são incluídos na Rede Estadual de Aeroportos tão somente se atenderem a critérios de dificuldade de acesso por outros modais, de localização estratégica e de aproveitamento da infra-estrutura implantada. Nesta perspectiva, todas as localidades são avaliadas quanto à geração de tráfego de aviação geral. O Mapa 5.1 ilustra os resultados obtidos quanto a esses estudos e análises, possibilitando identificar as localidades de interesse econômico, incluindo-se o turismo, o transporte aéreo regular e a aviação geral.

A análise da infra-estrutura dos aeródromos existentes constitui-se em mais uma ferramenta utilizada na definição da Rede Estadual de Aeroportos, como critério de seleção em uma região já servida por mais de um aeródromo. Identifica, assim, aeroportos com bom nível de infra-estrutura instalada, visando a sua preservação e manutenção, mesmo que os seus componentes possuam características físicas e operacionais superiores às necessidades apontadas pela atividade econômica do município.



MAPA 5.1 – POTENCIAL SÓCIO-ECONÔMICO E DE DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO

Estrutura do Sistema Estadual de Aeroportos

A estrutura e a classificação do Sistema Estadual de Aeroportos são estabelecidas a partir de parâmetros que envolvem os aspectos relativos aos segmentos do transporte aéreo atendidos pelos aeródromos e à sua condição administrativa. No contexto nacional, esta condição traz consigo, normalmente, considerações de tráfego aéreo, uma vez que tanto a administração federal quanto a estadual atuam em aeroportos onde a demanda se caracteriza por uma abrangência que extrapola o contexto estadual ou regional.

No caso da esfera federal, a administração pode atuar também, diretamente ou mediante concessão, em aeroportos cuja demanda se caracteriza por uma abrangência nacional, em sua maioria. Todavia, pode atuar também em aeroportos que atendem à parcela de tráfego destinado a uma região metropolitana ou, de forma integral, a uma localidade de interesse sócio-econômico e/ou estratégico. Assim, o Sistema contempla unidades que processam toda natureza de tráfego, mesmo que estejam sob a administração de uma empresa pública da esfera federal ou do Comando da Aeronáutica.

O Sistema Estadual de Aeroportos contempla, ainda, os aeroportos que atendem exclusivamente à demanda de tráfego estadual ou regional, seja em caráter regular – decorrente do potencial sócio-econômico do município em que se localiza –, não-regular – em função do potencial turístico –, ou ainda a aviação geral. Desta forma, estes aeroportos tornam-se de interesse do estado, que deve, assim, assumir a responsabilidade administrativa sobre os mesmos, incorporando as ações recomendadas à preservação de sua capacidade de desenvolvimento. Unidades situadas em localidades com restrições de acesso por outros modais de transporte ou em posição geográfica estratégica constituem-se também de interesse estadual.

No caso dos demais aeródromos públicos considerados no Campo de Estudos do PAMAT, o potencial de tráfego de passageiros, da aviação geral ou da aviação regular, é inexpressivo, razão pela qual não são incluídos na Rede Estadual, caracterizando-se, então de interesse municipal. Além disso, em geral, possuem um outro modo de

transporte como meio de acesso aos pólos econômicos regionais ou a um aeroporto da Rede Estadual.

Os aeródromos de interesse militar, caso existam, também são incluídos no Sistema, considerando-se aqueles onde operem Bases Militares, bem como os que são estrategicamente importantes para o Sistema Estadual de Aeroportos. Deve-se ressaltar que estes aeródromos não estão habilitados à inclusão na Rede Estadual. Assim, as ações e os recursos financeiros visando a sua adequação e manutenção são responsabilidades exclusivas da União, conforme estabelece a Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. No caso específico do PAMAT, não existe aeródromo exclusivamente militar, nem aeródromos compartilhados com a Base Aérea.

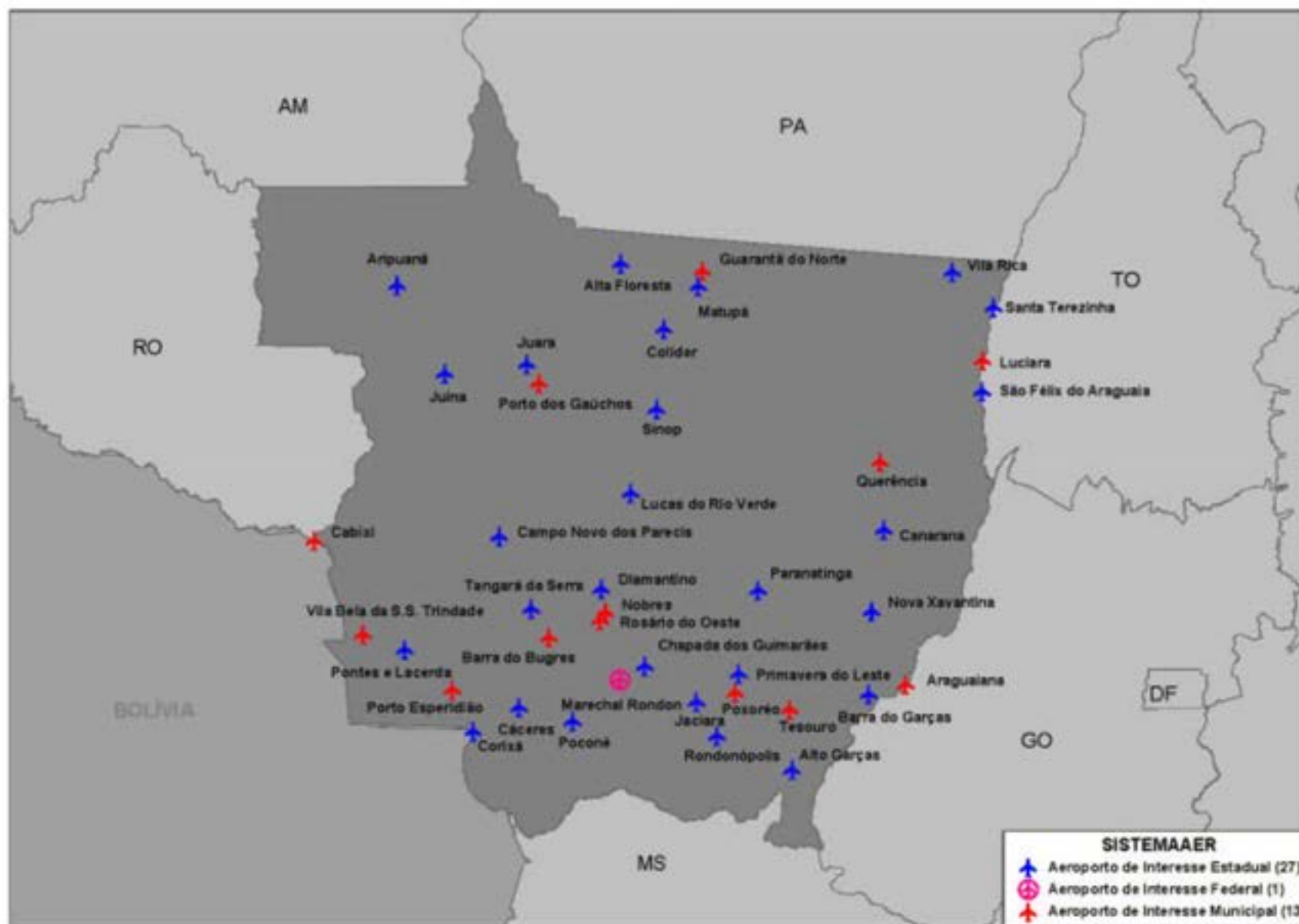
A estrutura do Sistema Estadual de Aeroportos está estabelecida, conforme mostra o Quadro 5.1 e ilustra o Mapa 5.2.

Quadro 5.1 – Estrutura do Sistema de Aeroportos

INTERESSE	AERÓDROMO
Federal (1)	Cuiabá – Marechal Rondon
Estadual (27)	Alta Floresta Alto Garças Aripuanã Barra do Garças Cáceres Campo Novo dos Parecis Canarana Chapada dos Guimarães Colider Corixá Diamantino Jaciara Juara Juína Lucas do Rio Verde Matupá Nova Xavantina Paranatinga Poconé Pontes e Lacerda Primavera do Leste Rondonópolis Santa Terezinha São Félix do Araguaia

Quadro 5.1 – Estrutura do Sistema de Aeroportos (continuação)

INTERESSE	AERÓDROMO
Estadual (27)	Sinop Tangará da Serra Vila Rica
Municipal (13)	Araguaiana Barra do Bugres Cabixi Guarantã do Norte Luciara Nobres Porto Espiridião Porto dos Gaúchos Poxoréo Querência Rosário do Oeste Tesouro Vila Bela S. S. Trindade



MAPA 5.2 – ESTRUTURA DO SISTEMA ESTADUAL DE AEROPORTOS

Classificação do Sistema Estadual de Aeroportos

A classificação do Sistema de Aeroportos é estabelecida com base nas funções de atendimento de tráfego desempenhadas por cada unidade, levando-se em consideração a sua estrutura. Assim, o Sistema é dividido em subsistemas, sendo dois denominados de Rede (INFRAERO e Estadual), que correspondem ao interesse estratégico – político, social e econômico – e às esferas administrativas identificadas.

Estes subsistemas compreendem unidades que atendem a diversas naturezas de tráfego e que, por esta razão, são classificadas como internacional, nacional, metropolitano auxiliar, regional, local, turístico e complementar, definidos no Capítulo 1, e como militar.

Destaca-se que a Rede Estadual de Aeroportos abrange as unidades conforme classificadas anteriormente, que são aquelas habilitadas a receberem recursos financeiros provenientes de programas federais de investimento destinados a aeroportos de interesse estadual ou regional.

A classificação do Sistema, com as unidades agrupadas nos subsistemas decorrentes das esferas administrativas, é apresentada nos Quadros 5.2 a 5.4 e ilustrada nos Mapas 5.3 e 5.4.

Deve-se observar que, conforme já mencionado, critérios de análise sócio-econômica, de demanda por transporte aéreo e de infraestrutura aeroportuária são utilizados para auxiliar na classificação da Rede Estadual de Aeroportos.

No caso do Estado do Mato Grosso, de modo geral, as localidades que apresentaram potencial sócio-econômico alto e médio foram consideradas como Regional. Algumas localidades que não apresentaram importância econômica, mas que possuem considerável histórico da aviação regular, também foram classificadas como Regionais, tais como Aripuanã, São Félix do Araguaia e Matupá.

Observa-se, também, que embora os Municípios de Primavera do Leste e Diamantino tenham apresentado médio potencial sócio-econômico, eles foram classificados como Locais, visto que estão

localizados próximos a outros aeródromos com maior potencial econômico, classificados como Regionais.

Já os municípios que dispõem de aeródromo e apresentaram baixo potencial sócio-econômico foram classificados como Local e aqueles que apresentaram potencial muito baixo foram selecionados como Complementares.

Os Municípios de Jaciara, Poconé e Chapada dos Guimarães, independentemente da sua posição econômica, foram classificados como Turísticos em função da importância que este setor representa nessas localidades. O Município de Poconé representa o portão de entrada para o Pantanal, Jaciara detém grande importância junto ao turismo de aventuras e Chapada dos Guimarães é um município muito importante no tocante ao turismo ecológico e esotérico, apresentando o maior potencial turístico do estado.

No PAMAT não foi identificada a necessidade de implantação de aeroporto metropolitano auxiliar, uma vez que o Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá atende, de forma adequada, à aviação prevista para os horizontes de planejamento deste Plano.

Quadro 5.2 – Rede INFRAERO – Classificação do Sistema

FUNÇÃO	AEROPORTO
Nacional	Cuiabá – Marechal Rondon

Quadro 5.3 – Rede Estadual de Aeroportos – Classificação do Sistema

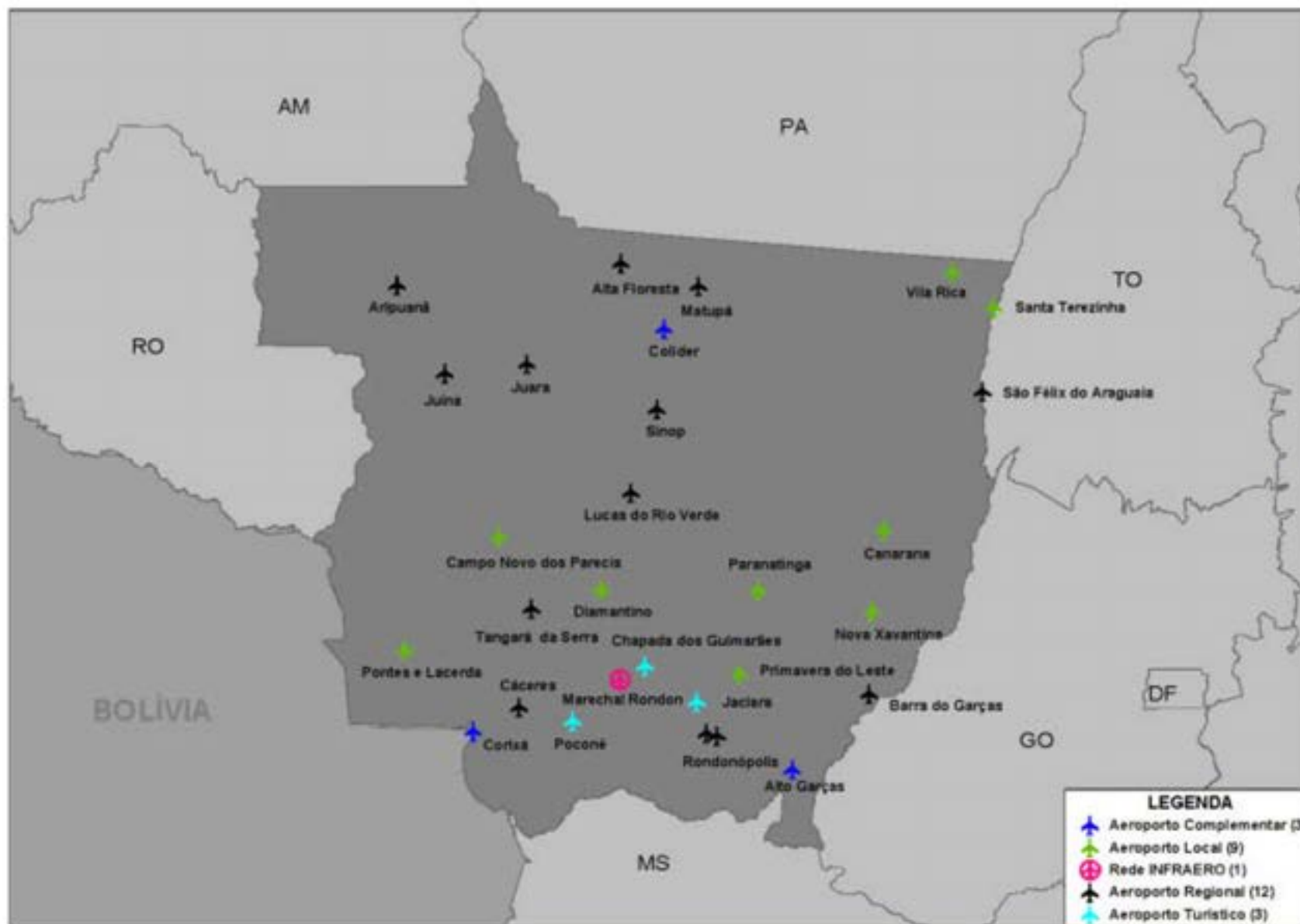
FUNÇÃO	AEROPORTO
Regional (12)	Alta Floresta Aripuanã Barra do Garças Cáceres

Quadro 5.3 – Rede Estadual de Aeroportos – Classificação do Sistema (continuação)

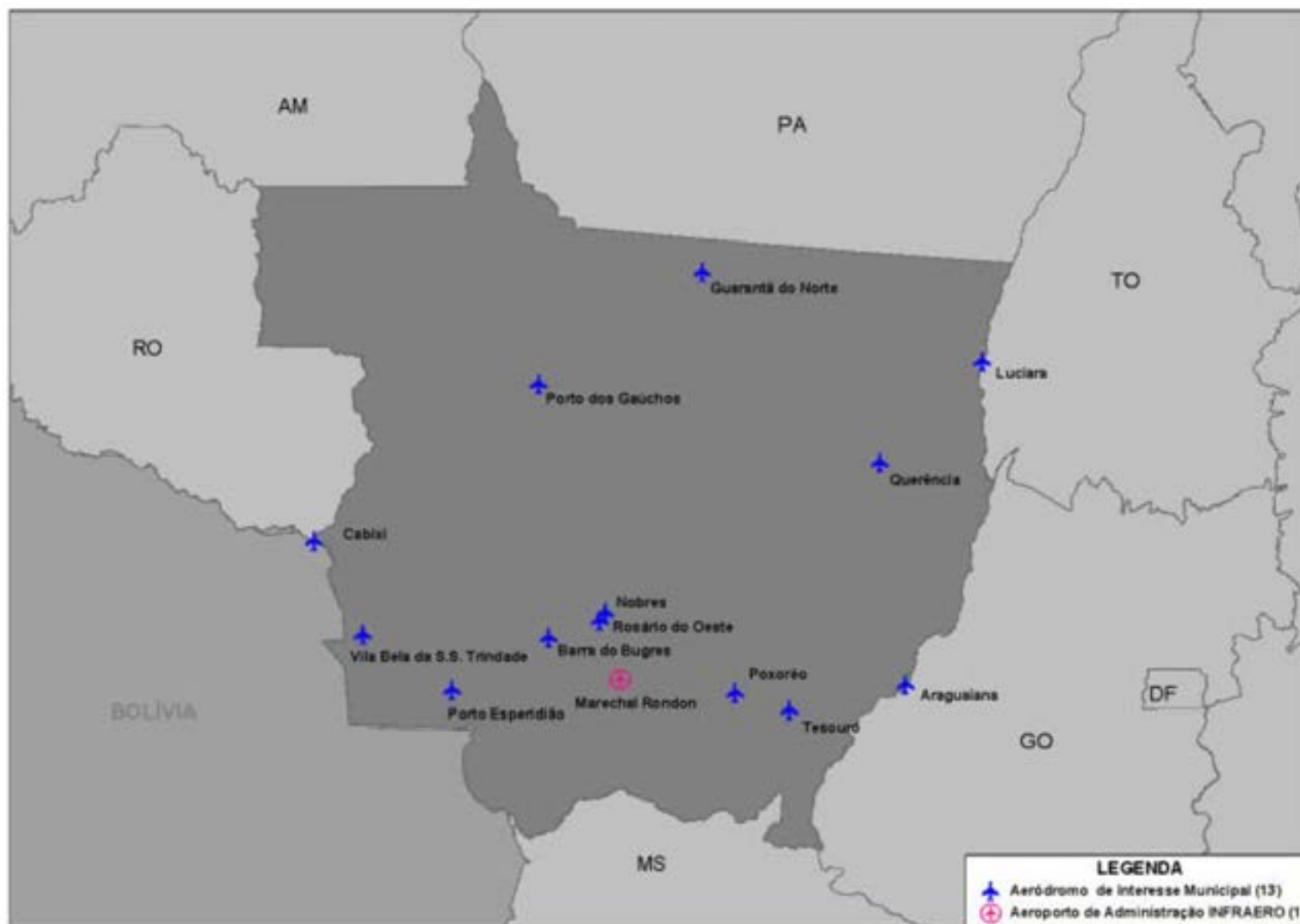
FUNÇÃO	AEROPORTO
Regional (12)	Juara Juína Lucas do Rio Verde Matupá Rondonópolis São Félix do Araguaia Sinop Tangará da Serra
Turístico (3)	Chapada dos Guimarães Jacara Poconé
Local (9)	Campo Novo dos Parecis Canarana Diamantino Nova Xavantina Paranatinga Pontes e Lacerda Primavera do Leste Santa Terezinha Vila Rica
Complementar (3)	Alto Garças Colider Corixá

Quadro 5.4 – Aeródromos de Interesse Municipal

FUNÇÃO	AERÓDROMO
Complementar (13)	Araguaiana Barra do Bugres Cabixi Guarantã do Norte Luciara Nobres Porto Espiridião Porto dos Gaúchos Poxoréo Querência Rosário do Oeste Tesouro Vila Bela S. S. Trindade



MAPA 5.3 – REDE INFRAERO E REDE ESTADUAL DE AEROPORTOS



MAPA 5.4 – AERÓDROMOS MUNICIPAIS

Diretrizes Gerais de Desenvolvimento

O desenvolvimento da Rede Estadual de Aeroportos é definido a partir dos requisitos operacionais das aeronaves de planejamento consideradas neste trabalho, que são decorrentes da demanda prevista para um horizonte de vinte anos, conforme estimada no Capítulo 4. Para efeito do dimensionamento dos componentes aeroportuários, as aeronaves foram classificadas em grupos, conforme apresentado no Apêndice - Tipologia de Aeroportos.

Cada grupo de aeronave determina o porte do aeroporto, possibilitando definir as características físicas dos seus componentes. O Quadro 5.5 exibe a classificação, o porte e o grupo de aeronave definidos para as unidades da Rede, assim como o tipo de operação assumido como meta a ser alcançada, para cada horizonte de planejamento.

Os aeroportos regionais são classificados como de pequeno, médio e grande portes, em função da expectativa de operação de aeronaves da Aviação Doméstica Regional dos Grupos 2, 3, 4, 5a e 5b, até o último horizonte de planejamento.

As unidades turísticas também podem receber classificação de pequeno, médio e grande portes, de acordo com o porte da aviação que se pretende atender nos vôos não-regulares (*charter*). Os aeroportos metropolitanos, locais e complementares serão sempre classificados como de pequeno porte, compatíveis com a operação de aeronaves do Grupo 1 da Aviação Geral.

Os aeroportos regionais, metropolitanos e os turísticos deverão ser preparados para o tipo de operação IFR não-precisão, diurna/noturna, e ter a área de movimento pavimentada. Já as unidades aeroportuárias locais e complementares deverão ser adequadas à operação VFR diurna. Porém, no que concerne ao tipo de revestimento, é previsto para os Aeroportos Locais revestimento asfáltico e para os Complementares, área de movimento revestida em cascalho.

Propostas de Desenvolvimento

As propostas de desenvolvimento orientam a evolução dos aeroportos, especificando as obras e os serviços a serem realizados nos horizontes de planejamento, a fim de adequá-los à operação prevista e às metas estabelecidas para a Rede Estadual de Aeroportos (Quadro 5.5). O desenvolvimento dos aeroportos é previsto para três fases de implantação que correspondem aos horizontes de curto (2005/2009), médio (2010/2014) e longo (2015/2024) prazos. As propostas apresentam, ainda, um quadro sintético das características físicas e operacionais, além de uma descrição das diretrizes, das obras e dos serviços para cada aeroporto nos horizontes de planejamento.

A definição das atividades previstas para os aeroportos é realizada segundo orientação do modelo de aeroporto básico, conforme proposto no Apêndice - Tipologia de Aeroportos, considerando as peculiaridades locais. Deve-se ressaltar que o desenvolvimento de cada unidade deverá estar de acordo com o Modelo Básico descrito nesse Apêndice.

Atividades Previstas

As atividades propostas para os aeroportos compreendem um conjunto de obras e serviços de grande vulto, o qual, para efeito de padronização, é definido a seguir:

Localização

Esta atividade decorre da necessidade de seleção de sítio aeroportuário para a implantação de novo aeroporto. As principais atividades neste sentido são:

- ❑ seleção de novo sítio aeroportuário;
- ❑ adequação da área de entorno à legislação aeronáutica em vigor;
- ❑ regularização da área patrimonial;
- ❑ delimitação, com cerca, da área patrimonial.

Implantação

Esta atividade decorre da necessidade de implantar elementos básicos que compõem a infra-estrutura de um aeroporto, ainda não existentes, constituindo-se, em geral, de:

- ❑ implantação de pista de pouso e decolagem, saída e pátio de aeronaves, com suporte adequado à operação prevista;
- ❑ construção de terminal de passageiros, estacionamento de veículos e edificações complementares;
- ❑ implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida para cada aeroporto;
- ❑ instalação de equipamentos e serviços de proteção ao vôo e de equipamentos de iluminação – balizamento noturno (BN) e farol rotativo de aeródromo (FR).

Adequação

Consiste em uma modificação de característica física ou operacional da infra-estrutura e/ou da área patrimonial do aeroporto, aproveitando-se as instalações já existentes. As atividades mais freqüentes, no sentido de adequar a infra-estrutura aeroportuária, são as seguintes:

- ❑ reforço e/ou pavimentação de pista de pouso e decolagem, pista de táxi e/ou pátio de aeronaves, com suporte adequado à operação prevista;
- ❑ expansão da pista de pouso e decolagem, pátio de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos e edificações complementares;
- ❑ desenvolvimento da linha de hangares, serviços de abastecimento e outras iniciativas de caráter privado.

Manutenção

Esta atividade consiste na conservação da infra-estrutura existente, compatibilizando-a com as normas em vigor, de modo a manter a operacionalidade do aeroporto.

Plantas de Configuração Proposta

As plantas de configuração são apresentadas apenas para os aeroportos classificados como regional, metropolitano auxiliar ou turístico. Nessas plantas, a concepção de desenvolvimento dos componentes aeroportuários é lançada sobre a situação atual, seguindo o previsto na Proposta de Desenvolvimento para o terceiro horizonte de planejamento. Estes desenhos deverão ser usados como subsídio para a elaboração dos respectivos projetos executivos de cada unidade aeroportuária.

Foram adotadas, como padrão de representação nas plantas da configuração proposta dos aeródromos, a cor preta (sólido) para os componentes aeroportuários que serão mantidos, a cor vermelha (hachura) para as áreas que serão expandidas ou implantadas e a cor amarela (pontilhado) para aqueles componentes que deverão ser desativados. No caso da área patrimonial, a representação foi feita através de hachura verde para a área a ser expandida e hachura azul para área na qual recomenda-se o controle específico de uso do solo.

Previsão de Investimentos

A previsão de investimentos, exibida no Quadro 5.6, consiste na quantificação dos custos relativos às obras e aos serviços propostos para cada aeroporto, de forma a complementar as propostas de desenvolvimento e servir de base para orientar a solicitação de recursos financeiros aos programas de desenvolvimento aeroportuário ou para aplicação de recursos próprios.

Esta previsão é realizada para cada horizonte de planejamento, visando estipular uma ordem de grandeza dos valores a serem aplicados, que deverão ser calculados com maior precisão após a elaboração dos projetos executivos dos aeroportos.

Considerações Finais

Dentre os aeródromos existentes selecionados para compor a Rede Estadual de Aeroportos, alguns apresentam certas peculiaridades que foram levadas em consideração no presente documento. Cabe ressaltar que o pleno entendimento do que preconiza a proposta de

desenvolvimento de cada unidade está atrelado a condições específicas diagnosticadas durante os estudos realizados.

Naquelas unidades não homologadas, que apresentam valor de suporte da pista de pouso e decolagem, será considerado o investimento correspondente ao reforço do respectivo componente com o objetivo de adequá-lo ao valor estabelecido para cada grupo de aeronave de planejamento. A realização desta atividade dependerá do que for verificado por ocasião da elaboração do projeto.

O Mapa 5.2 ilustra a estrutura do Sistema de Aeroportos e os mapas 5.3 e 5.4, a classificação dos seus diversos subsistemas: a Rede INFRAERO, a Rede Estadual e os Aeródromos de Interesse Municipal.

Para os casos de implantação de novas unidades, em virtude da necessidade de mudança de sítio ou de dotar uma determinada localidade de infra-estrutura aeroportuária, o atendimento das diretrizes fica condicionado à adequação do sítio a ser selecionado quanto aos parâmetros constantes do Apêndice – Tipologia de Aeroportos. Neste caso, a Planta de Configuração Proposta será elaborada de acordo com o Modelo Básico de Aeroportos, apresentado no Apêndice – Tipologia de Aeroportos. Cabe ressaltar que essa Planta não terá base aerofotográfica, uma vez que, em geral, por ocasião da elaboração deste documento, o sítio ainda não fora selecionado.

Quadro 5.5 – Parâmetros para as Diretrizes Gerais de Desenvolvimento da Rede Estadual de Aeroportos

Aeroporto	Classificação	Porte	Grupo de Aeronave			Comprimento Básico de Pista (m)/ Tipo de Operação		
			2009	2014	2024	2009	2014	2024
Alta Floresta	Regional	Médio	4	4	4	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão
Aripuanã	Regional	Pequeno	2	3	3	1.190 IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão
Barra do Garças	Regional	Médio	4	4	4	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão
Cáceres	Regional	Médio	3	4	4	1.560/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão
Juara	Regional	Pequeno	2	3	3	1.190/ IFR não precisão	1.560/ IFR não precisão	1.560/ IFR não precisão
Juína	Regional	Pequeno	2	3	3	1.190/ IFR não precisão	1.560/ IFR não precisão	1.560/ IFR não precisão
Lucas do Rio Verde	Regional	Pequeno	2	3	3	1.190/ IFR não precisão	1.560/ IFR não precisão	1.560/ IFR não precisão
Matupá	Regional	Pequeno	3	3	3	1.560/ IFR não precisão	1.560/ IFR não precisão	1.560/ IFR não precisão
Rondonópolis	Regional	Grande	4	4	5a	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.830/ IFR não precisão
São Félix do Araguaia	Regional	Médio	4	4	4	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão
Sinop	Regional	Médio	4	4	4	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão
Tangará da Serra	Regional	Médio	4	4	4	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão
Chapada dos Guimarães	Turístico	Grande	4	5a	5a	1.720/ IFR não precisão	1.830/ IFR não precisão	1.830/ IFR não precisão
Jaciara	Turístico	Médio	4	4	4	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão	1.720/ IFR não precisão
Poconé	Turístico	Grande	5a	5a	5b	1.830/ IFR não precisão	2.000/ IFR não precisão	2.000/ IFR não precisão

Quadro 5.5 – Parâmetros para as Diretrizes Gerais de Desenvolvimento da Rede Estadual de Aeroportos (continuação)

Aeroporto	Classificação	Porte	Grupo de Aeronave			Comprimento Básico de Pista (m)/ Tipo de Operação		
			2009	2014	2024	2009	2014	2024
Campo Novo dos Parecis	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Canarana	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Diamantino	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Nova Xavantina	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Paranatinga	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Pontes e Lacerda	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Primavera do Leste	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Santa Terezinha	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Vila Rica	Local	Pequeno	1	1	1	1.190 / VFR	1.190 / VFR	1.190 / VFR
Alto Garças	Complementar	Pequeno	1	1	1	1.000 / VFR	1.000 / VFR	1.000 / VFR
Colider	Complementar	Pequeno	1	1	1	1.000 / VFR	1.000 / VFR	1.000 / VFR
Corixá	Complementar	Pequeno	1	1	1	1.000 / VFR	1.000 / VFR	1.000 / VFR

Quadro 5.6. - Previsão de Investimentos para a Rede Estadual de Aeroportos

Aeroporto	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	Total
Alta Floresta	4.663.495,00	-	-	4.663.495,00
Aripuanã	9.126.525,00	2.793.235,00	-	11.919.760,00
Barra do Garças	6.808.915,00	-	-	6.808.915,00
Cáceres	4.894.400,00	2.079.840,00	-	6.974.240,00
Juara	8.917.620,00	2.466.910,00	-	11.384.530,00
Juína	4.245.370,00	2.418.500,00	-	6.663.870,00
Lucas do Rio Verde	4.720.460,00	2.677.965,00	-	7.398.425,00
Matupá	6.947.535,00	-	-	6.947.535,00
Rondonópolis	6.270.070,00	-	11.564.505,00	17.834.575,00
São Félix do Araguaia	17.102.460,00	-	-	17.102.460,00
Sinop	6.180.905,00	-	-	6.180.905,00
Tangará da Serra	8.140.665,00	-	-	8.140.665,00
Chapada dos Guimarães	18.503.705,00	9.585.455,00	-	28.089.160,00
Jaciara	12.653.835,00	-	-	12.653.835,00
Poconé	27.251.520,00	-	9.504.495,00	36.756.015,00
Campo Novo dos Parecis	1.216.195,00	1.336.960,00	-	2.553.155,00
Canarana	3.843.535,00	1.329.475,00	-	5.173.010,00
Diamantino	2.466.295,00	372.475,00	-	2.838.770,00
Nova Xavantina	383.690,00	2.572.890,00	-	2.956.580,00
Paranatinga	1.649.230,00	804.950,00	-	2.454.180,00

Quadro 5.6. - Previsão de Investimentos para a Rede Estadual de Aeroportos (continuação)

Aeroporto	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	Total
Pontes e Lacerda	2.689.745,00	372.475,00	-	3.062.220,00
Primavera do Leste	1.920.750,00	372.475,00	-	2.293.225,00
Santa Terezinha	2.172.855,00	1.756.400,00	-	3.929.255,00
Vila Rica	1.336.820,00	1.201.205,00	-	2.538.025,00
Alto Garças	1.796.625,00	234.440,00	372.475,00	2.403.540,00
Colider	1.080.075,00	15.720,00	372.475,00	1.468.270,00
Corixá	2.767.940,00	234.440,00	372.475,00	3.374.855,00
TOTAL	169.952.530,00	32.625.810,00	22.186.425,00	224.764.765,00

Ref. – mai. 2004 (valores em R\$)

DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS

INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 4C
TIPO DE AVIAÇÃO: Médio Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 183,08

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	4	4	4
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	adequação/ implantação	manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	2.500	2. 500	2.500
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	227	227	227
	largura (m)	25	25	25
PÁTIO	área (m²)	13.125	13. 125	13.125
	comprimento (m)	175	175	175
	largura (m)	75	75	75
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		29/F/C/Y/U	29/F/C/Y/U	29/F/C/Y/U
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		675	675	675
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		1.875	1. 875	1.875
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN / FR	BN / FR	BN / FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

O Aeródromo de Alta Floresta foi incluído na Rede Estadual de Aeroportos devido ao alto potencial sócio-econômico desta localidade, no contexto estadual, e por ter apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, esta unidade foi classificada como Regional, devendo estar capacitado para a operação de aeronaves de médio porte, a partir da primeira fase de implantação.

Deve-se ressaltar que existe início de ocupação urbana na lateral esquerda da pista, violando o Plano Básico de Zona de Proteção para o tipo de operação previsto (IFR não-precisão) e para aeronaves código 3C. Desta forma, está sendo proposto a realocação desse núcleo urbano, a fim de adequar o uso do solo no entorno desta unidade ao transporte aéreo. Recomenda-se, também, um severo controle do uso do solo no entorno do aeroporto, a fim de não inviabilizar a operação desta unidade aeroportuária em horizontes futuros, e a delimitação de área de controle específico de uso do solo, de responsabilidade da Prefeitura Municipal. Este setor está localizado fora da área patrimonial do aeroporto, porém está inserido nos limites da Curva de Nível de Ruído 1, conforme pode ser visualizado na Planta de Configuração Proposta.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 183,08ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação existente no entorno do aeródromo, de caminhos em terra existentes no prolongamento das cabeceiras e na lateral direita, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- realocação de malha urbana localizada na lateral esquerda da pista de pouso e decolagem, a fim de adequar o aeródromo aos Planos Básicos de Zona de Proteção de Aeródromos e de Zoneamento de Ruído;
- desativação de 25m, no sentido transversal, do pátio de aeronaves, a fim de livrar a superfície de transição, com consequente aumento do comprimento da saída para 227m;
- ampliação da largura do pátio de aeronaves, no sentido longitudinal, em 25 m, de acordo com a Configuração Proposta;

- ampliação do terminal de passageiros para 675m² e do estacionamento de veículos para 1.875m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação do serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- adequação do sistema de proteção ao voo ao tipo "A";
- construção de edificação com 15m² para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

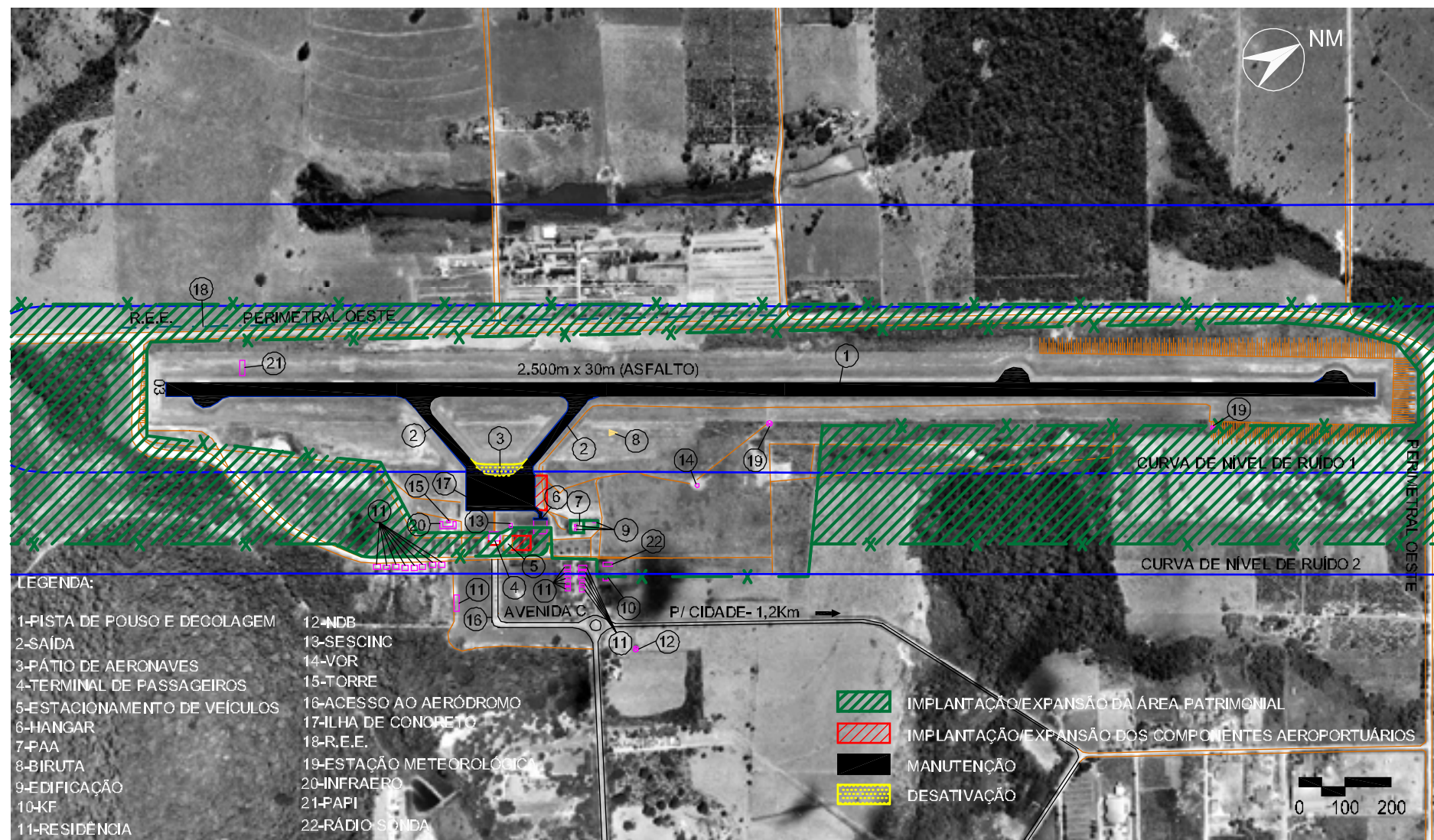
2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- manutenção das instalações existentes.

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		ampliação	212.625,00	-	-	212.625,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	-	-	-	-
		ampliação	295.315,00	-	-	295.315,00
		reforço	-	-	-	-
Drenagem	construção	50.795,00	-	-	50.795,00	
Subtotal			558.735,00	-	-	558.735,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	221.740,00	-	-	221.740,00
	Estacionamento de Veículos	ampliação	40.320,00	-	-	40.320,00
Subtotal			262.060,00	-	-	262.060,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	465.660,00	-	-	465.660,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	711.120,00	-	-	711.120,00
Subtotal			2.062.380,00	-	-	2.062.380,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	96.100,00	-	-	96.100,00
	Área de Abrigo	construção	49.875,00	-	-	49.875,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
Subtotal			1.198.190,00	-	-	1.198.190,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	260.790,00	-	-	260.790,00
	Obras Complementares	construção	60.175,00	-	-	60.175,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	38.450,00	-	-	38.450,00
Subtotal			359.415,00	-	-	359.415,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	222.715,00	-	-	222.715,00
Subtotal			222.715,00	-	-	222.715,00
TOTAL			4.663.495,00	-	-	4.663.495,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Complementar
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 67,37

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ manutenção	implantação/ manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.350	1.350	1.350
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	93,5	93,5	93,5
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		cascalho	cascalho	cascalho
SUPORTE (PCN)		8/F/C/Y/U	8/F/C/Y/U	8/F/C/Y/U
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		-	110/140	110/140
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		-	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	-	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Alto Garças foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos com a finalidade de prover integração, pelo modo aéreo, à região sul do Estado, não estando prevista a operação de tráfego regular. Desta forma, esta unidade aeroportuária foi classificada como Complementar, devendo estar capacitada para o atendimento de aeronaves da aviação geral, a partir de primeira fase.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- implantação de cerca, delimitando a área patrimonial com 67,37 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação existente no entorno da pista, de hangar, edificações e via em terra existentes na lateral esquerda, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- deslocamento da cabeceira 25, de forma a desobstruir a área de aproximação/decolagem e ampliação da pista de pouso e decolagem no sentido da cabeceira 07, totalizando 1.350 m de comprimento, em cascalho;
- adequação da largura da pista de pouso e decolagem, totalizando 1.350 m x 30 m;
- implantação de saída e de pátio de aeronaves, ambos em cascalho e com suporte de 8/F/C/Y/U;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- construção de terminal de passageiros e estacionamento de veículos, localizado de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- manutenção das instalações existentes;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo B”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das instalações existentes.

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	-	-	-	-
		ampliação	886.380,00	-	-	886.380,00
		reforço	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	75.345,00	-	-	75.345,00
		ampliação	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	268.600,00	-	-	268.600,00
		ampliação	-	-	-	-
Drenagem	construção	123.035,00	-	-	123.035,00	
Subtotal			1.353.360,00	-	-	1.353.360,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	159.195,00	-	159.195,00
	Estacionamento de Veículos	construção	-	12.000,00	-	12.000,00
Subtotal			-	171.195,00	-	171.195,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	-	342.000,00	342.000,00
	Edificação	construção	-	-	6.000,00	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	-	348.000,00	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	9.765,00	35.835,00	1.260,00	46.860,00
	Obras Complementares	construção	2.325,00	7.960,00	300,00	10.585,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	1.395,00	5.140,00	180,00	6.715,00
Subtotal			13.485,00	48.935,00	1.740,00	64.160,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	94.090,00	14.310,00	22.735,00	130.645,00
Subtotal			94.090,00	13.870,00	22.735,00	130.645,00
TOTAL			1.796.625,00	234.440,00	372.475,00	2.403.540,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Novo Sítio
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 123,14

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	2	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	localização / implantação	adequação / manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.200	1.750	1.750
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	199	179	179
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	5.000	7.500	7.500
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	60	60
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		185	345	345
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		500	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN/FR	BN /FR	BN/FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	3	3

O Aeródromo de Aripuanã foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial de geração de tráfego por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, esta unidade foi classificada como Regional, devendo desempenhar a função de atendimento à região noroeste do Estado.

Devido às dificuldades de expansão do sítio aeroportuário, em função do seu envolvimento pela malha urbana e à existência de obstáculos que inviabilizam a implantação de infra-estrutura adequada ao código e tipo de operação previstos, propõe-se o desenvolvimento deste aeroporto em novo sítio a partir do primeiro horizonte de planejamento.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- escolha de sítio aeroportuário para desenvolvimento da futura unidade aeroportuária;
- transferência de sua propriedade para o Poder Público;
- regularização do aeródromo junto ao Comando da Aeronáutica;
- implantação de cerca, delimitando a área patrimonial com 123,14 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- implantação de via de acesso ao aeroporto;
- implantação de pista de pouso e decolagem com 1.200m x 30m, de saída com 199m x 18m e de pátio de aeronaves com 5.000m², todos em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;
- implantação de terminal de passageiros com 185m² e de estacionamento de veículos com 500m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo 'A';
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

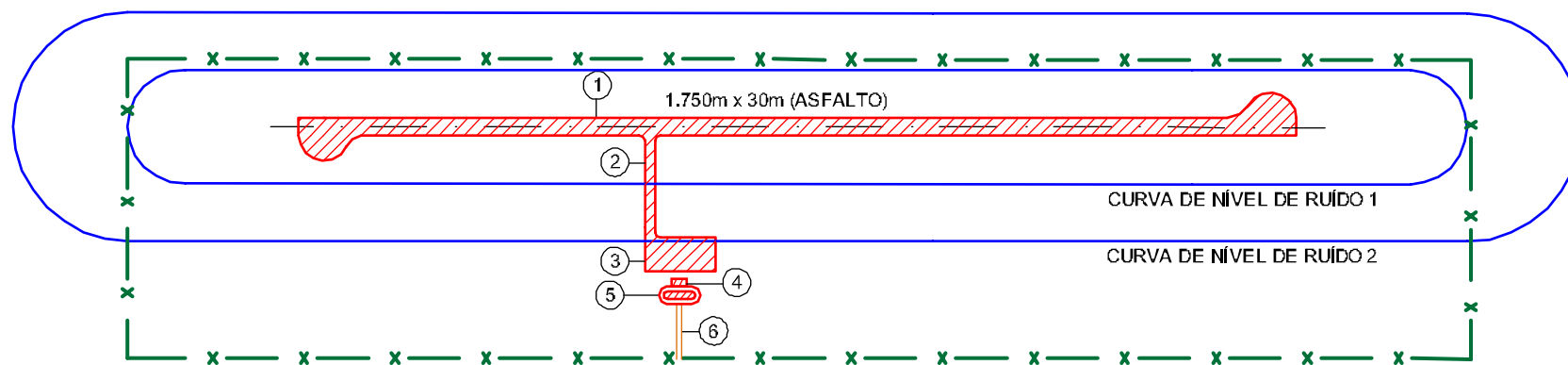
- ampliação do comprimento da pista de pouso e decolagem em 550m, totalizando 1.750m x 30m, em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;

- ampliação da largura do pátio de aeronaves, em direção à pista de pouso e decolagem, com a conseqüente redução da saída para 179m, totalizando 125m x 60m, em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;
- ampliação do terminal de passageiros para 345m² e do estacionamento de veículos para 800m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- adequação do serviço de salvamento e combate a incêndio à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





LEGENDA

- 1-PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
- 2-SAÍDA
- 3-PÁTIO DE AERONAVES
- 4-TERMINAL DE PASSAGEIROS
- 5-ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
- 6-ACESSO AO AERÓDROMO

— x — IMPLANTAÇÃO DA ÁREA PATRIMONIAL

 IMPLANTAÇÃO DOS COMPONENTES AEROPORTUÁRIOS

0 100 200

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	3.420.000,00	-	-	3.420.000,00
		ampliação	-	1.567.500,00	-	1.567.500,00
	Pista de Táxi	implantação	340.290,00	-	-	340.290,00
		ampliação	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	475.000,00	-	-	475.000,00
		ampliação	-	237.500,00	-	237.500,00
		reforço	-	-	-	-
Drenagem	construção	423.530,00	180.500,00	-	604.030,00	
Subtotal			4.658.820,00	1.985.500,00	-	6.644.320,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	210.365,00	181.935,00	-	392.300,00
	Estacionamento de Veículos	construção	16.000,00	-	-	16.000,00
		ampliação	-	9.600,00	-	9.600,00
Subtotal			226.365,00	191.535,00	-	417.900,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	337.220,00	144.400,00	-	481.620,00
Subtotal			3.029.680,00	144.400,00	-	3.174.080,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	262.350,00	-	517.415,00
	Área Operacional	construção	46.125,00	-	-	46.125,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.315,00	262.350,00	-	597.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	243.040,00	40.130,00	-	283.170,00
	Obras Complementares	construção	57.105,00	9.100,00	-	66.205,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	34.745,00	5.750,00	-	40.495,00
Subtotal			334.890,00	54.980,00	-	389.870,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	541.455,00	154.470,00	-	695.925,00
Subtotal			541.455,00	154.470,00	-	695.925,00
TOTAL			9.126.525,00	2.793.235,00	-	11.919.760,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Médio Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 140,12

PREVISÕES		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE		4	4	4
TIPO DE OPERAÇÃO		IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES		implantação/ adequação	manutenção	manutenção
ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.700	1.700	1.700
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	170/170	170/170	170/170
	largura (m)	20/18	20/18	20/18
PÁTIO	área (m²)	27.835/ 32.306	27.835/ 32.306	27.835/ 32.306
	comprimento (m)	293/irregular	293/irregular	293/irregular
	largura (m)	95/irregular	95/irregular	95/irregular
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		20/F/C/Y/T	20/F/C/Y/T	20/F/C/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		600	600	600
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		2.600	2.600	2.600
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN/FR	BN/FR	BN/FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

O Aeródromo de Barra do Garças foi incluído na Rede Estadual de Aeroportos devido ao médio potencial sócio-econômico desta localidade, no contexto estadual, e por ter apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, esta unidade foi classificada como Regional, devendo estar capacitada para a operação de aeronaves de médio porte, a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 140,12 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação e árvores existentes no entorno da pista, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- deslocamento da cabeceira 07, em 65 m, de forma a desobstruir a área de aproximação/decolagem, e ampliação da pista de pouso e decolagem na direção da cabeceira 25, em 227 m, totalizando 1.700 m x 30 m, em asfalto e com suporte de 20/F/C/Y/T;
- desativação da atual pista de táxi paralela, a fim de desobstruir o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo;
- desativação do pátio de aeronaves principal, em 37,64 m, no sentido longitudinal, conforme apresentado na Planta de Configuração proposta;
- expansão dos pátios de aeronaves principal e secundário, em 30,85 m, no sentido transversal, conforme apresentado na Planta de Configuração Proposta;
- adequação da saída existente, totalizando 170 m x 20 m, em asfalto e com suporte de 20/F/C/Y/T;
- construção de saída com 170 m x 18 m, a 900 m da cabeceira 25, ligando o pátio principal de aeronaves à pista de pouso e decolagem;
- implantação do serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- adequação do sistema de proteção ao vôo ao tipo "A";
- construção de edificação com 15 m² para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;



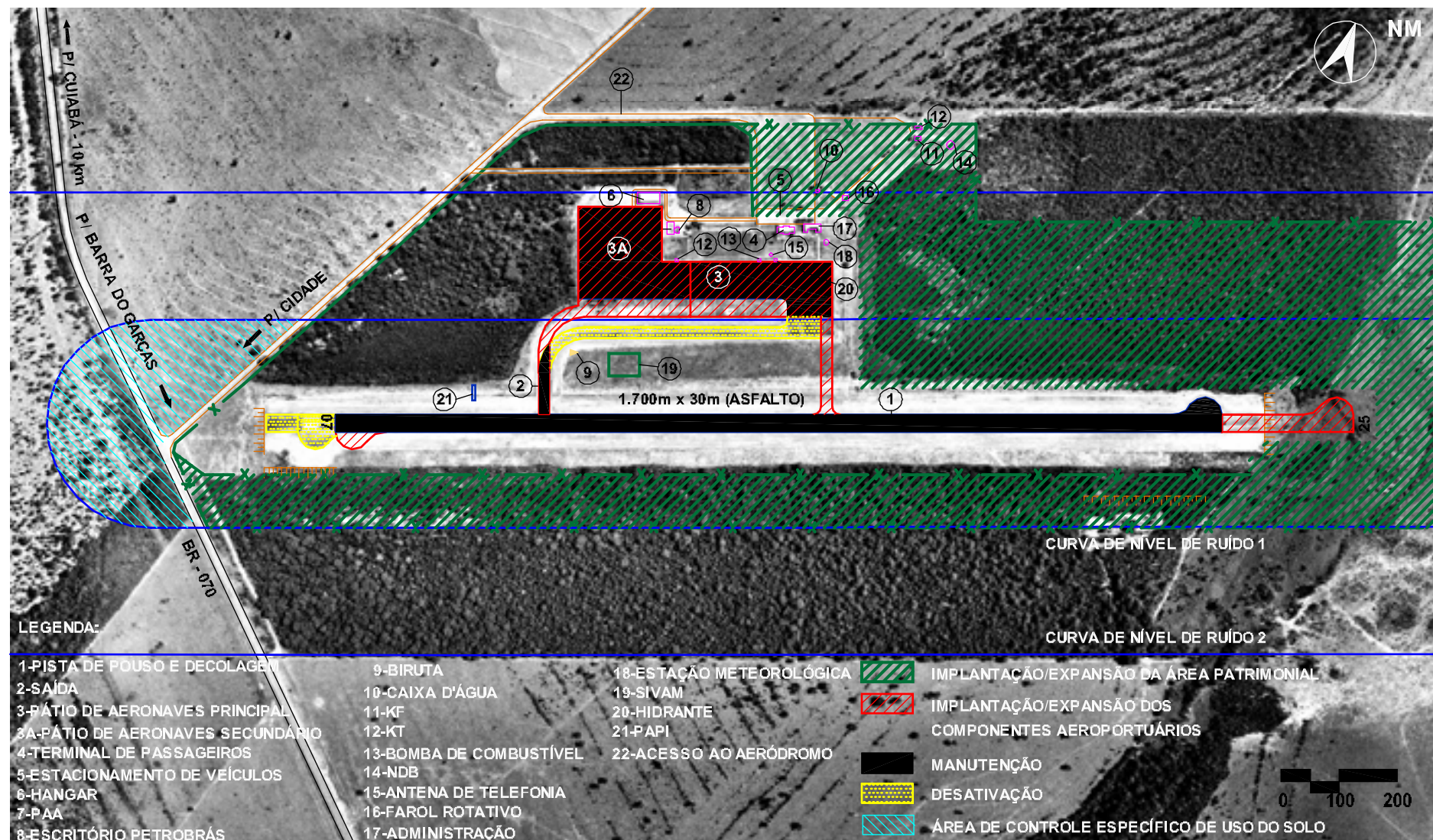
2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- manutenção das instalações existentes;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	-	-	-	-
		ampliação	929.565,00	-	-	929.565,00
	Pista de Táxi	implantação	417.690,00	-	-	417.690,00
		ampliação	122.850,00	-	-	122.850,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	-	-	-	-
		ampliação	1.511.195,00	-	-	1.511.195,00
		reforço	-	-	-	-
	Drenagem	construção	298.130,00	-	-	298.130,00
	Subtotal		3.279.430,00	-	-	3.279.430,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	-	-	-
	Estacionamento de Veículos	construção	-	-	-	-
	Subtotal		-	-	-	-
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	450.000,00	-	-	450.000,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	262.100,00	-	-	262.100,00
	Subtotal		1.597.700,00	-	-	1.597.700,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	142.600,00	-	-	142.600,00
	Área de Abrigo	construção	84.000,00	-	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
	Subtotal		1.278.815,00	-	-	1.278.815,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	215.925,00	-	-	215.925,00
	Obras Complementares	construção	51.410,00	-	-	51.410,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	31.980,00	-	-	31.980,00
	Subtotal		299.315,00	-	-	299.315,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	353.655,00	-	-	353.655,00
	Subtotal		353.655,00	-	-	353.655,00
	TOTAL		6.808.915,00	-	-	6.808.915,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Médio Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 216,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	3	4	4
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	implantação / adequação	adequação / manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	2.000	2.000	2.000
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	190	190	190
	largura (m)	25	25	25
PÁTIO	área (m²)	7.500	10.750	10.750
	comprimento (m)	125	175	175
	largura (m)	60	60/65	60/65
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		30/F/A/X/T	30/F/A/X/T	30/F/A/X/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		400	675	675
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		15.390	15.390	15.390
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN / FR	BN / FR	BN / FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	5	5

O Aeródromo de Cáceres foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao médio potencial sócio-econômico do município no contexto estadual, apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, esta unidade foi classificada como Regional, devendo desempenhar a função de atendimento à região sudoeste do Estado e estar capacitado a operar aeronaves de médio porte a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- manutenção da cerca, delimitando a área patrimonial com 216,00 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação existente no entorno da pista e de via em terra localizada no prolongamento da cabeceira 17, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- ampliação do comprimento da pista de pouso e decolagem em 70m, na direção da cabeceira 17, e 80m na direção da cabeceira 35, a fim de possibilitar a operação da aeronave de planejamento e de manter a área patrimonial existente, totalizando 2.000m x 30m, em asfalto, com suporte de 30/F/A/X/T;
- ampliação do comprimento do pátio de estacionamento de aeronaves em 25m e da largura em 10m em direção à pista de pouso e decolagem, totalizando 125m x 60m, em asfalto e com suporte de 30/F/A/X/T, resultando na redução da saída em 10m;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- adequação do sistema de proteção ao vôo ao tipo "A";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- adequação da localização dos tanques de combustível do PAA à NBR-9719, de julho de 1997;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- ampliação do pátio de estacionamento de aeronaves, totalizando 10.750m², em asfalto e com suporte de 30/F/A/X/T, conforme a planta de Configuração Proposta apresentada a seguir;
- ampliação do terminal de passageiros para 675m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- adequação do serviço de salvamento e combate a incêndio à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.



GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	-	-	-	-
		ampliação	720.900,00	-	-	720.900,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	-	-	-	-
		ampliação	400.500,00	520.650,00	-	921.150,00
		reforço	-	-	-	-
Drenagem	construção	112.140,00	52.065,00	-	164.205,00	
Subtotal			1.233.540,00	572.715,00	-	1.806.255,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	312.705,00	-	312.705,00
	Estacionamento de Veículos	construção	-	-	-	-
Subtotal			-	312.705,00	-	312.705,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	72.400,00	52.000,00	-	104.400,00
Subtotal			2.764.860,00	52.000,00	-	2.816.860,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	262.350,00	759.355,00	-	1.021.705,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	95.325,00	-	141.825,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	49.875,00	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	-	37.800,00	-	37.800,00
Subtotal			342.975,00	942.355,00	-	1.285.330,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	195.745,00	85.690,00	-	281.435,00
	Obras Complementares	construção	46.605,00	20.405,00	-	67.010,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	27.965,00	13.375,00	-	41.340,00
Subtotal			270.315,00	119.470,00	-	389.785,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	282.710,00	80.595,00	-	363.305,00
Subtotal			282.710,00	80.595,00	-	363.305,00
TOTAL			4.894.400,00	2.079.840,00	-	6.974.240,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 74,28

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ adequação	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.550	1.550	1.550
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	85	85	85
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		cascalho	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		5.700 Kg / 0,50 Mpa	5.700 Kg / 0,50 Mpa	5.700 Kg / 0,50 Mpa
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		110/140	110/140	110/140
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		345/375	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Campo Novo dos Parecis foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual, não apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular. Desta forma essa unidade aeroportuária foi classificada como Local, devendo desempenhar a função de atendimento à região oeste do Estado.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação com cerca, de área patrimonial com 74,28 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de cerca existente no entorno da pista, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- ampliação do comprimento da pista de pouso e decolagem, totalizando 1.550 m x 30 m, em cascalho;
- desativação do atual pátio de estacionamento de aeronaves;
- adequação das dimensões da saída e construção de pátio de estacionamento de aeronaves de acordo com os critérios de planejamento apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos, ambos em cascalho;
- ampliação do terminal de passageiros e construção de estacionamento de veículos, localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- pavimentação da área de movimento em asfalto, com suporte de 5.700 Kg / 0,50 Mpa;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo "B";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	pavimentação	-	725.400,00	-	725.400,00
		ampliação	362.250,00	-	-	362.250,00
	Pista de Táxi	pavimentação	-	19.890,00	-	19.890,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	172.500,00	-	-	172.500,00
		pavimentação	-	78.000,00	-	78.000,00
		reforço	-	-	-	-
Drenagem	construção	53.475,00	82.330,00	-	135.805,00	
Subtotal			588.225,00	905.620,00	-	1.493.845,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	ampliação	159.195,00	-	-	159.195,00
	Estacionamento de Veículos	construção	12.000,00	-	-	12.000,00
Subtotal			171.195,00	-	-	171.195,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00		-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	45.600,00	1.260,00	-	46.860,00
	Obras Complementares	construção	10.285,00	300,00	-	10.585,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	6.535,00	180,00	-	6.715,00
Subtotal			62.420,00	1.740,00	-	64.160,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	58.665,00	81.600,00	-	140.265,00
Subtotal			58.665,00	81.600,00	-	140.265,00
TOTAL			1.216.195,00	1.336.960,00	-	2.553.155,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Novo Sítio
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 72,55

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	localização/ implantação	implantação/ adequação	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.510	1.510	1.510
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	93,5	93,5	93,5
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		cascalho	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		6/F/B/Y/T	6/F/B/Y/T	6/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		110/140	110/140	110/140
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		345/375	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

A localidade de Canarana foi selecionada para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual. Desta forma, a unidade aeroportuária a ser implantada neste município foi classificada como Local, devendo desempenhar a função de atendimento à região leste do Estado.

Devido às dificuldades de expansão do sítio aeroportuário, em função do seu envolvimento pela malha urbana e à existência de obstáculos que inviabilizam a implantação de infra-estrutura adequada ao código e tipo de operação previstos, propõe-se o desenvolvimento deste aeroporto em novo sítio a partir do primeiro horizonte de planejamento.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- escolha de sítio aeroportuário para desenvolvimento da futura unidade aeroportuária;
- transferência de sua propriedade para o Poder Público;
- regularização do aeródromo junto ao Comando da Aeronáutica;
- implantação de cerca, delimitando a área patrimonial com 72,55ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- implantação de via de acesso ao aeroporto;
- implantação de pista de pouso e decolagem, de saída e de pátio de aeronaves, todos em cascalho e com suporte de 6/F/B/Y/T;
- construção de terminal de passageiros e de estacionamento de veículos, ambos localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- pavimentação da área de movimento em asfalto, com suporte de 6/F/B/Y/T;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “B”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.



GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	2.433.520,00	-	-	2.433.520,00
		pavimentação	-	715.740,00	-	715.740,00
		reforço	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	75.345,00	-	-	75.345,00
		pavimentação	-	22.160,00	-	22.160,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	268.600,00	-	-	268.600,00
		pavimentação	-	79.000,00	-	79.000,00
Drenagem	construção	277.750,00	81.690,00	-	359.440,00	
Subtotal			3.055.215,00	898.590,00	-	3.953.805,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	159.195,00	-	-	159.195,00
	Estacionamento de Veículos	construção	12.000,00	-	-	12.000,00
Subtotal			171.195,00	-	-	171.195,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	-
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	45.600,00	1.260,00	-	46.860,00
	Obras Complementares	construção	10.285,00	300,00	-	10.585,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	6.535,00	180,00	-	6.715,00
Subtotal			62.420,00	1.740,00	-	64.160,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	219.015,00	81.145,00	-	300.160,00
Subtotal			219.015,00	81.145,00	-	300.160,00
TOTAL			3.843.535,00	1.329.475,00	-	5.173.010,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Turístico
CÓDIGO: 4C
TIPO DE AVIAÇÃO: Grande Porte
LOCALIZAÇÃO: Novo Sítio
ÁREA PATRIMONIAL (há): 151,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	4	5a	5a
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR	IFR	IFR
ATIVIDADES	localização/ implantação	adequação/ manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.550	1.800	1.800
	largura (m)	30	45	45
SAÍDA	comprimento (m)	189	171,5	171,5
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	10.750	15.375	15.375
	comprimento (m)	175	230	230
	largura (m)	60/65	60/75	60/75
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		33/F/B/X/T	33/F/B/X/T	33/F/B/X/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		675	1.115	1.115
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		1.875	3.200	3.200
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN,FR	BN,FR	BN,FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

A Localidade de Chapada dos Guimarães apresentou alto potencial turístico, indicando, assim, a expectativa de operação da aviação não regular, utilizando aeronaves de fretamento ou de vôo “charter”, além da aviação regular de médio porte. Desta forma, esta unidade foi selecionada para compor a Rede Estadual de Aeroportos e classificada como Turística, devendo o aeródromo a ser implantado nesse município estar capacitado para o atendimento de aeronaves de grande porte, da aviação não regular, até o último horizonte de planejamento.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- escolha de sítio aeroportuário;
- transferência de sua propriedade para o poder Público;
- regularização do aeroporto junto ao Comando da Aeronáutica;
- implantação de cerca, delimitando a área patrimonial com 151,00 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- implantação de via de acesso ao aeroporto;
- implantação de pista de pouso e decolagem com 1.550 m x 30 m;
- implantação de saída com 189 m x 18 m, localizada preferencialmente no terço da pista de pouso e decolagem, e de pátio de aeronaves com 10.750 m²;
- pavimentação da área de movimento em asfalto e com suporte de 33/F/B/X/T;
- construção de terminal de passageiros com 675 m² e de estacionamento de veículos com 1.875 m², ambos localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice 1 - Tipologia de Aeroportos;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “A”;
- construção de edificação com 15 m² para abrigar a estação de telecomunicações;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- ampliação do comprimento da pista de pouso e decolagem, em 300 m, e sua largura em 15 metros, totalizando 1.800 m x 45 m;

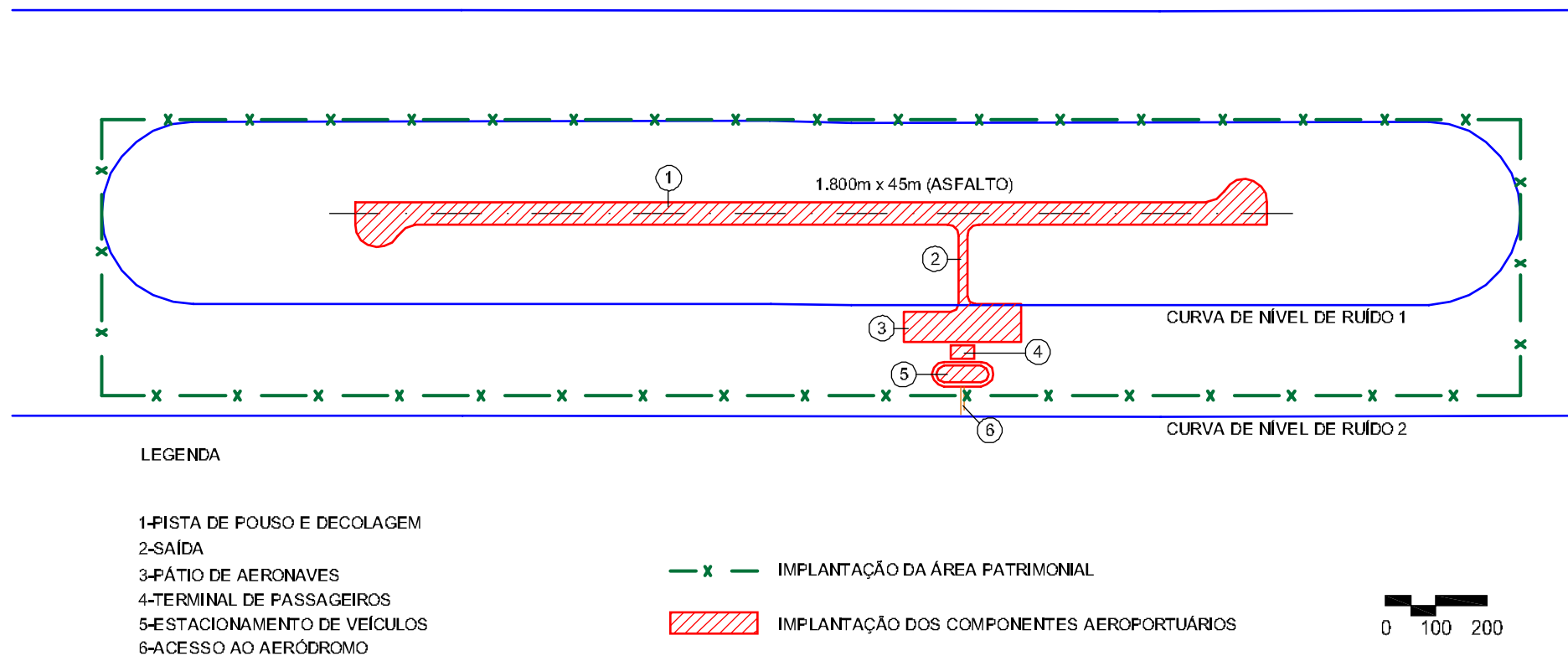


- ampliação do comprimento do pátio de aeronaves em 55 m, de acordo com a planta em anexo, totalizando 15.375 m²;
- ampliação do terminal de passageiros para 1.115 m² e do estacionamento de veículos para 3.200 m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	7.796.250,00	-	-	7.796.250,00
		ampliação	-	6.366.940,00	-	6.366.940,00
	Pista de Táxi	implantação	589.400,00	-	-	589.400,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	1.862.440,00	-	-	1.862.440,00
		ampliação	-	801.285,00	-	801.285,00
		reforço	-	-	-	-
Drenagem	construção	1.024.810,00	716.825,00	-	1.741.635,00	
Subtotal			11.272.900,00	7.885.050,00	-	19.157.950,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	ampliação	767.540,00	500.320,00		1.267.860,00
	Estacionamento de Veículos	construção	60.000,00	-	-	60.000,00
		ampliação	-	42.400,00	-	42.400,00
Subtotal			827.540,00	42.400,00	-	102.400,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	481.420,00	417.800,00	-	899.220,00
Subtotal			3.173.880,00	417.800,00	-	3.591.680,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	141.450,00	-	-	141.450,00
	Área de Abrigo	construção	84.000,00	-	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
Subtotal			1.277.665,00	-	-	1.277.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	610.215,00	113.550,00	-	723.765,00
	Obras Complementares	construção	179.460,00	25.020,00	-	204.480,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	94.620,00	16.285,00	-	110.905,00
Subtotal			884.295,00	154.855,00	-	1.039.150,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	1.067.425,00	585.030,00	-	1.652.455,00
Subtotal			1.067.425,00	585.030,00	-	1.652.455,00
TOTAL			18.503.705,00	9.585.455,00	-	28.089.160,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Complementar
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 53,94

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ manutenção	implantação/ manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.260	1.260	1.260
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	50	50	50
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		cascalho	cascalho	cascalho
SUPORTE (PCN)		5.600kg/ 0,50MPa	5.600kg/ 0,50MPa	5.600kg/ 0,50MPa
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		210	210	210
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		-	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	-	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Colíder foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos com a finalidade de prover integração, pelo modo aéreo, à região norte do Estado, não estando prevista a operação de tráfego aéreo regular. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Complementar, devendo estar capacitada para o atendimento de aeronaves da aviação geral, a partir da primeira fase.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 53,94ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista, de vias em terra nas laterais direita e esquerda e na cabeceira 18 e de hangares localizados na lateral esquerda, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- ampliação do comprimento e da largura da pista de pouso e decolagem, totalizando 1.260m x 30m, em cascalho;
- implantação de saída e de pátio de aeronaves, ambos em cascalho e com suporte de 5.600kg/0,50MPa;
- remoção de duas residências e tanque localizados na lateral esquerda;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das instalações existentes;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- construção de estacionamento de veículos, localizado atrás do atual terminal de passageiros e de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “B”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações.

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	-	-	-	-
		ampliação	455.040,00	-	-	455.040,00
		reforço	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	21.600,00	-	-	21.600,00
		ampliação	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	144.000,00	-	-	144.000,00
		ampliação	-	-	-	-
Drenagem	construção	59.905,00	-	-	59.905,00	
Subtotal			680.545,00	-	-	680.545,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	-	-	-
	Estacionamento de Veículos	construção	-	12.000,00	-	12.000,00
Subtotal			-	12.000,00	-	12.000,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	-	342.000,00	342.000,00
	Edificação	construção	-	-	6.000,00	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	-	348.000,00	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	9.765,00	2.400,00	1.260,00	13.425,00
	Obras Complementares	construção	2.325,00		300,00	2.625,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	1.395,00	360,00	180,00	1.935,00
Subtotal			13.485,00	2.760,00	1.740,00	17.985,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	50.355,00	960,00	22.735,00	74.050,00
Subtotal			50.355,00	960,00	22.735,00	74.050,00
TOTAL			1.080.075,00	15.720,00	372.475,00	1.468.270,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Complementar
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Novo sítio
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 61,30

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ manutenção	manutenção	implantação/ manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.230	1.230	1.230
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	85	85	85
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		grama	grama	grama
SUPORTE (PCN)		6/F/B/Y/T	6/F/B/Y/T	6/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		-	110/140	110/140
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		-	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	-	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Corixá foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos com a finalidade de prover integração, pelo modo aéreo, à região sudoeste do Estado, não estando prevista a operação de tráfego aéreo regular. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Complementar, devendo estar capacitado para o atendimento de aeronaves da aviação geral, a partir da primeira fase.

De acordo com informações do Governo do estado, o atual aeródromo de Corixá encontra-se desativado e sem condições de aproveitamento do atual sítio, uma vez que se encontra envolvido pela malha urbana e sua infra-estrutura totalmente descaracterizada. Desta forma, esta unidade foi considerada como localidade no Campo de Estudos e propõe-se sua implantação em novo sítio aeroportuário.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 61,30ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- implantação de pista de pouso e decolagem com 1.230m x 30m, em grama, com suporte de 6/F/B/Y/T;
- implantação de saída e de pátio de aeronaves, ambos em grama e com suporte de 6/F/B/Y/T, preferencialmente no terço da lateral esquerda da pista de pouso e decolagem;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- construção de terminal de passageiros e estacionamento de veículos, ambos localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “B”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações.

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	1.760.130,00	-	-	1.760.130,00
		ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	60.820,00	-	-	60.820,00
		ampliação	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	238.500,00	-	-	238.500,00
		ampliação	-	-	-	-
Drenagem	construção	205.945,00	-	-	205.945,00	
Subtotal			2.265.395,00	-	-	2.265.395,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	159.195,00	-	159.195,00
	Estacionamento de Veículos	construção	-	12.000,00	-	12.000,00
Subtotal			-	171.195,00	-	171.195,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	-	342.000,00	342.000,00
	Edificação	construção	-	-	6.000,00	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	-	348.000,00	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	9.765,00	35.835,00	1.260,00	46.860,00
	Obras Complementares	construção	2.325,00	7.960,00	300,00	10.585,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	1.395,00	5.140,00	180,00	6.715,00
Subtotal			13.485,00	48.935,00	1.740,00	64.160,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	153.370,00	14.310,00	22.735,00	190.415,00
Subtotal			153.370,00	14.310,00	22.735,00	190.415,00
TOTAL			2.767.940,00	234.440,00	372.475,00	3.374.855,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 67,54

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.480	1.480	1.480
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	80	80	80
	largura (m)	20	20	20
PÁTIO	área (m²)	6.080	6.080	6.080
	comprimento (m)	152	152	152
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	Asfalto
SUPORTE (PCN)		13/F/C/Y/U	13/F/C/Y/U	13/F/C/Y/U
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		120	120	120
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		2.500	2.500	2.500
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Diamantino foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao médio potencial sócio-econômico verificado do município no contexto estadual, não apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como local, devendo desempenhar a função de atendimento à região sudoeste do Estado.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 67,54ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação existente no entorno da pista, nas laterais e no prolongamento das cabeceiras, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- ampliação da largura da pista de pouso e decolagem, totalizando 1.480m x 30 m, em asfalto;
- ampliação da largura do pátio de aeronaves na direção da pista de pouso e decolagem, totalizando 152m x 40m, em asfalto;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo "B";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	1.571.405,00	-	-	1.571.405,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	230.555,00	-	-	230.555,00
	Drenagem	construção	180.200,00	-	-	180.200,00
Subtotal			1.982.160,00	-	-	1.982.160,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	-	-	-
	Estacionamento de Veículos	construção	-	-	-	-
Subtotal			-	-	-	-
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	9.765,00	1.260,00	-	11.025,00
	Obras Complementares	construção	2.325,00	300,00	-	2.625,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	1.395,00	180,00	-	1.575,00
Subtotal			13.485,00	1.740,00	-	15.225,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	134.960,00	22.735,00	-	157.695,00
Subtotal			134.960,00	22.735,00	-	157.695,00
TOTAL			2.466.295,00	372.475,00	-	2.838.770,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Turístico
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Médio Porte
LOCALIZAÇÃO: Novo Sítio
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 138,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	4	4	4
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	localização/ implantação	manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.600	1.600	1.600
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	179	179	179
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	10.750	10.750	10.750
	comprimento (m)	175	175	175
	largura (m)	60/65	60/65	60/65
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		675	675	675
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		1.875	1.875	1.875
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN/FR	BN/FR	BN/FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

A localidade de Jaciara foi incluída na Rede Estadual a fim de atender à demanda turística do município, porém, devido às dificuldades de expansão do sítio aeroportuário, em função do seu envolvimento pela malha urbana e à existência de obstáculos que inviabilizam a implantação de infra-estrutura adequada ao código e tipo de operação previstos, propõe-se um novo sítio aeroportuário que possibilite o atendimento desta parcela da demanda.

Neste contexto, o aeroporto a ser implantado foi classificado como Turístico, devendo estar capacitado para o atendimento da aviação não regular de médio porte, a partir da primeira fase de planejamento. Entretanto, cabe ressaltar que, em complementação à atividade turística, está sendo prevista a operação da aviação regular para esta unidade.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- escolha de sítio aeroportuário para desenvolvimento da futura unidade aeroportuária;
- transferência de sua propriedade para o Poder Público;
- regularização do aeroporto junto ao Comando da Aeronáutica;
- implantação de cerca, delimitando a área patrimonial com 138,00 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- implantação de via de acesso ao aeroporto;
- implantação de pista de pouso e decolagem com 1.600 m x 30 m, de saída com 179 m x 18 m, localizada preferencialmente no terço da pista de pouso e decolagem, e de pátio de aeronaves com 10.750 m², todos em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;
- construção de terminal de passageiros com 675 m² e de estacionamento de veículos com 1.875 m², ambos localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo "A";
- construção de edificação com 15 m² para abrigar a estação de telecomunicações;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;



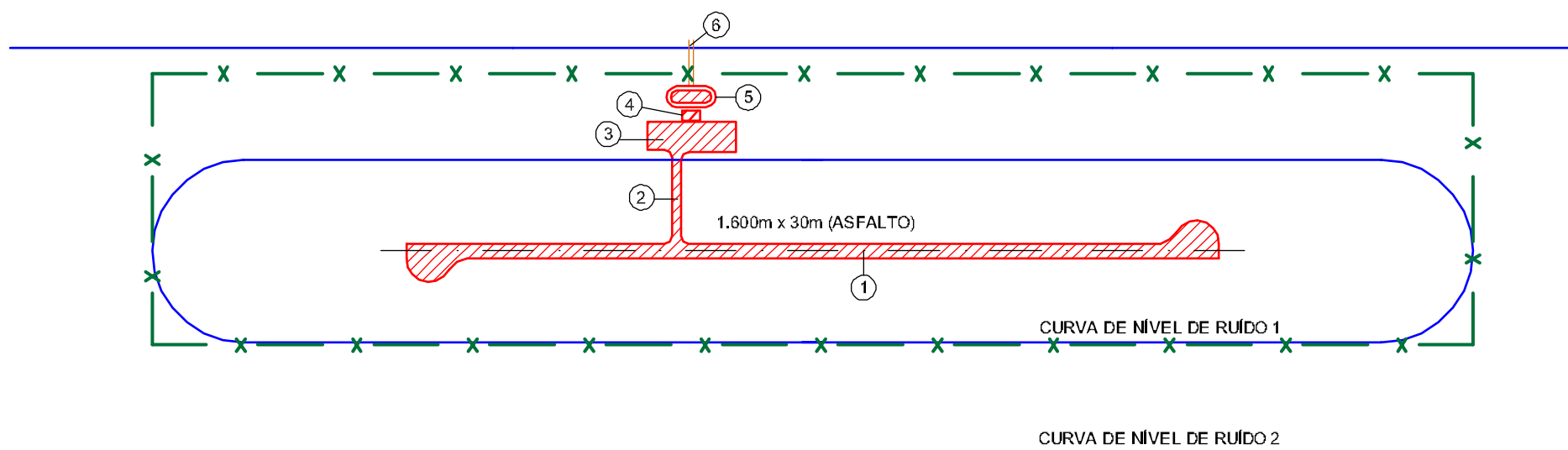
2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- manutenção das instalações existentes;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





LEGENDA

- 1-PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
- 2-SAÍDA
- 3-PÁTIO DE AERONAVES
- 4-TERMINAL DE PASSAGEIROS
- 5-ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
- 6-ACESSO AO AERÓDROMO

- x — IMPLANTAÇÃO DA ÁREA PATRIMONIAL
- IMPLANTAÇÃO DOS COMPONENTES AEROPORTUÁRIOS

0 100 200



GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	4.421.760,00	-	-	4.421.760,00
		ampliação	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	131.920,00	-	-	131.920,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	990.290	-	-	990.290
		ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
Drenagem	construção	554.400,00	-	-	554.400,00	
Subtotal			6.098.370,00	-	-	6.098.370,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	767.540,00	-	-	767.540,00
	Estacionamento de Veículos	construção	60.000,00	-	-	60.000,00
Subtotal			827.540,00	-	-	827.540,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	497.620,00	-	-	497.620,00
Subtotal			3.190.080,00	-	-	3.190.080,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	142.600,00	-	-	142.600,00
	Área de Abrigo	construção	84.000,00	-	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
Subtotal			1.278.815,00	-	-	1.278.815,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	391.265,00	-	-	391.265,00
	Obras Complementares	construção	100.565,00	-	-	100.565,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	56.810,00	-	-	56.810,00
Subtotal			548.640,00	-	-	548.640,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	710.390,00	-	-	710.390,00
Subtotal			710.390,00	-	-	710.390,00
TOTAL			12.653.835,00	-	-	12.653.835,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Novo Sítio
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 119,50

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	2	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	localização/ implantação	adequação/ manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1200	1680	1680
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	199	179	179
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	5.000	7.500	7.500
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	60	60
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		185	345	345
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		500	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN / FR	BN / FR	BN / FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	3	3

O Aeródromo de Juara foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao médio potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Regional, devendo desempenhar a função de atendimento à região noroeste do Estado e estar capacitado para receber aeronaves de pequeno porte a partir da primeira fase de implantação.

Devido às dificuldades de expansão do sítio aeroportuário, em função da existência de obstáculos, como ocupação urbana, o Rio Arinos e caminhos e vias em terra, que inviabilizam a implantação de infraestrutura adequada ao código e tipo de operação previstos, propõe-se o desenvolvimento deste aeroporto em novo sítio, a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- escolha de sítio aeroportuário para desenvolvimento da futura unidade aeroportuária;
- transferência de sua propriedade para o Poder Público;
- regularização do aeródromo junto ao Comando da Aeronáutica;
- implantação de cerca, delimitando a área patrimonial com 119,50 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- implantação de via de acesso ao aeroporto;
- implantação de pista de pouso e decolagem com 1.200m x 30m, de saída com 199m x 18m e de pátio de aeronaves com 5.000 m², todos em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;
- implantação de terminal de passageiros com 185m² e de estacionamento de veículos com 500 m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo "A";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

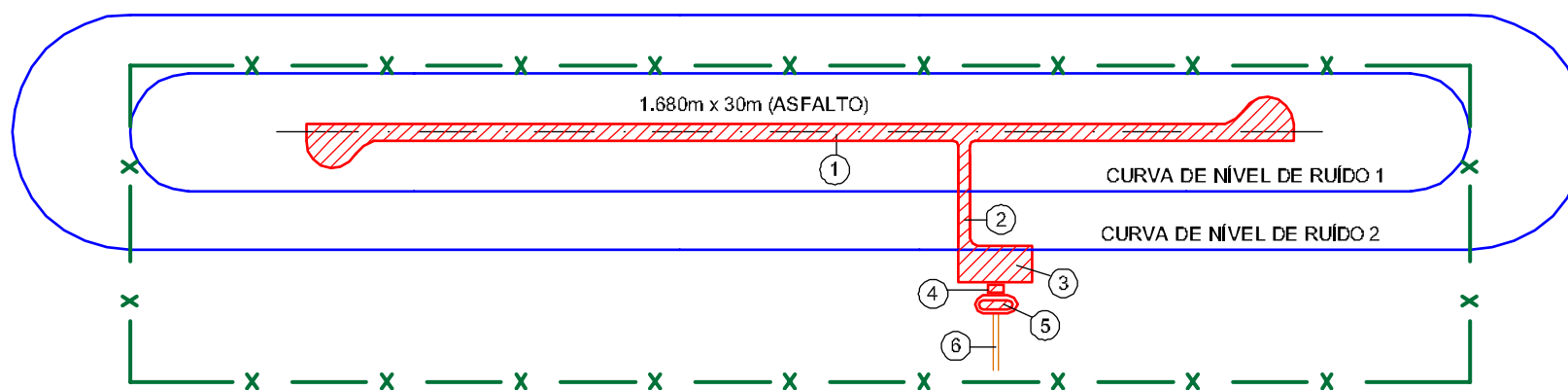
- ampliação do comprimento da pista de pouso e decolagem em 480m, totalizando 1.680m x 30m, em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;

- ampliação da largura do pátio de aeronaves, em direção à pista de pouso e decolagem, com a conseqüente redução da saída para 179m, totalizando 125m x 60m, em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;
- ampliação do terminal de passageiros para 345 m² e do estacionamento de veículos para 800 m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- adequação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





LEGENDA:

- 1-PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
- 2-SAÍDA
- 3-PÁTIO DE AERONAVES
- 4-TERMINAL DE PASSAGEIROS
- 5-ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
- 6-ACESSO AO AERÓDROMO

— x — IMPLANTAÇÃO DA ÁREA PATRIMONIAL

 IMPLANTAÇÃO DOS COMPONENTES AEROPORTUÁRIOS

0 100 200

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	3.276.000,00	-	-	3.276.000,00
		ampliação	-	1.310.400,00	-	1.310.400,00
	Pista de Táxi	implantação	325.965,00	-	-	325.965,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	455.000,00	-	-	455.000,00
		ampliação	-	227.500,00	-	227.500,00
		reforço	-	-	-	-
	Drenagem	construção	405.700,00	153.790,00	-	559.490,00
	Subtotal		4.462.665,00	1.691.690,00	-	6.154.355,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	constr./ampl.	210.365,00	181.935,00		392.300,00
	Estacionamento de Veículos	construção	16.000,00	-	-	16.000,00
		ampliação	-	9.600,00	-	9.600,00
	Subtotal		226.365,00	191.535,00	-	417.900,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	337.220,00	131.800,00	-	469.020,00
	Subtotal		3.029.680,00	131.800,00	-	3.161.480,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	262.350,00	-	517.415,00
	Área Operacional	construção	46.125,00	-	-	46.125,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
	Subtotal		335.315,00	262.350,00	-	597.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	243.040,00	40.130,00	-	278.635,00
	Obras Complementares	construção	57.105,00	9.100,00	-	65.125,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	37.745,00	5.750,00	-	39.845,00
	Subtotal		334.890,00	54.980,00	-	389.870,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	528.705,00	134.555,00	-	663.260,00
	Subtotal		528.705,00	134.555,00	-	663.260,00
	TOTAL		8.917.620,00	2.466.910,00	-	11.384.530,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 74,88

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	2	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	implantação/ adequação	adequação / manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.600	1.700	1.700
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	130	170	170
	largura (m)	17	18	18
PÁTIO	área (m²)	6.000	7.500	7.500
	comprimento (m)	100	125	125
	largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		5.500kg/0,50 Mpa	14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		185	345	345
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		500	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN/FR	BN/FR	BN/FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	3	3

O Aeródromo de Juína foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao médio potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual, e por ter apresentado expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Regional, devendo estar capacitada a operar aviação regular de pequeno porte, a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- manutenção da cerca, delimitando a área patrimonial com 74,88 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista e de caminhos em terra localizados na lateral direita e na cabeceira 35, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- realocação do PAA localizado na lateral direita, de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- remoção das edificações localizadas na lateral direita da pista de pouso;
- desativação do terminal de passageiros e do estacionamento de veículos, para permitir a construção do novo pátio de aeronaves;
- construção do terminal de passageiros e do estacionamento de veículos, de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “A”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações.

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

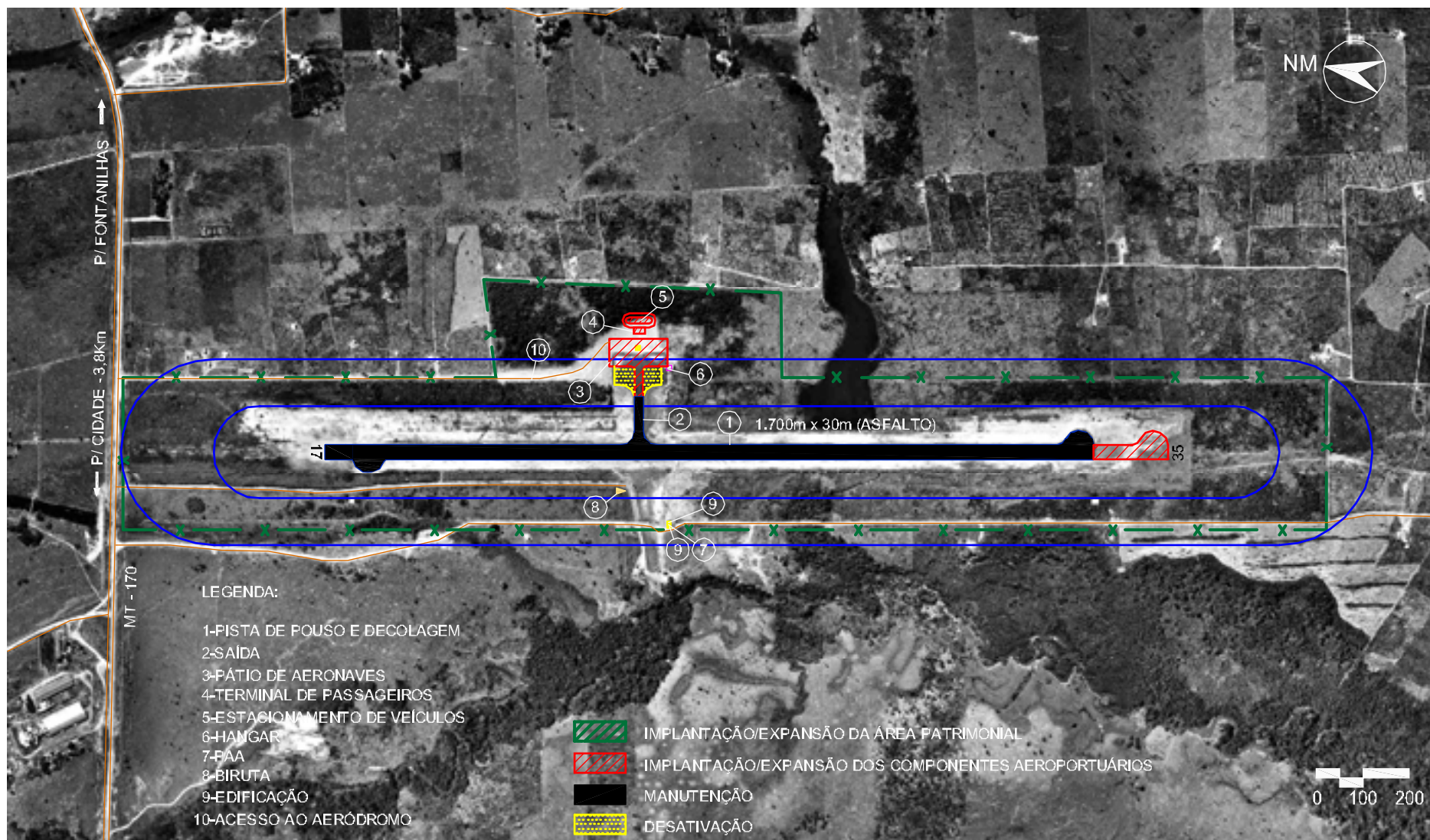
- ampliação e reforço do pavimento da pista de pouso e decolagem no sentido da cabeceira 35, de forma a totalizar 1.700m x 30m, em asfalto, com suporte de 14/F/B/Y/T;

- ampliação do comprimento e da largura da saída, totalizando 170x18 m, com a conseqüente desativação do atual pátio, conforme exigido pelo código do aeródromo;
- implantação do novo pátio de aeronaves com 7.500 m², em asfalto, com suporte de 14/F/B/Y/T e localizado conforme apresentado na planta de Configuração Proposta;
- ampliação do terminal de passageiros para 345,00 m² e do estacionamento de veículos para 800 m², conforme os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- adequação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações.

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	142.200,00	-	142.200,00
		reforço	-	1.036.800,00	-	1.036.800,00
	Pista de Táxi	ampliação	-	34.130,00	-	34.130,00
		reforço	-	5.620,00	-	5.620,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	-	355.500,00	-	355.500,00
		ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Drenagem	construção	-	53.185,00	-	53.185,00
Subtotal			-	1.627.435,00	-	1.627.435,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	210.365,00	181.935,00		392.300,00
	Estacionamento de Veículos	construção	16.000,00	-	-	16.000,00
		ampliação	-	9.600,00	-	9.600,00
Subtotal			226.365,00	191.535,00	-	417.900,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	412.800,00	150.600,00	-	563.400,00
Subtotal			3.105.260,00	150.600,00	-	3.255.860,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	262.350,00	-	517.415,00
	Área Operacional	construção	46.125,00	-	-	46.125,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.315,00	262.350,00	-	597.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	243.040,00	40.130,00	-	283.170,00
	Obras Complementares	construção	57.105,00	9.100,00	-	66.205,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	34.745,00	5.750,00	-	40.295,00
Subtotal			334.890,00	54.980,00	-	389.870,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	243.540,00	131.600,00	-	375.140,00
Subtotal			243.540,00	131.600,00	-	375.140,00
TOTAL			4.245.370,00	2.418.500,00	-	6.663.870,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 106,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	2	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	implantação / manutenção	adequação / manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.450	1.520	1.520
	largura (m)	23	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	202.5	179	179
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	5.000	7.500	7.500
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	60	60
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		5.700kg / 0,5 MPa	14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		185	345	345
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		500	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN / FR	BN / FR	BN / FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	3	3

O Aeródromo de Lucas do Rio Verde foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao médio potencial sócio-econômico verificado no município, apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, esta unidade foi classificada como Regional, devendo desempenhar a função de atendimento à região central do Estado e estar capacitado a operar aeronaves de pequeno porte da aviação regular a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- implantação de cerca, delimitando a área patrimonial com 106,05ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- desativação da saída e do pátio de estacionamento de aeronaves existentes, a fim de desobstruir as superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo ;
- implantação de saída com 202,5m x 18m, em asfalto e com suporte de 5.700kg/0,5MPa;
- implantação de novo pátio de estacionamento de aeronaves, com 5.000m², ao lado dos hangares e do PAA , em asfalto e com suporte de 5.700kg/0,5MPa;
- construção de terminal de passageiros com 185m² e de estacionamento de veículos com 500m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “A”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- ampliação do comprimento da pista de pouso e decolagem, em 70m na direção da cabeceira 26, e da largura, totalizando 1.520m x 30m, em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;

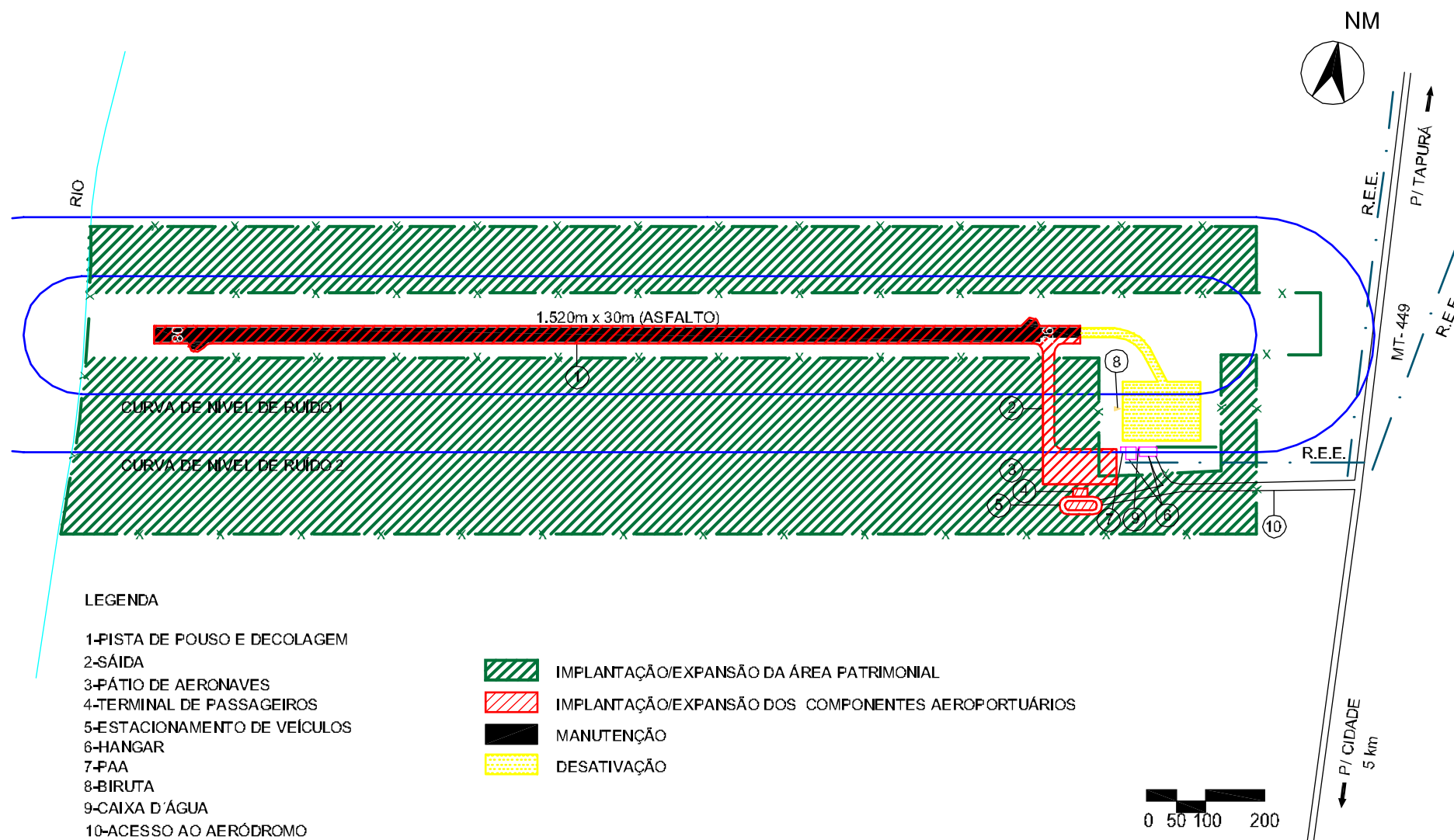


- ampliação do pátio de estacionamento de aeronaves para 7.500m², em direção à pista de pouso e decolagem, em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T, com a conseqüente redução da saída para 179m x 18m;
- ampliação do terminal de passageiros para 345m² e do estacionamento de veículos para 800 m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- adequação do serviço de salvamento e combate a incêndio à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	597.190,00	-	597.190,00
		reforço	-	730.365,00	-	730.365,00
	Pista de Táxi	implantação	177.695,00	-	-	177.695,00
		reforço	-	70.565,00	-	70.565,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	243.750,00	-	-	243.750,00
		ampliação	-	121.875,00	-	121.875,00
		reforço	-	109.500,00	-	109.500,00
	Drenagem	construção	42.145,00	71.910,00	-	114.055,00
	Subtotal		463.590,00	1.701.405,00	-	2.164.995,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	ampliação	210.365,00	181.935,00	-	392.300,00
	Estacionamento de Veículos	construção	16.000,00	-	-	16.000,00
		ampliação	-	9.600,00	-	9.600,00
	Subtotal		226.365,00	191.535,00	-	417.900,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	381.590,00	320.260,00	-	701.850,00
	Subtotal		3.074.050,00	320.260,00	-	3.394.310,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	262.350,00	-	517.415,00
	Área Operacional	construção	46.125,00	-	-	46.125,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
	Subtotal		335.315,00	262.350,00	-	597.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	245.325,00	40.130,00	-	285.455,00
	Obras Complementares	construção	68.530,00	9.100,00	-	77.630,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	34.745,00	5.750,00	-	40.495,00
	Subtotal		348.600,00	54.980,00	-	403.580,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	272.540,00	147.435,00	-	419.975,00
	Subtotal		272.540,00	147.435,00	-	419.975,00
	TOTAL		4.720.460,00	2.677.965,00	-	7.398.425,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 206,52

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	adequação/ implantação	manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1850	1850	1850
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	184	184	190
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	7.500	7.500	7.500
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		345	345	345
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		800	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN / FR	BN / FR	BN / FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

O Aeródromo de Matupá foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial de geração de tráfego por transporte aéreo regular verificado a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, esta unidade foi classificada como Regional, devendo desempenhar a função de atendimento à região norte do Estado, e estar capacitada a operar aeronaves de pequeno porte da aviação regular, a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- implantação de cerca, delimitando área patrimonial com 206,52ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- implantação de via de acesso ao aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação e vias em terra existentes no entorno da pista, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- ampliação da largura da pista de pouso e decolagem, totalizando 1.850m x 30m, em asfalto;
- reforço do suporte da pista de pouso e decolagem para 14/F/B/Y/T;
- ampliação da saída, totalizando 184m x 18m, em asfalto, e com suporte de 14/F/B/Y/T, aproveitando a via de acesso aos hangares existente;
- desativação do pátio de aeronaves existente;
- implantação de novo pátio de estacionamento de aeronaves, com 7.500m², em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T;
- desativação do terminal de passageiros existente;
- implantação de novo terminal de passageiros com 345m² e de estacionamento de veículos com 800m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação do sistema de proteção ao vôo ao tipo "A";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

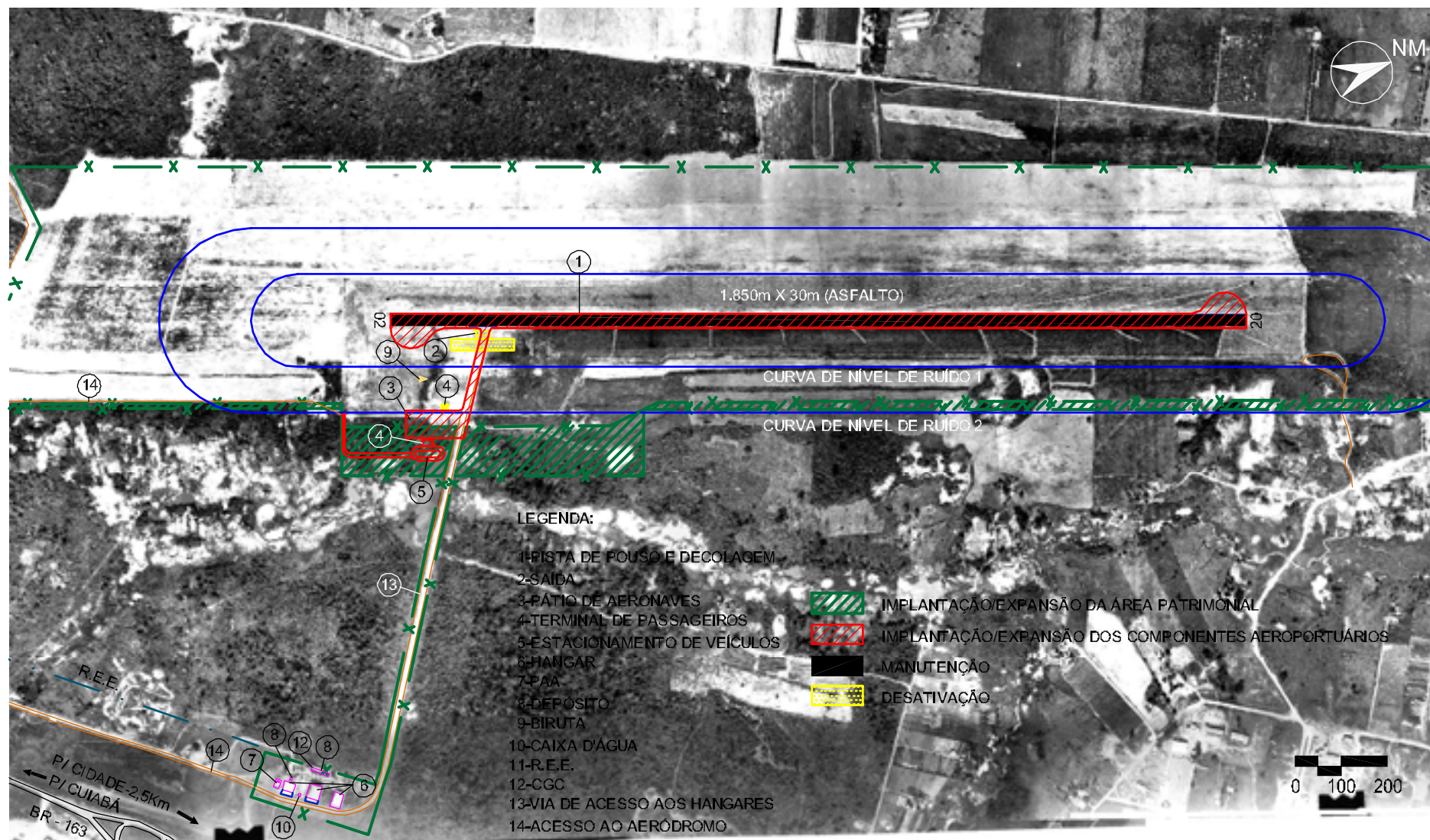
2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- manutenção das instalações existentes;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	613.275,00	-	-	613.275,00
		reforço	952.105,00	-	-	952.105,00
	Pista de Táxi	ampliação	141.375,00	-	-	141.375,00
		reforço	11.380,00	-	-	11.380,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	382.500,00	-	-	382.500,00
		ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Drenagem	construção	113.715,00	-	-	113.715,00
Subtotal			2.214.800,00	-	-	2.214.800,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	392.300,00	-	-	392.300,00
	Estacionamento de Veículos	construção	25.600,00	-	-	25.600,00
Subtotal			417.900,00	-	-	417.900,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	481.890,00	-	-	481.890,00
Subtotal			3.174.350,00	-	-	3.174.350,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	262.350,00	-	-	262.350,00
	Área Operacional	construção	46.125,00	-	-	46.125,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			342.600,00	-	-	342.600,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	283.170,00	-	-	283.170,00
	Obras Complementares	construção	66.205,00	-	-	66.205,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	40.490,00	-	-	40.490,00
Subtotal			389.865,00	-	-	389.865,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	408.020,00	-	-	408.020,00
Subtotal			408.020,00	-	-	408.020,00
TOTAL			6.947.535,00	-	-	6.947.535,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 70,35

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ adequação	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.500	1.500	1.500
	largura (m)	45	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	200/215	208/223	208/223
	largura (m)	30/30	15/15	15/15
PÁTIO	área (m²)	7.500	7.500	7.500
	comprimento (m)	150	150	150
	largura (m)	50	50	50
REVESTIMENTO		cascalho	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		10/F/C/Y/U	10/F/C/Y/U	10/F/C/Y/U
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		160	160	160
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		5.000	5.000	5.000
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		FR	FR	FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Nova Xavantina foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual, não apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Local, devendo desempenhar a função de atendimento à região sudeste do Estado.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 70,35ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através do deslocamento da cabeceira 03, da remoção da vegetação existente no entorno da pista e de caminho em terra na lateral direita, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- deslocamento da cabeceira 03 e ampliação da pista de pouso e decolagem no sentido da cabeceira 21, de forma a totalizar 1500m x 45m, em cascalho;
- adequação do estacionamento de veículos, localizado de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- pavimentação da pista de pouso e decolagem em asfalto, totalizando 1.500m x 30m, com suporte de 10/F/C/Y/U;
- adequação do comprimento das saídas, devido à redução da largura da pista;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “B”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	22.755,00	-	-	22.755,00
		pavimentação	-	1.417.500,00	-	1.417.500,00
	Pista de Táxi	pavimentação	-	203.650,00	-	203.650,00
	Pátio de Aeronaves	pavimentação	-	236.250,00	-	236.250,00
	Drenagem	construção	2.280,00	185.740,00	-	188.020,00
Subtotal			25.035,00	2.043.140,00	-	2.068.175,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	-	-	-
	Estacionamento de Veículos	construção	-	-	-	-
Subtotal			-	-	-	-
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	9.850,00	1.590,00	-	11.440,00
	Obras Complementares	construção	2.745,00	355,00	-	3.100,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	1.395,00	300,00	-	1.695,00
Subtotal			13.990,00	2.245,00	-	16.235,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	8.975,00	179.505,00	-	188.480,00
Subtotal			8.975,00	179.505,00	-	188.480,00
TOTAL			383.690,00	2.572.890,00	-	2.956.580,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 52,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.500	1.500	1.500
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	93,5	93,5	93,5
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		cascalho	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		5.700 kg/0,50 MPa	5.700 kg/0,50 MPa	5.700 kg/0,50 MPa
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		110/140	110/140	110/140
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		345/375	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Paranatinga foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual, não apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular. Desta forma essa unidade aeroportuária foi classificada como Local, devendo desempenhar a função de atendimento à região central do Estado.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- implantação de cerca, delimitando a área patrimonial com 52,00 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação existente no entorno da pista, de edificações localizadas na lateral esquerda, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- deslocamento da via em terra localizada no prolongamento da cabeceira 13, de forma a possibilitar a ampliação do comprimento da pista de pouso e decolagem em 500 m e adequação da sua largura, totalizando 1.500 x 30 m, em cascalho;
- implantação de saída e de pátio de aeronaves, na lateral esquerda, ambos em cascalho, com suporte de 5.700 kg/0,50 MPa;
- construção de terminal de passageiros e estacionamento de veículos, localizado de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- pavimentação da área de movimento em asfalto, com suporte de 5.700 kg/0,50 MPa;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo "B";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	720.000,00	-	-	720.000,00
		pavimentação	-	355.500,00	-	355.500,00
		reforço	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	40.395,00	-	-	40.395,00
		reforço /pav	-	11.080,00	-	11.080,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	144.000,00	-	-	144.000,00
		reforço / pav	-	39.500,00	-	39.500,00
Drenagem	construção	90.440,00	-	-	90.440,00	
Subtotal			994.835,00	406.080,00	-	1.400.915,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	159.195,00	-	-	159.195,00
	Estacionamento de Veículos	construção	12.000,00	-	-	12.000,00
Subtotal			171.195,00	-	-	171.195,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	45.600,00	1.260,00	-	46.860,00
	Obras Complementares	construção	10.285,00	300,00	-	10.585,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	6.535,00	180,00	-	6.715,00
Subtotal			62.420,00	1.740,00	-	64.160,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	85.090,00	49.130,00	-	134.220,00
Subtotal			85.090,00	49.130,00	-	134.220,00
TOTAL			1.649.230,00	804.950,00	-	2.454.180,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Turístico
CÓDIGO: 4C
TIPO DE AVIAÇÃO: Grande Porte
LOCALIZAÇÃO: Novo Sítio
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 177,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	5a	5a	5b
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	localização/ implantação	manutenção	adequação/ manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1800	1800	2200
	largura (m)	45	45	45
SAÍDA	comprimento (m)	186,5	186,5	171,5
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	15.375	15.375	17.850
	comprimento (m)	230	230	240
	largura (m)	60/75	60/75	60/90
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		33/F/B/X/T	33/F/B/X/T	36/F/B/X/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		1.115	1.115	1.350
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		3.200	3.200	4.000
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN / FR	BN / FR	BN / FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

O aeródromo de Poconé foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico verificado no contexto estadual. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Turística, devendo desempenhar a função de atendimento à região sudoeste do Estado.

Devido às dificuldades de expansão do sítio aeroportuário, em função da existência de obstáculos, como ocupação urbana e caminhos e vias em terra, que inviabilizam a implantação de infra-estrutura adequada ao código e tipo de operação previstos, propõe-se o desenvolvimento deste aeroporto em novo sítio, a partir do primeiro horizonte de planejamento.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- escolha de sítio aeroportuário para desenvolvimento da futura unidade aeroportuária;
- transferência de sua propriedade para o Poder Público;
- regularização do aeródromo junto ao Comando da Aeronáutica;
- implantação de cerca, delimitando área patrimonial com 177,00ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- implantação de via de acesso ao aeroporto;
- implantação de pista de pouso e decolagem com 1.800m x 45m, de saída com 186,5m x 18m e de pátio de aeronaves com 15.375m², todos em asfalto e com suporte de 33/F/B/X/T;
- implantação de terminal de passageiros com 1.115m² e de estacionamento de veículos com 3.200 m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo "A";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

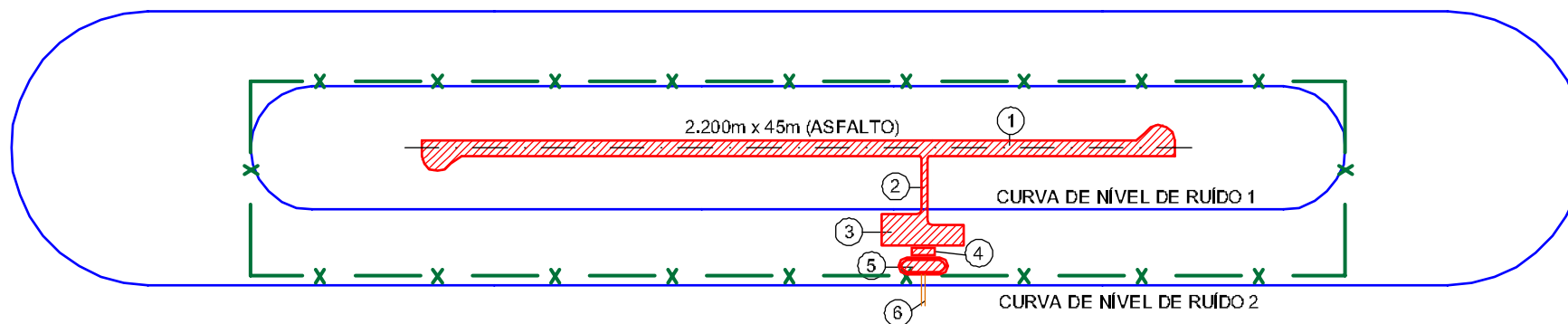
- manutenção das instalações existentes;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- ampliação da pista de pouso e decolagem, em asfalto, totalizando

- 2.200m x 45m com suporte de 36/F/B/X/T;
- ampliação da largura do pátio de aeronaves, em direção à pista de pouso e decolagem, com a conseqüente redução da saída para 171,5m, totalizando 240m x 90m, em asfalto e com suporte de 36/F/B/X/T;
- ampliação do terminal de passageiros para 1.350m² e do estacionamento de veículos para 4.000m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- manutenção das demais instalações.





LEGENDA

- 1-PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
- 2-SAÍDA
- 3-PÁTIO DE AERONAVES
- 4-TERMINAL DE PASSAGEIROS
- 5-ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
- 6-ACESSO AO AERÓDROMO

- X — IMPLANTAÇÃO DA ÁREA PATRIMONIAL
- IMPLANTAÇÃO DOS COMPONENTES AEROPORTUÁRIOS



GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	14.033.250,00	-	-	14.033.250,00
		ampliação	-	-	3.159.000,00	3.159.000,00
		reforço	-	-	3.645.000,00	3.645.000,00
	Pista de Táxi	implantação	581.605,00	-	-	581.605,00
		reforço	-	-	138.915,00	138.915,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	2.663.720,00	-	-	2.663.720,00
		ampliação	-	-	434.365,00	434.365,00
		reforço	-	-	691.875,00	691.875,00
	Drenagem	construção	1.727.860,00	-	359.340,00	2.087.200,00
Subtotal			19.006.435,00	-	8.428.495,00	27.434.930,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	constr./ampl.	1.267.860,00		267.220,00	1.535.080,00
	Estacionamento de Veículos	construção	102.400,00	-	-	102.400,00
		ampliação	-	-	25.600,00	25.600,00
Subtotal			1370.260,00	-	292.820,00	1.663.080,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	611.670,00	-	119.700,00	731.370,00
Subtotal			3.304.130,00	-	119.700,00	3.423.830,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	142.600,00	-	-	142.600,00
	Área de Abrigo	construção	84.000,00	-	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
Subtotal			1.278.815,00	-	-	1.278.815,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	502.655,00	-	61.240,00	563.895,00
	Obras Complementares	construção	114.805,00	-	13.365,00	128.170,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	73.090,00	-	8.785,00	81.875,00
Subtotal			690.550,00	-	83.390,00	773.940,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	1.601.330,00	-	580.090,00	2.181.420,00
Subtotal			1.601.330,00	-	580.090,00	2.181.420,00
TOTAL			27.251.520,00	-	9.504.495,00	36.756.015,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 70,35

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.500	1.500	1.500
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	200	200	200
	largura (m)	20	20	20
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	100	100	100
	largura (m)	50	50	50
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		6/F/B/Y/T	6/F/B/Y/T	6/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		110/140	110/140	110/140
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		345/375	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O aeródromo de Pontes e Lacerda foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Local, devendo desempenhar a função de atendimento à região sudoeste do Estado.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- implantação de cerca, delimitando área patrimonial com 70,35ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista, de caixa d'água, de terminal de passageiros, de estacionamento de veículos, de hangares, de postes e de PAA localizados na lateral esquerda, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- adequação do suporte da pista de pouso e decolagem para 6/F/B/Y/T;
- construção de novo terminal de passageiros e de estacionamento de veículos, ambos localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo "B";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		pavimentação	-	-	-	-
		reforço	1.706.400,00	-	-	1.706.400,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	75.840,00	-	-	75.840,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	-	-	-	-
		reforço	189.600,00	-	-	189.600,00
	Drenagem	construção	-	-	-	-
Subtotal			1.971.840,00	-	-	1.971.840,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	159.195,00	-	-	159.195,00
	Estacionamento de Veículos	construção	12.000,00	-	-	12.000,00
Subtotal			171.195,00	-	-	171.195,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	45.600,00	1.260,00	-	46.860,00
	Obras Complementares	construção	10.285,00	300,00	-	10.585,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	6.535,00	180,00	-	6.715,00
Subtotal			62.420,00	1.740,00	-	64.160,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	148.600,00	22.735,00	-	171.335,00
Subtotal			148.600,00	22.735,00	-	171.335,00
TOTAL			2.689.745,00	372.475,00	-	3.062.220,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 52,17

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.570	1.570	1.570
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	50	50	50
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		5.000kg / 0,50MPa	5.000kg / 0,50MPa	5.000kg / 0,50MPa
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		110/140	110/140	110/140
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		345/375	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Primavera do Leste foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao médio potencial sócio-econômico verificado do município, no contexto estadual. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Local, devendo desempenhar a função de atendimento à região sudeste do Estado.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 52,17ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista, de vias em terra nas laterais e na cabeceira 01, da pista de pouso e decolagem 04/22, de PAA localizado na lateral direita, de nove hangares na lateral direita, de um hangar na lateral esquerda e de edificações em ambas as laterais, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- deslocamento da cabeceira 01 em 100m e ampliação da pista de pouso e decolagem no sentido da cabeceira 19, de forma a totalizar 1.570m x 30m, em asfalto;
- deslocamento da rede de energia elétrica na cabeceira 19 de forma a desobstruir o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;
- implantação de saída e de pátio de aeronaves, ambos em asfalto e com suporte de 5.000kg/0,50MPa, no terço da lateral esquerda da pista de pouso e decolagem;
- desativação do atual terminal de passageiros e do estacionamento de veículos;
- construção de novo terminal de passageiros e de estacionamento de veículos, ambos localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “B”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;



- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das demais instalações.



GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	970.560,00	-	-	970.560,00
	Pista de Táxi	implantação	21.600,00	-	-	21.600,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	144.000,00	-	-	144.000,00
	Drenagem	construção	113.620,00	-	-	113.620,00
Subtotal			1.249.780,00	-	-	1.249.780,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	159.195,00	-	-	159.195,00
	Estacionamento de Veículos	construção	12.000,00	-	-	12.000,00
Subtotal			171.195,00	-	-	171.195,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	45.600,00	1.260,00	-	46.860,00
	Obras Complementares	construção	10.285,00	300,00	-	10.585,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	6.535,00	180,00	-	6.715,00
Subtotal			62.420,00	1.740,00	-	64.160,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	101.665,00	22.735,00	-	124.400,00
Subtotal			101.665,00	22.735,00	-	124.400,00
TOTAL			1.920.750,00	372.475,00	-	2.293.225,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 4C
TIPO DE AVIAÇÃO: Grande Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 240,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	4	4	5a
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	implantação/ adequação	manutenção	adequação/ manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.850	1.850	1.850
	largura (m)	30	30	45
SAÍDA	comprimento (m)	170	170	162,5
	largura (m)	23	23	23
PÁTIO	área (m²)	13.125	13.125	17.250
	comprimento (m)	175	175	230
	largura (m)	75	75	75
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		28/F/B/X/U	28/F/B/X/U	33/F/B/X/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		675	675	1.115
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		6.000	6.000	6.000
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN,FR	BN,FR	BN,FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

O Aeródromo de Rondonópolis foi incluído na Rede Estadual de Aeroportos devido ao alto potencial sócio-econômico desta localidade, no contexto estadual, e por ter apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, esta unidade foi classificada como Regional, devendo estar capacitada para a operação de aeronaves de grande porte, a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- manutenção da cerca, delimitando a área patrimonial com 240,00 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação existente no entorno da pista, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- expansão do pátio de aeronaves no sentido longitudinal para 175m, totalizando 13.125 m², conforme apresentado na planta de Configuração Proposta, em asfalto e com suporte de 28/F/B/X/U;
- ampliação do terminal de passageiros para 675 m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação do serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- realocação dos tanques de combustível do PAA, de acordo com a NBR-9719, de julho/97;
- adequação do sistema de proteção ao voo ao tipo "A";
- construção de edificação com 15 m² para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

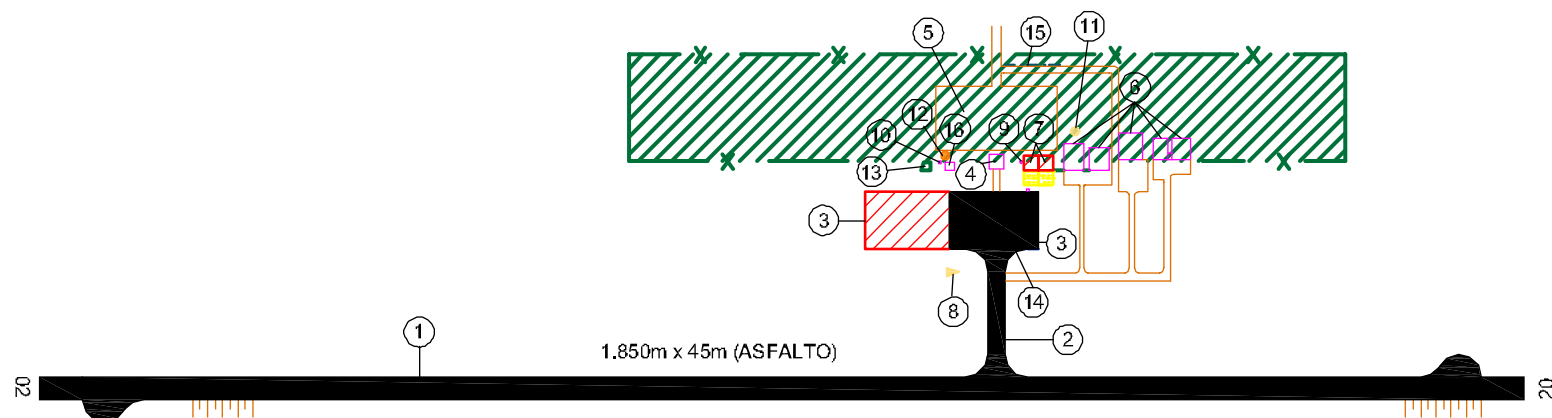
- manutenção das instalações existentes;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- ampliação da largura da pista de pouso e decolagem para 45 m;
- expansão do pátio de aeronaves, no sentido longitudinal, para 230m, totalizando 17.250 m², em asfalto;
- reforço do suporte da pista de pouso e decolagem para 33/F/B/X/T;

- ampliação do terminal de passageiros para 1.115 m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- manutenção das demais instalações;





LEGENDA:

1-PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
 2-SAÍDA
 3-PÁTIO DE AERONAVES
 4-TERMINAL DE PASSAGEIROS
 5-ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
 6-HANGAR
 7-PAA
 8-BIRUTA
 9-CAIXA D'ÁGUA

10-RÁDIO FAROL
 11-ANTENA
 12-FAROL ROTATIVO
 13-JARDIM METEOROLÓGICO
 14-ILHA DE CONCRETO
 15-R.E.E.
 16-EPTA



IMPLANTAÇÃO/EXPANSÃO DA ÁREA PATRIMONIAL



IMPLANTAÇÃO/EXPANSÃO DOS COMPONENTES AEROPORTUÁRIOS



MANUTENÇÃO



DESATIVAÇÃO

0 50 100 200

GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	4.807.690,00	4.807.690,00
		reforço	-	-	2.913.750,00	2.913.750,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	196.220,00	196.220,00
	Pátio de Aeronaves	ampliação	634.360,00	-	714.660,00	1.349.020,00
		implantação	-	-	689.065,00	689.065,00
		reforço	-	-	-	-
	Drenagem	construção	63.440,00	-	552.235,00	615.675,00
Subtotal			697.800,00	-	9.873.620,00	10.571.420,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	ampliação	312.705,00	-	500.320,00	813.025,00
	Estacionamento de Veículos	construção	-	-	-	-
Subtotal			312.705,00	-	500.320,00	813.025,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	579.000,00	-	339.650,00	918.650,00
Subtotal			3.271.460,00	-	339.650,00	3.611.110,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	141.450,00	-	-	141.450,00
	Área de Abrigo	construção	84.000,00	-	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
Subtotal			1.277.665,00	-	-	1.277.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	281.350,00	-	105.070,00	386.420,00
	Obras Complementares	construção	66.990,00	-	25.020,00	92.010,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	41.330,00	-	15.010,00	56.340,00
Subtotal			389.670,00	-	145.100,00	534.770,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	320.770,00	-	705.815,00	1.026.585,00
Subtotal			320.770,00	-	705.815,00	1.026.585,00
TOTAL			6.270.070,00	-	11.564.505,00	17.834.575,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 72,55

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ adequação	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.500	1.500	1.500
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	93,5	93,5	93,5
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		cascalho	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		8/F/B/Y/U	8/F/B/Y/U	8/F/B/Y/U
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		110/140	110/140	110/140
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		345/375	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Santa Terezinha foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Local, devendo desempenhar a função de atendimento à região nordeste do Estado.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 72,55ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista, de vias em terra nas laterais e na cabeceira 08, da antiga pista de pouso e decolagem existente, de PAA abandonado localizado no pátio de aeronaves e de hangar existente na lateral esquerda, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- ampliação da largura da pista de pouso e decolagem, totalizando 1.500m x 30m, em cascalho;
- implantação de saída e de pátio de aeronaves, ambos em cascalho e com suporte de 8/F/B/Y/U, preferencialmente no terço da pista de pouso e decolagem;
- desativação do atual terminal de passageiros e do estacionamento de veículos;
- construção de novo terminal de passageiros e de estacionamento de veículos, ambos localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- pavimentação da área de movimento em asfalto, com suporte de 8/F/B/Y/U;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “B”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das demais instalações.



GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	-	-	-	-
		ampliação	948.000,00	-	-	948.000,00
		pavimentação	-	1.137.600,00	-	1.137.600,00
	Pista de Táxi	implantação	88.360,00	-	-	88.360,00
		pavimentação	-	35.460,00	-	35.460,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	315.000,00	-	-	315.000,00
		pavimentação	-	126.400,00	-	126.400,00
Drenagem	construção	135.140,00	-	-	135.140,00	
Subtotal			1.486.500,00	1.299.460,00	-	2.785.960,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	159.195,00	-	-	159.195,00
	Estacionamento de Veículos	construção	12.000,00	-	-	12.000,00
Subtotal			171.195,00	-	-	171.195,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	45.600,00	1.260,00	-	46.860,00
	Obras Complementares	construção	10.285,00	300,00	-	10.585,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	6.535,00	180,00	-	6.715,00
Subtotal			62.420,00	1.740,00	-	64.160,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	117.050,00	107.200,00	-	224.250,00
Subtotal			117.050,00	107.200,00	-	224.250,00
TOTAL			2.172.855,00	1.756.400,00	-	3.929.255,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 4C
TIPO DE AVIAÇÃO: Médio Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 121,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	4	4	4
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	implantação/ adequação	manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1600	1600	1600
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	164,5/197	164,5/197	164,5/197
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	10.750	10.750	10.750
	comprimento (m)	175	175	175
	largura (m)	60/65	60/65	60/65
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		33/F/B/X/T	33/F/B/X/T	33/F/B/X/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		675	675	675
ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)		1.875	1.875	1.875
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN, FR	BN,FR	BN,FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

O Aeródromo de São Félix do Araguaia foi selecionado para compor o Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico do município no contexto estadual, bem como ao histórico de operação da aviação regular apresentado, tendo sido verificada expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma essa unidade aeroportuária foi classificada como Regional.

Cabe ressaltar que em virtude da ocupação do solo no entorno do aeródromo, incompatível com a atividade aérea prevista para a região, propõe-se o deslocamento do eixo da pista de pouso e decolagem de forma a permitir a operação por instrumentos nesta unidade aeroportuária.

Outrossim, recomenda-se que o município exerça um rígido controle do uso do solo nas áreas adjacentes ao aeroporto, a fim de conter a malha urbana que apresenta tendências de envolver o sítio aeroportuário.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 121,00ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista, de vias em terra existentes nos prolongamentos das cabeceiras, da rede de energia elétrica localizada na cabeceira 30, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- implantação de nova pista de pouso e decolagem, com eixo localizado a 187m do eixo da atual pista, com 1.600m x 30m, em asfalto e com suporte de 33/F/B/X/T;
- implantação de novo pátio, junto à atual pista de pouso e decolagem, que será utilizada posteriormente como pista de táxi e rolamento, conforme indicado na Planta de Configuração Proposta;
- construção de pistas de táxi em ambas as cabeceiras da nova pista de pouso e decolagem;
- adequação do terminal de passageiros, totalizando 675,00 m²;
- construção de estacionamento de veículos, com 1.875,00 m², localizado de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;

- implantação de sistema de proteção ao voo tipo “A”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações.

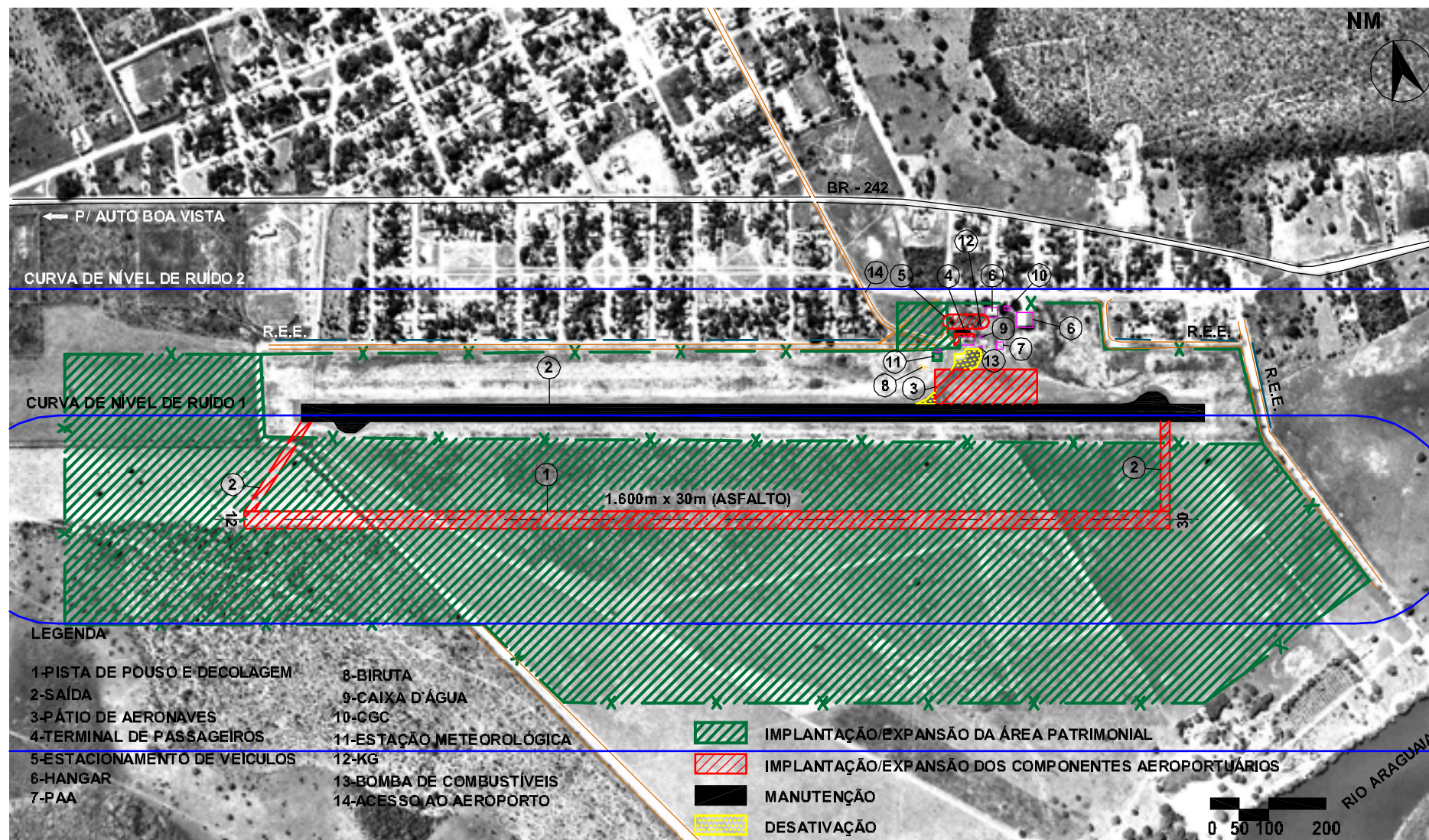
2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- manutenção das instalações existentes.

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	implantação	7.224.000,00	-	-	7.224.000,00
		reforço	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	371.360,00	-	-	371.360,00
		ampliação	444.730,00	-	-	444.730,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	1.617.875,00	-	-	1.617.875,00
		ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
Drenagem	construção	965.800,00	-	-	965.800,00	
Subtotal			10.623.765,00	-	-	10.623.765,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	ampliação	483.265,00	-	-	483.265,00
	Estacionamento de Veículos	construção	60.000,00	-	-	60.000,00
Subtotal			543.265,00	-	-	543.265,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	530.470,00	-	-	530.470,00
Subtotal			3.222.930,00	-	-	3.222.930,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	141.450,00	-	-	141.450,00
	Área de Abrigo	construção	84.000,00	-	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
Subtotal			1.277.665,00	-	-	1.277.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	329.170,00	-	-	329.170,00
	Obras Complementares	construção	75.520,00	-	-	75.520,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	48.245,00	-	-	48.245,00
Subtotal			452.935,00	-	-	452.935,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	981.900,00	-	-	981.900,00
Subtotal			981.900,00	-	-	981.900,00
TOTAL			17.102.460,00	-	-	17.102.460,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Médio Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 134,78

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	4	4	4
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	adequação/ implantação	manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1600	1600	1600
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	179	179	179
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	10.750	10.750	10.750
	comprimento (m)	175	175	175
	largura (m)	60/65	60/65	60/65
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		30/F/C/X/T	30/F/C/X/T	30/F/C/X/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		853	853	853
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		1.875	1.875	1.875
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN / FR	BN / FR	BN / FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

O Aeródromo de Sinop foi incluído na Rede Estadual de Aeroportos devido ao alto potencial sócio-econômico desta localidade, no contexto estadual, e por apresentar expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, esta unidade foi classificada como Regional, devendo desempenhar a função de atendimento à região norte do Estado, e estar capacitada a operar aeronaves de médio porte da aviação regular, a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- implantação de cerca, delimitando área patrimonial com 134,78ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação e caminhos em terra existentes no entorno da pista, além de outros obstáculos que sejam identificados;
- desativação da atual saída e de parte do atual pátio de estacionamento de aeronaves;
- implantação de saída, em asfalto, e com suporte de 30/F/C/X/T, conforme planta de Configuração Proposta;
- adequação das dimensões do pátio de estacionamento de aeronaves em asfalto e com suporte 30/F/C/X/T, totalizando 10.750m²;
- desativação do atual terminal de passageiros;
- conclusão da obra do novo terminal de passageiros;
- desativação do estacionamento de veículos existente;
- implantação de novo estacionamento de veículos com 1.875,00m², de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- implantação do sistema de proteção ao vôo ao tipo "A";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

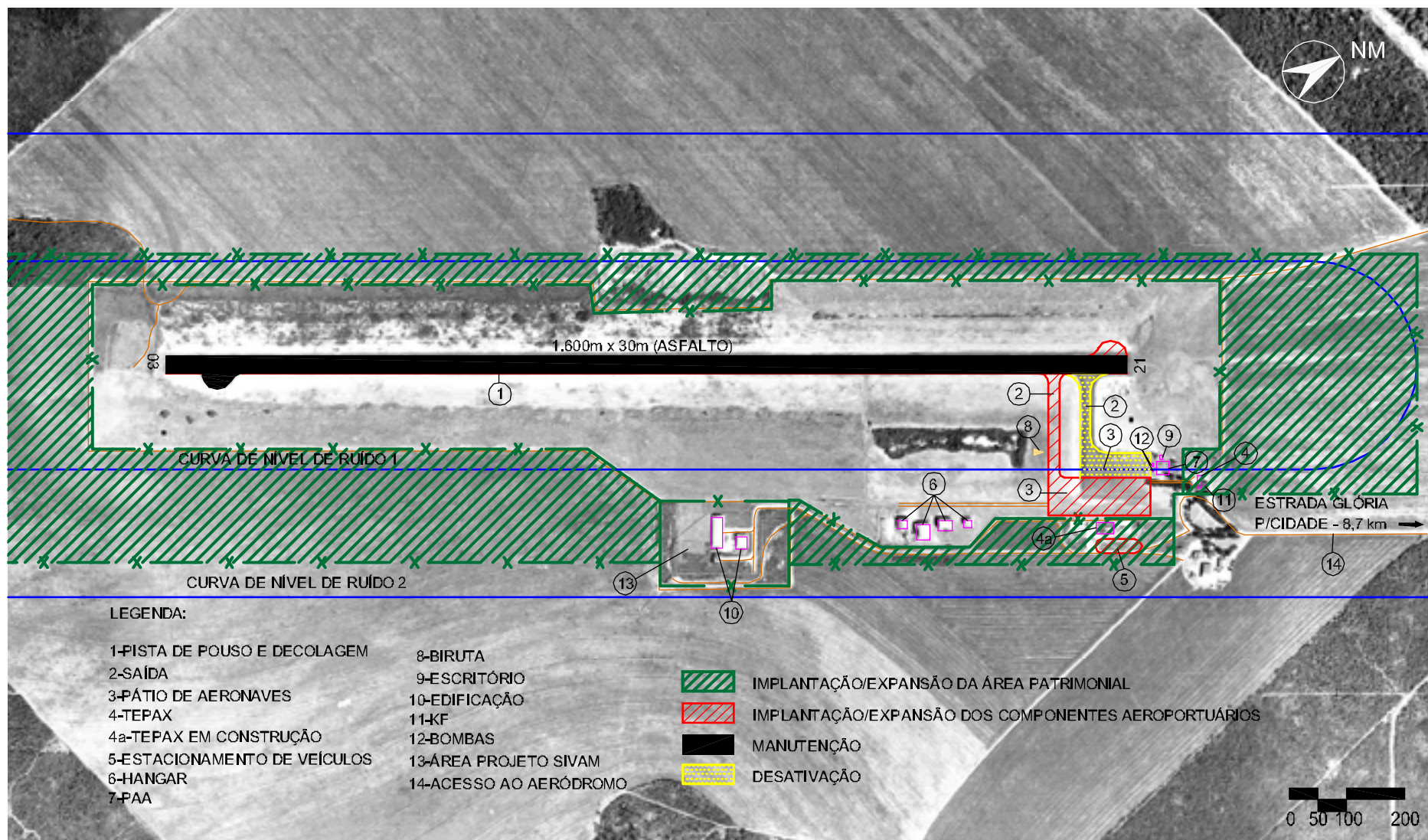
2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- manutenção das instalações existentes;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	516.165,00	-	-	516.165,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	implantação	-	-	-	-
		ampliação	768.960,00	-	-	768.960,00
		reforço	-	-	-	-
	Drenagem	construção	128.515,00	-	-	128.515,00
Subtotal			1.413.640,00	-	-	1.413.640,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	-	-	-
	Estacionamento de Veículos	construção	60.000,00	-	-	60.000,00
Subtotal			60.000,00	-	-	60.000,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	109.020,00	-	-	109.020,00
Subtotal			2.801.480,00	-	-	2.801.480,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	141.450,00	-	-	141.450,00
	Área de Abrigo	construção	84.000,00	-	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
Subtotal			1.277.665,00	-	-	1.277.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	227.685,00	-	-	227.685,00
	Obras Complementares	construção	51.355,00	-	-	51.355,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	33.750,00	-	-	33.750,00
Subtotal			312.790,00	-	-	312.790,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	315.330,00	-	-	315.330,00
Subtotal			315.330,00	-	-	315.330,00
TOTAL			6.180.905,00	-	-	6.180.905,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Regional
CÓDIGO: 3C
TIPO DE AVIAÇÃO: Médio Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 127,48

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	4	4	4
TIPO DE OPERAÇÃO	IFR não-precisão	IFR não-precisão	IFR não-precisão
ATIVIDADES	implantação/ adequação	manutenção	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.600	1.600	1.600
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	170	170	170
	largura (m)	18	18	18
PÁTIO	área (m²)	10.750	10.750	10.750
	comprimento (m)	175	175	175
	largura (m)	60/65	60/65	60/65
REVESTIMENTO		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T	14/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		675	675	675
ESTACION. DE VEÍCULOS (m²)		1.875	1.875	1.875
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA-A/C	EPTA-A/C	EPTA-A/C
ILUMINAÇÃO		BN/FR	BN/FR	BN/FR
ÁREA EDIFICADA (m²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		5	5	5

O Aeródromo de Tangará da Serra foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual, e por ter apresentado expectativa de demanda por transporte aéreo regular a partir do primeiro horizonte de planejamento. Desta forma, essa unidade aeroportuária foi classificada como Regional, devendo estar capacitada a operar aviação de médio porte, a partir da primeira fase de implantação.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação, com cerca, de área patrimonial com 127,48 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção da vegetação existente no entorno da pista e de caminhos em terra nas cabeceiras, bem como a adequação dos galpões localizados na lateral esquerda, próximo à cabeceira 18 e de outros obstáculos que sejam identificados;
- remoção da casa do guarda campo e da bomba de combustível localizados na lateral direita;
- ampliação e pavimentação da pista de pouso e decolagem no sentido da cabeceira 36, de forma a totalizar 1.600m x 30m, em asfalto, com suporte de 14/F/B/Y/T;
- adequação do comprimento da saída para 170 x 18 m, conforme exigido pela categoria do aeródromo;
- implantação do pátio de aeronaves com 10.750 m², em asfalto, com suporte de 14/F/B/Y/T e localizado conforme apresentado na planta de Configuração Proposta;
- construção de terminal de passageiros e de estacionamento de veículos, localizados de acordo com os critérios apresentados no Apêndice – Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo “A”;
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;



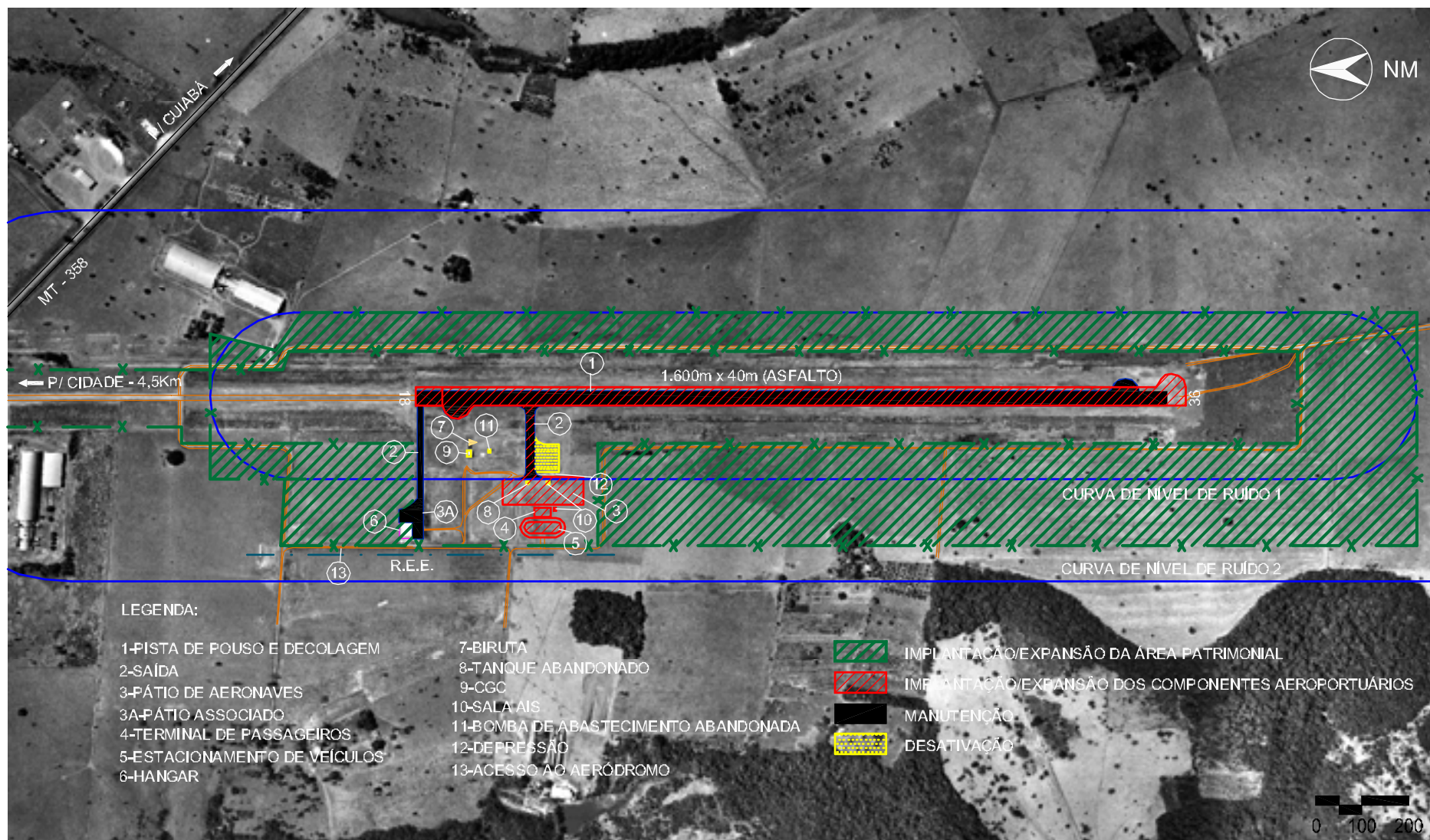
2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- manutenção das instalações existentes;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.





GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	153.000,00	-	-	153.000,00
		reforço/pav.	985.500,00	-	-	985.500,00
	Pista de Táxi	ampliação	82.800,00	-	-	82.800,00
		reforço/pav.	31.460,00	-	-	31.460,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	548.250,00	-	-	548.250,00
		ampliação	-	-	-	-
		reforço/pav	-	-	-	-
Drenagem	construção	78.405,00	-	-	78.405,00	
Subtotal			1.879.415,00	-	-	1.879.415,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	767.540,00	-	-	767.540,00
	Estacionamento de Veículos	construção	60.000,00	-	-	60.000,00
Subtotal			827.540,00	-	-	827.540,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	1.806.860,00	-	-	1.806.860,00
	Edificação	construção	885.600,00	-	-	885.600,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	226.000,00	-	-	226.000,00
Subtotal			2.918.460,00	-	-	2.918.460,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	1.014.415,00	-	-	1.014.415,00
	Área Operacional	construção	141.450,00	-	-	141.450,00
	Área de Abrigo	construção	84.000,00	-	-	84.000,00
	Área de Apoio	construção	37.800,00	-	-	37.800,00
Subtotal			1.277.665,00	-	-	1.277.665,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	591.375,00	-	-	591.375,00
	Obras Complementares	construção	116.650,00	-	-	116.650,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	94.620,00	-	-	94.620,00
Subtotal			802.645,00	-	-	802.645,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	434.940,00	-	-	434.940,00
Subtotal			434.940,00	-	-	434.940,00
TOTAL			8.140.665,00	-	-	8.140.665,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



CLASSIFICAÇÃO: Local
CÓDIGO: 2B
TIPO DE AVIAÇÃO: Pequeno Porte
LOCALIZAÇÃO: Sítio Atual
ÁREA PATRIMONIAL (ha): 69,00

PREVISÕES	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
GRUPO DE AERONAVE	1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO	VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES	implantação/ adequação	implantação/ adequação	manutenção

ÁREA DE MOVIMENTO		1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
PISTA	comprimento (m)	1.450	1.450	1.450
	largura (m)	30	30	30
SAÍDA	comprimento (m)	50	50	50
	largura (m)	15	15	15
PÁTIO	área (m²)	5.000	5.000	5.000
	comprimento (m)	125	125	125
	largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO		cascalho	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN)		6/F/B/Y/T	6/F/B/Y/T	6/F/B/Y/T
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m²)		175	175	175
ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)		345/375	345/375	345/375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	EPTA-A	EPTA-A
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m²)		-	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		2	2	2

O Aeródromo de Vila Rica foi selecionado para compor a Rede Estadual de Aeroportos devido ao potencial sócio-econômico verificado no contexto estadual, não apresentando expectativa de demanda por transporte aéreo regular. Desta forma essa unidade aeroportuária foi classificada como Local, devendo desempenhar a função de atendimento à região nordeste do Estado.

ATIVIDADES:

1ª Fase de Implantação (2005/2009)

- delimitação com cerca, de área patrimonial com 69,00 ha;
- elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto;
- desobstrução das superfícies do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, através da remoção de vegetação existente no entorno da pista, de hangar existente na lateral direita, bem como de outros obstáculos que sejam identificados;
- deslocamento da cabeceira 25, de forma a desobstruir a área de aproximação/decolagem e ampliação da pista de pouso e decolagem na direção da cabeceira 07, totalizando 1.450 m de comprimento;
- adequação da largura da pista de pouso e decolagem, totalizando 1.450 m x 30 m;
- implantação de saída e de pátio de aeronaves;
- pavimentação da área de movimento em cascalho e reforço do suporte para 6/F/B/Y/T;
- construção de estacionamento de veículos, localizado de acordo com os critérios apresentados no Apêndice - Tipologia de Aeroportos;
- implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- manutenção das demais instalações;

2ª Fase de Implantação (2010/2014)

- pavimentação da área de movimento em asfalto, com suporte de 6/F/B/Y/T;
- implantação do sistema de proteção ao vôo tipo "B";
- construção de edificação para abrigar a estação de telecomunicações;
- manutenção das demais instalações;

3ª Fase de Implantação (2015/2024)

- manutenção das instalações existentes.



GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	TOTAL
Área de Movimento	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	161.160,00	-	-	161.160,00
		pavimentação	-	-	-	-
		reforço/pav.	319.950,00	687.300,00	-	1.007.250,00
	Pista de Táxi	implantação	40.290,00	-	-	40.290,00
		reforço/pav.	-	11.850,00	-	11.850,00
	Pátio de Aeronaves	implantação	268.600,00	-	-	268.600,00
		reforço/pav.	-	79.000,00	-	79.000,00
	Drenagem	construção	47.005,00	-	-	47.005,00
Subtotal			837.005,00	778.150,00	-	1.615.155,00
Terminal de Passageiros	Terminal de Passageiros	construção	-	-	-	-
	Estacionamento de Veículos	construção	12.000,00	-	-	12.000,00
Subtotal			12.000,00	-	-	12.000,00
Proteção ao Voo	Equipamentos	aquis./inst.	-	342.000,00	-	342.000,00
	Edificação	construção	-	6.000,00	-	6.000,00
	Balizamento Noturno/Iluminação Pátio	constr./equip.	-	-	-	-
Subtotal			-	348.000,00	-	348.000,00
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	Equipamentos	aquis./inst.	255.065,00	-	-	255.065,00
	Área Operacional	construção	46.500,00	-	-	46.500,00
	Área de Abrigo	construção	34.125,00	-	-	34.125,00
	Área de Apoio	construção	-	-	-	-
Subtotal			335.690,00	-	-	335.690,00
Sistemas Complementares	Infra-Estrutura Básica	construção	53.955,00	1.260,00	-	55.215,00
	Obras Complementares	construção	12.275,00	300,00	-	12.575,00
	Paisagismo/Urbanização	construção	7.725,00	180,00	-	7.905,00
Subtotal			73.955,00	1.740,00	-	75.695,00
Engenharia	Estudos/Projetos/Fiscal./Gerenciamento	execução	78.170,00	73.315,00	-	151.485,00
Subtotal			78.170,00	73.315,00	-	151.485,00
TOTAL			1.336.820,00	1.201.205,00	-	2.538.025,00

Ref. – mai. 2004 (Valores em R\$)



Apêndice

Tipologia de Aeroportos

Neste Apêndice, constam os parâmetros e critérios que, incorporados nas configurações denominadas Modelos Básicos de Aeroportos e Heliportos, visam orientar a concepção da implantação e/ou de desenvolvimento da infra-estrutura dos aeródromos objetos de estudo deste Plano Aeroviário. Os referidos modelos têm como dados de entrada os requisitos operacionais das aeronaves utilizadas nos diversos segmentos de tráfego em operação no País, bem como as normas e recomendações estabelecidas pela legislação correlata ao planejamento de aeroportos, ressaltando os aspectos de configuração aeroportuária e de segurança aeronáutica.

Filosofia de Planejamento

A filosofia que rege o planejamento da Rede Estadual de Aeroportos é fundamentada por um conjunto de estudos e considerações sobre a realidade e perspectivas do transporte aéreo no âmbito estadual.

Nessa perspectiva, destacam-se os princípios de flexibilidade e da preservação da capacidade de desenvolvimento das unidades, de forma a atender a uma gama complexa de necessidades apontadas nas análises sócio-econômica e mercadológica. Considera-se, ainda, a possibilidade de se adotarem novas tecnologias, em face dos avanços da indústria aeronáutica.

Dessa forma, faz-se essencial planejar a infra-estrutura aeroportuária de modo a comportar as expectativas e possíveis variações relativas à evolução do transporte aéreo. Esta tarefa é norteada pela viabilidade da expansão necessária, buscando o aproveitamento máximo dos investimentos iniciais aplicados nos aeródromos existentes e nos que apresentem condições favoráveis de desenvolvimento. Isso também se aplica no caso de unidades a serem construídas, em virtude da necessidade de mudança de sítio ou da indicação de se dotar uma determinada localidade/região de um aeródromo.

Correlacionando a possibilidade de ocorrerem variações na evolução do transporte aéreo com as necessidades de infra-estrutura aeroportuária, entende-se que a flexibilidade pode ser alcançada por intermédio das seguintes orientações:

- utilização de componentes modulares que apresentem elevada capacidade de expansão;
- utilização de componentes que possam ser desenvolvidos de forma independente, reservando-se áreas de expansão para cada um deles e impedindo interferência mútua;
- adoção do dimensionamento dos componentes aeroportuários que atenda a grupos de aeronaves com características físicas e requisitos operacionais similares.

Parte 01 – Aeroportos

Parâmetros Fundamentais

Tendo-se como objetivo a definição de Modelos Básicos, têm-se como parâmetros fundamentais o Código de Referência de Aeronaves, os Grupos de Aeronaves e os Tipos de Operação de Aeródromos.

Código de Referência de Aeródromos

O propósito da classificação dos aeródromos é proporcionar um método simples, que permita associar as especificações dos componentes aeroportuários aos requisitos físicos e de segurança operacional das aeronaves.

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no Anexo 14 – Volume 1, estabelece que os aeródromos devem ser classificados segundo o código de referência, composto pelo número de código e pela letra de código.

Neste enfoque, observa-se que o supramencionado método da ICAO foi parcialmente incorporado na legislação aeronáutica brasileira referente à Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro de 1987, por congregarem tão-somente o número de código.

O número de código é determinado a partir do comprimento básico de pista, definido como o comprimento necessário para decolagem da aeronave com peso máximo homologado, referente às condições de altitude do nível médio do mar, condições de atmosfera padrão, vento nulo e gradiente de pista nulo. Os comprimentos básicos de aeronave são indicados pelo manual de voo da aeronave.

Partindo-se da premissa de se evitarem riscos de desperdícios na implantação e/ou expansão, bem como de imputar custos de manutenção que dificilmente possam vir a alcançar os níveis da economia estadual, os parâmetros relativos ao comprimento básico foram adequados de forma a possibilitar, ao máximo, a condição mais crítica em termos de capacidade operacional (alcance) da maioria das aeronaves constituintes de cada grupo definido neste Plano Aeroviário.

Dessa forma, o estabelecimento de faixas relativas ao comprimento básico de pistas constantes como metas de planejamento neste documento de planejamento, oferece a vantagem de uma maior flexibilidade na análise da situação atual, na criação de metas e/ou na elaboração das propostas de desenvolvimento das unidades consideradas neste Plano Aeroviário.

Para tal, tem-se como premissa básica alcançar níveis de restrição aceitáveis em relação à condição mais crítica da operação das aeronaves, ou seja, relativa ao máximo peso de decolagem homologado.

Consideram-se também os fatores de localização estratégica, de potencial econômico e o de demanda em termos de movimento de passageiros, aeronaves e ligações aéreas.

A letra de código é determinada a partir da envergadura da aeronave e da bitola do trem de pouso da aeronave, devendo ser utilizado o parâmetro que fornecer a letra mais restritiva. Com relação à bitola, a distância considerada é a largura exterior entre as rodas do trem de pouso principal.

Os Quadros 1 e 2, a seguir, apresentam o número e a letra de código de referência de aeródromos.

Quadro 1 – Número de Código

Número de Código	Comprimento Básico de Pista (CBP)
1	$CBP < 800m$
2	$800m \leq CBP < 1.200m$
3	$1.200m \leq CBP < 1.800m$
4	$CBP \geq 1.800m$

Quadro 2 – Letra de Código

Letra de Código	Envergadura (m)	Bitola (m)
A	Menor que 15	Menor que 4,5
B	De 15 a 24	De 4,5 a 6,0
C	De 24 a 36	De 6,0 a 9,0
D	De 36 a 52	De 9,0 a 14,0
E	De 52 a 60	De 9,0 a 14,0

Em resumo, não se pretende que esta classificação seja utilizada para determinar os requisitos quanto ao comprimento da pista de pouso e decolagem, nem quanto à resistência do pavimento.

Dessa forma, o código de referência deverá ser aplicado em função da classificação da aeronave de planejamento, independentemente do comprimento de pista de pouso a ser proposto, no sentido de se aplicarem os critérios de planejamento.

Grupos de Aeronaves

Para uma flexibilidade na aplicação dos critérios de configuração geral e na determinação das necessidades da infra-estrutura, buscou-se estabelecer grupos de aeronaves. No entanto, a dificuldade destas atividades é refletida pela diversidade das

aeronaves em operação no País, quando correlacionadas com os diferentes segmentos de tráfegos, principalmente no tráfego doméstico nacional e regional, quer seja regular ou não regular.

Nesse contexto e ressaltando os vôos não regulares em localidades potencialmente turísticas, observa-se a tendência de uma maior utilização de aeronaves com a faixa de assentos superior à de trinta a cinquenta assentos, até então praticada.

Esta tendência de composição de frota se caracteriza pela introdução e a crescente participação na composição da frota nacional de aeronaves a jato, a exemplo do ERJ-145, dos B 737, do A 319 e do A 320-100.

Sob este enfoque, a definição dos grupos tem como ponto de partida o levantamento das características gerais das aeronaves mais utilizadas na aviação brasileira. Com o objetivo de se preservar a capacidade de desenvolvimento das unidades aeroportuárias, as aeronaves mais representativas foram agrupadas, conforme apresentado no Quadro 3, de forma a se alcançar a maior compatibilidade possível dos seguintes parâmetros:

- número de assentos, norteados pela classificação das aeronaves relacionada à oferta mercadológica de assentos por faixas, conforme estabelecida no capítulo 4 – Análise de Demanda por Transporte Aéreo;
- características físicas e requisitos operacionais.

Em decorrência da análise dos dados constantes do referido agrupamento, o dimensionamento dos componentes aeroportuários será procedido de forma compatível com as especificações para a aeronave crítica de cada um dos grupos definidos, conforme apresentado no Quadro 3. Estes valores consistem nos parâmetros a serem utilizados no planejamento, haja vista que se referem àqueles mais críticos das aeronaves que compõem cada grupo.

Condição Operacional das Aeronaves

O número de código, em associação com o tipo de operação previsto no aeródromo, seja VFR (*Visual Flight Rules*) ou IFR (*Instrument Flight Rules*) precisão ou não-precisão, fornece o dado de entrada para a determinação das características físicas do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PBZPA), disposto na Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro 1987.

Outrossim, os gabaritos estabelecidos no Plano Básico de Zona de Proteção estão intrinsecamente correlacionados com a configuração geral aeroportuária (Anexo 14 – ICAO), em virtude de:

- a localização do eixo da pista de táxi paralela independente do pátio de aeronaves ter uma distância mínima recomendada em relação ao eixo da pista de pouso e decolagem. Distância essa, que corresponde ao somatório da largura de meia faixa de pista mais a metade da envergadura da maior aeronave de planejamento (Grupo) prevista sob este parâmetro, livrando, portanto a faixa de pista;
- os pontos de estacionamento de aeronaves serem determinados de forma que o ponto de maior altura (cauda) da aeronave de planejamento por grupo não ultrapasse os gabaritos estabelecidos pela Área de Transição do Plano de Zona de Proteção, condição que também norteia a definição da linha de edificações de um aeródromo.

Modelos Básicos

A definição de Modelos Básicos tem como referências o Código de Referência de Aeródromos, os Grupos de Aeronaves e Tipos de Operação das Aeronaves.

No que tange à configuração geral de um aeródromo, os modelos básicos incorporam os conceitos de zoneamento do aeroporto, de linha de edificação e o de táxi paralelo, com o objetivo de promover as diretrizes de planejamento, de forma adequada aos requisitos do Plano de Zona de Proteção de Aeródromos e do Plano de Zoneamento de Ruído, consistindo nos parâmetros básicos para a definição da área patrimonial.

Zoneamento do Aeroporto

O zoneamento do aeroporto é baseado na definição de três áreas específicas – de Movimento, Terminal do Aeroporto e Secundária – utilizadas para representar a divisão da área patrimonial de um sítio aeroportuário sob a responsabilidade administrativa civil. A delimitação dessas três macroáreas é procedida segundo as destinações funcionais, observando a manutenção da interdependência e o não comprometimento do desenvolvimento das instalações, componentes e sistemas, conforme ilustrado na Figura 1 e descrito a seguir.

a) Área de Movimento

- pista de pouso e decolagem, incorporando toda a Faixa de Pista e parte das Áreas de Aproximação, Decolagem e Transição, até a projeção do ponto em que estas superfícies do Plano de Zona de Proteção limitem o gabarito mínimo de 5 m de altura;
- pistas de táxi (saída, paralela independentes e/ou de borda de pátio), incorporando as respectivas áreas de segurança;
- pátio de aeronaves principal (destinado aos equipamentos exclusivos do tráfego doméstico e/ou compartilhado com os da aviação geral, quando não se fizer necessário sistema específico para este último segmento de tráfego) e pátio de estadia da aviação geral.

b) Área Terminal do Aeroporto

- Sistema Terminal de Passageiros - é composto pelo terminal de passageiros (TEPAX) e pela área de estacionamento de veículos localizada próxima à via de acesso e ao TEPAX.
- Sistema de Apoio - área destinada ao Núcleo de Proteção ao Vôo (NPV), Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) e Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), recomendando-se a sua localização entre o Sistema Terminal de Passageiros e o Sistema de Aviação Geral, por otimizar o atendimento dos referidos sistemas.

c) Área Secundária

- Sistema de Aviação Geral – abrange as instalações destinadas à hangaragem/manutenção (hangares e seus pátios associados);
- Aeroclubes;
- Áreas verdes e áreas destináveis ao arrendamento comercial.

No que tange ao setor de hangaragem, a sua expansão deverá ser prevista no sentido contrário à do Sistema Terminal de Passageiros, de modo a não apresentar qualquer limitação ao desenvolvimento de quaisquer componentes e sistemas.

Linha de Edificações

A linha de edificações define o afastamento mínimo entre o eixo da pista e as edificações das áreas terminal do aeroporto e secundária previstas até o último horizonte de planejamento. Dessa forma, a fachada de uma edificação, numa primeira implantação, poderá não coincidir necessariamente com este limite, o qual deverá, no entanto, ser o parâmetro para a máxima expansão das edificações e/ou equipamentos do aeródromo.

Recomenda-se, ainda, que o desenvolvimento dos componentes de um aeródromo deve ser proposto, preferencialmente, no sentido longitudinal (paralelo à pista) e com localização mais próxima da cabeceira de maior utilização, tendo-se como referência o primeiro terço do comprimento real da pista, ou seja, correspondente à extensão da área pavimentada existente e/ou prevista (Ver Figura 1).

Pista de Táxi Paralela

Na definição dos modelos básicos de aeródromos foram considerados dois tipos de configuração de pista de táxi paralelo, com o intuito de se alcançarem soluções que ofereçam a vantagem de reserva de área para o desenvolvimento de um aeródromo.

Esses tipos de pista de táxi paralela, abordados de forma detalhada no item “Dimensionamento da Infra-Estrutura”, consistem em:

- Tipo 01: um conjunto composto de pistas de táxi paralelas à pista de pouso e decolagem e uma pista de táxi de borda de pátio;

- Tipo 02: configuração composta por pista de táxi paralela à pista de pouso e decolagem e pista de táxi de borda de pátio, porém o eixo de ambas é coincidente;
- Tipo 03: configuração que corresponde à determinação do eixo de pista de táxi de borda de pátio, de forma que a sua localização seja definida pelos parâmetros do Plano de Zona de Proteção de Aeródromos, ou seja, configura-se em uma pista de táxi perpendicular (saída) e pista de táxi de borda de pátio inserida no próprio pátio de aeronaves.

Configuração dos Modelos Básicos

Neste Plano, consideram-se três Modelos Básicos de Aeródromos, (Figuras 2, 3 e 4), em virtude da escolha da configuração de pista de táxi paralela (Tipo 1, Tipo 2 ou Tipo 3) constituir-se no ponto de partida para a sua concepção.

Além desses critérios técnicos, devem-se observar as características físicas do sítio aeroportuário, possibilidades de expansão e aspectos relacionados com a avaliação de viabilidade de realização de investimentos financeiros.

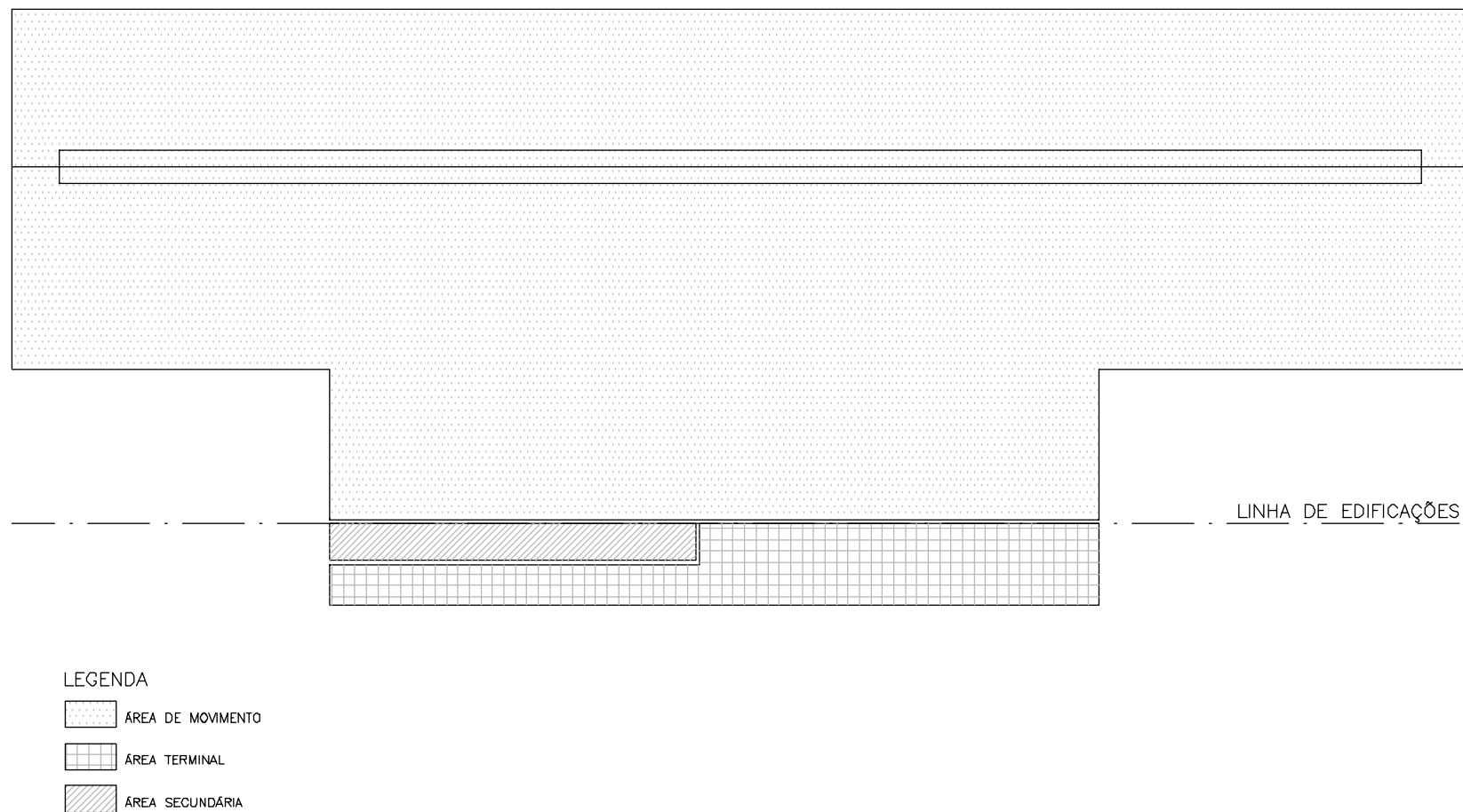
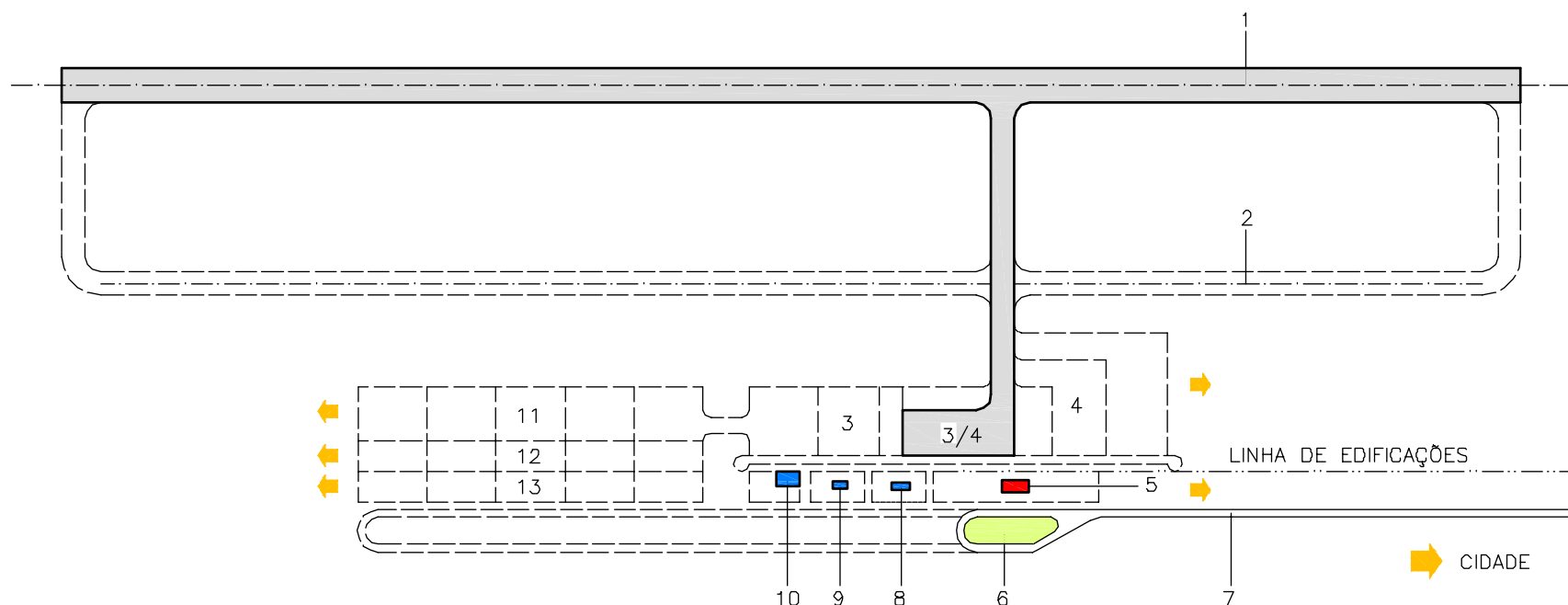


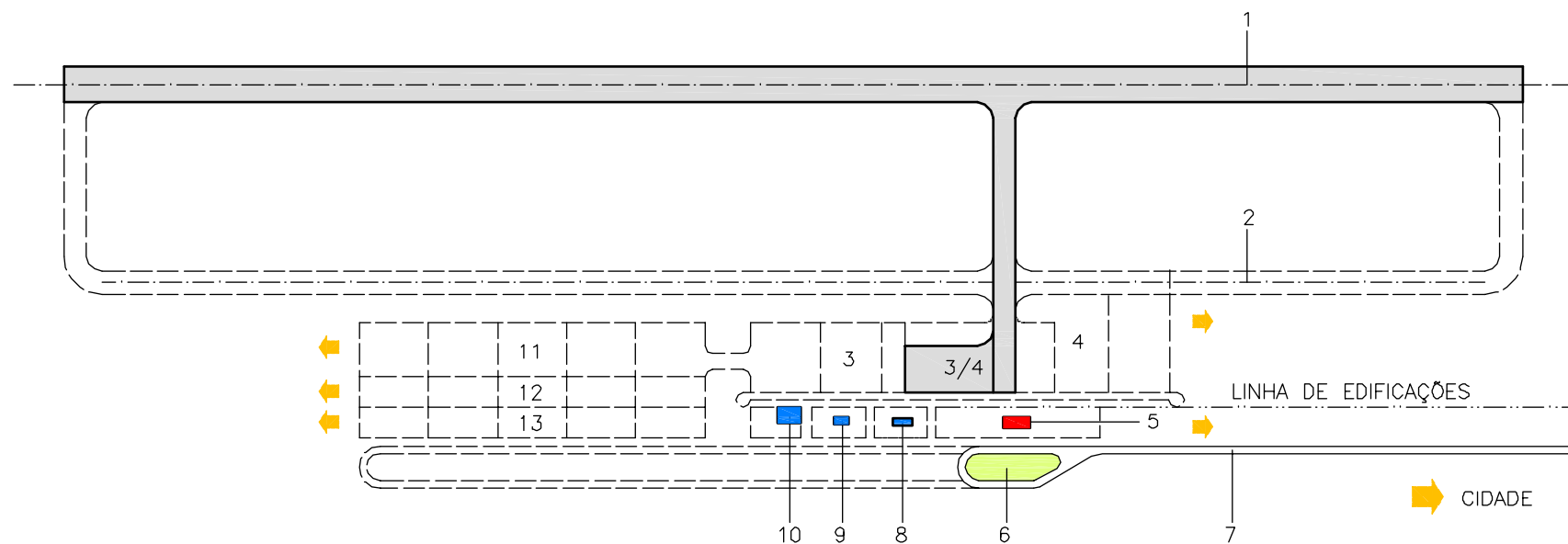
Figura 1 - ZONEAMENTO DE AEROPORTOS/LINHA DE EDIFICAÇÕES



LEGENDA

- 1—PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
- 2—PISTA DE ROLAMENTO
- 3—PÁTIO DE MANOBRAS DA AVIAÇÃO GERAL
- 4—PÁTIO DE MANOBRAS DE AVIAÇÃO REGULAR
- 5—TEPAX
- 6—ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
- 7—ACESSO VIÁRIO
- 8—NPV
- 9—SESCINC
- 10—POSTO DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES (PAA)
- 11—ÁREA DE ESTADIA
- 12—PÁTIO DE HANGARES
- 13—LINHA DE HANGARES

Figura 2 - MODELO BÁSICO DE AERÓDROMO – TIPO 1



LEGENDA

- 1—PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
- 2—PISTA DE ROLAMENTO
- 3—PÁTIO DE MANOBRAS DA AVIAÇÃO GERAL
- 4—PÁTIO DE MANOBRAS DE AVIAÇÃO REGULAR
- 5—TEPAX
- 6—ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
- 7—ACESSO VIÁRIO
- 8—NPV
- 9—SESCINC
- 10—POSTO DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES (PAA)
- 11—ÁREA DE ESTADIA
- 12—PÁTIO DE HANGARES
- 13—LINHA DE HANGARES

Figura 3 - MODELO BÁSICO DE AERÓDROMO – TIPO 2

Quadro 3 – Levantamento das Aeronaves – Especificações Gerais na Composição de Grupos

Tipo	Aeronave	Trem Pouso	Comprim. (m)	Envergadura (m)	Bitola (m)	Raio Giro (m)	Altura Cauda	Assentos	PMD (kg)	CBP (m)	CRA
1	EMB-720 Minuano	Simples	8,44	9,97	3,22	9,75	2,59	06	1.543	480	1A
	EMB-721 Sertanejo	Simples	8,44	10,00	3,39	9,14	2,50	06	1.634	506	1A
	EMB-810 Sêneca	Simples	8,72	11,85	3,37	10,20	3,02	08	2.073	795	1A
	EMB-121 Xingu	Simples	12,25	14,45	5,24	10,73	4,74	05	5.670	865	2B
2	CESSNA 208 Caravan	Simples	11,46	15,88	3,40	11,90	4,52	09	3.629	675	1B
	KING AIR - C90	Duplo	13,30	16,60	5,30	12,00		11	4.581	1.190	2B
	EMB-110 Bandeirante	Simples	14,23	15,32	4,94	12,00	5,04	18	5.600	975	2B
3	EMB-120 Brasília Adv.	Duplo	20,00	19,78	6,58	16,00	6,35	30	11.990	1.560	3C
4	ERJ-135	Duplo	26,33	20,04	4,10	17,20	6,75	37	19.000	1.650	3B
	ERJ-145	Duplo	29,87	20,04	4,10	19,50	6,75	50	20.600	1.720	3B
	ATR 42-300	Duplo	22,67	24,57	8,78	17,40	7,59	48	16.700	1.090	2C
	ATR 72	Duplo	27,17	24,57	4,10	19,55	7,65	66	21.500	1.410	3C
	DASH 8-100	Duplo	22,25	25,89	7,87	17,60	7,49	37	15.650	942	2C
	DASH 8-300	Duplo	25,68	27,43	7,88	19,80	7,49	50	19.500	1.085	2C
	FOKKER 27	Duplo	25,05	29,00	7,20	20,00	8,32	50	20.412	1.670	3C
	FOKKER 50	Duplo	25,19	29,00	7,20	18,10	8,32	50	20.820	1.260	3C
5a	FOKKER 100	Duplo	35,53	28,08	5,04	22,30	8,50	107	44.450	1.720	3C
	AIRBUS 319	Duplo	33,84	33,91	7,59	(*1)	11,76	124	75.500	(*1)	3C
	BOEING 737-500	Duplo	29,54	28,35	6,00	24,00	12,6	130	58.110	1.830	4C
5b	BOEING 737-300	Duplo	33,40	28,90	5,20	25,30	11,10	149	62.820	2.749	4C
	BOEING 737-600	Duplo	31,25	34,32	5,72	28,20	12,5	132	65.090	(*1)	4C
	BOEING 737-700	Duplo	33,64	34,32	5,72	(*1)	11,76	149	70.143	(*1)	4C
	AIRBUS 320-100	Duplo	37,57	34,09	(*1)	(*1)	11,76	150	73.500	(*1)	4C

Legenda: PMD – Peso Máximo de Decolagem / CBP – Comprimento Básico de Pista / CRA – Código de Referência de Aeronave / (*1) – Informação não obtida

Dimensionamento dos Componentes

O dimensionamento dos componentes aeroportuários tem como referencial básico as características físicas e os requisitos operacionais da aeronave crítica de planejamento de cada grupo. Cabe ressaltar que, dependendo do componente a ser dimensionado, a aeronave crítica de cada grupo poderá ser diferente. À guisa de exemplo, para se dimensionar o suporte da área de movimento, seleciona-se a aeronave que solicite maior suporte, que não é necessariamente aquela que demanda maior comprimento de pista.

Admite-se para as localidades com potencial de tráfego doméstico regular ou não regular, como um princípio de planejamento, a ocorrência de, no mínimo, uma aeronave típica do referido segmento da aviação na hora-pico. No caso dos aeroportos onde não haja previsão de operação da aviação regular e não regular (“charter”/fretamento turístico) é utilizada a aeronave crítica do Grupo 1, para fins de dimensionamento.

No que tange aos valores dimensionais específicos de um determinado componente, estes serão apresentados nos quadros dos itens correlatos. Quando se tratar de afastamentos relativos à configuração geral e dimensões da poligonal patrimonial, os dados constarão das tabelas das Figuras 16 a 18.

Área de Movimento

A Área de Movimento compreende os sistemas de pista de pouso e decolagem e o de pistas de táxi, com as respectivas áreas de segurança.

a) Pista de Pouso e Decolagem

A pista é uma área retangular em um aeródromo preparada adequadamente para o pouso e a decolagem de aeronaves.

Conforme exposto anteriormente no item Código de Referência, na página A-2, foi adotada uma adequação no procedimento para o dimensionamento dos comprimentos de pista de pouso e decolagem, que resultou no estabelecimento de faixas para os grupos de aeronaves de planejamento.

Em termos dimensionais, a largura da pista de pouso e decolagem é determinada a partir do código e da letra de referência da aeronave relativos aos respectivos grupos. Estes dados, bem como as faixas de comprimento básico, constam do Quadro 4.

Quadro 4 – Comprimento e Largura de Pista de Pouso

Grupo de Aeronave	Código de Referência	Faixas de Comprimento	Largura (m)*
1	2B	1.000	30*
2	2B	1.190	30
3	3C	1.200 a 1.560	30
4	3C	1.570 a 1.720	30
5a	4C	1.730 a 1.830	45
5b	4C	1.840 a 2.000	45

Obs.: * De acordo com a OACI, a largura mínima admitida para este código é 23m; porém, para fins de planejamento, propõe-se 30m.

Fonte: OACI. Anexo 14, Aerodromes, Volume 1, 1999.

b) Pista de Táxi

A pista de táxi é uma via específica em um aeródromo destinada a proporcionar o movimento das aeronaves entre a pista de pouso e decolagem e a(s) área(s) de pátio. Ao conjunto de vias implantadas com essa finalidade denomina-se sistema de pistas de táxi. Obedecendo ao princípio de flexibilidade, propõe-se a reserva de área destinável à pista de táxi paralela (Tipo 1, 2 ou 3) para os aeródromos a serem desenvolvidos no sítio atual, bem como para aqueles com indicação de novo sítio, avaliando, criteriosamente, a necessidade ou não de se desativar a Área Terminal do Aeroporto já consolidada.

Para os modelos básicos, visando à reserva de área em longo prazo, consideram-se três tipos de configuração de sistema de pista de táxi, ilustrados nas Figuras 5 a 7 e descritos a seguir:

- Tipo 01: configuração que possibilita a reserva de área para a implantação e o desenvolvimento de um conjunto composto por uma pista de táxi paralela e uma pista de táxi de borda de pátio. Para a primeira tem-se o eixo independente, sendo que o da segunda localiza-se na borda do pátio de estacionamento de aeronaves, empregando-se as distâncias de separação mínima entre eixo preconizadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), em função do código de referência e do tipo de operação previsto para o aeródromo. Incorpora também a limitação de gabarito pela Área de Transição do Plano Básico de Zona de Proteção para aeronaves estacionadas no pátio;
- Tipo 02: configuração composta por uma pista de táxi paralela e uma pista de táxi de borda de pátio. Esta configuração difere da anterior, na medida em que o eixo de ambas as pistas, com relação à pista de pouso e decolagem, é coincidente. Para a determinação dessa distância, utilizam-se as separações mínimas estabelecidas pela OACI, em função do código de referência e do tipo de operação previsto para o aeródromo;
- Tipo 03: configuração que corresponde à determinação do eixo de pista de táxi de borda de pátio, de forma que a sua localização seja definida pela adequação da altura da cauda da aeronave crítica de planejamento do grupo previsto, aos gabaritos estabelecidos pela Área de Transição do Plano de Zona de Proteção de Aeródromos, acrescida da faixa de segurança da pista de táxi de borda de pátio (distância entre eixo de pista de táxi e aeronaves estacionadas/objetos).

No entanto, em termos de investimentos, o sistema de táxi deve apresentar um grau de complexidade compatível com o nível de atividade aeronáutica esperada para o aeroporto, visando minimizar os custos de construção. Assim, a sua implantação deverá observar as seguintes etapas:

- 1ª Etapa: implantação mínima necessária de uma pista de táxi a 90°, consistindo em uma ligação direta da pista de pouso e decolagem com a área de pátio, podendo ser implantado *turnaround* nas cabeceiras;

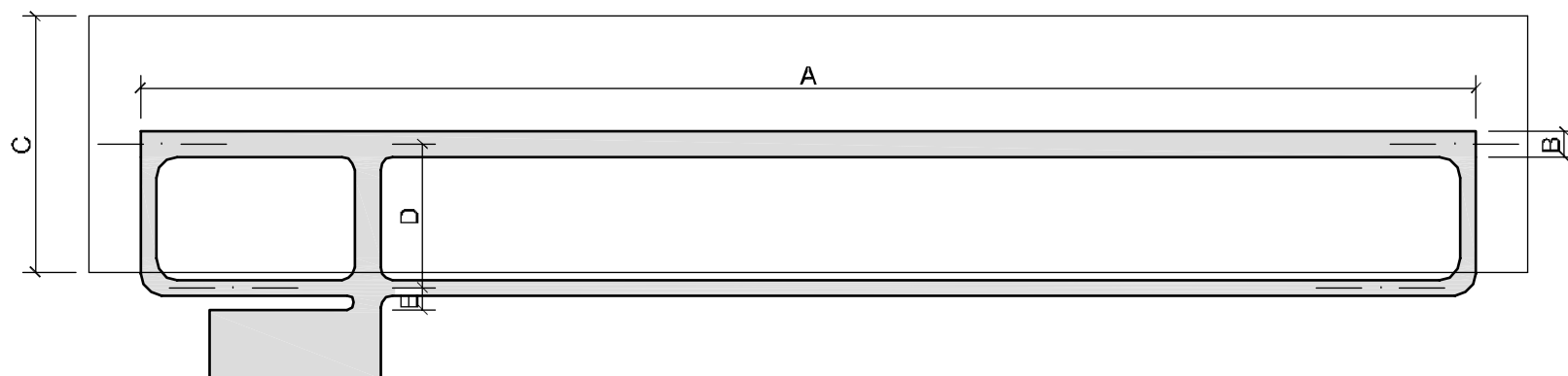
- 2ª Etapa: complementação com *turnarounds* nas cabeceiras e pista de táxi paralela parcial (Tipo 01 ou 02), ligando a cabeceira de maior utilização ao pátio; esta implantação é indicada em aeródromos cuja operação de aeronaves atinja 30.000 movimentos anuais;
- 3ª Etapa: complementação da pista de táxi paralela (Tipo 01 ou 02), recomendada quando o volume anual alcançar o nível de 50.000 movimentos, o que otimiza, de modo significativo, a capacidade do Sistema de Pistas.

A legislação aeronáutica brasileira não estabelece diretriz quanto à localização e dimensões das pistas de táxi, ou seja, largura, distância ao eixo da pista principal e distância à borda do pátio. Assim, foram adotadas as recomendações do Anexo 14, conforme pode ser encontrado no Quadro 5.

Quadro 5 – Distância entre os Eixos – Pista Principal e Táxi

Grupo de Aeronave	Largura Pista de Táxi (m)	Distância entre Eixo de Pista Principal e Eixo de Táxi Paralelo			
		Táxi Independente (m)		Táxi à Borda do Pátio (m)	
		VFR	IFR	VFR	IFR
1	15	52	87	21,5	21,5
2	15	52	87	21,5	21,5
3	18	93	168	26,0	26,0
4	18	93	168	26,0	26,0
5a	18	93	168	26,0	26,0
5b	18	93	168	26,0	26,0

Fonte: OACI. Anexo 14, Aeródromos, Volume 1, 1999.



GRUPO	CRA	A (m)	B (m)	C		D (m)		E (m)
				VFR	IFR	VFR	IFR	
1	2B	1.000	30 ⁽¹⁾	80	150	52	87	21,5
2	2B	1.190	30	80	150	52	87	21,5
3	3C	1.560	30	150	300	93	168	26
4	3C	1.720	30	150	300	93	168	26
5a	4C	1.830	45	150	300	93	168	26
5b	4C	2.000	45	150	300	93	168	26

Obs: ⁽¹⁾ Admite-se 23 m, para tipo de operação VFR.

LEGENDA: CRA – Código de Referência de Aeródromo;

A-comprimento básico de pista;

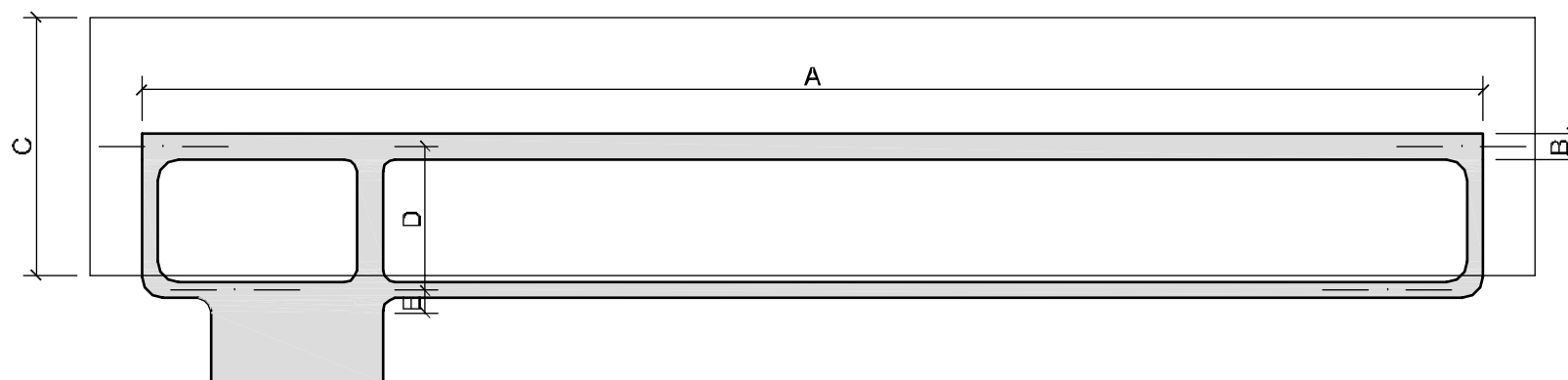
B-largura da pista de pouso e decolagem;

C-largura da faixa de pista;

D-afastamento do eixo da pista de pouso e decolagem ao eixo da pista de taxi paralela;

E-afastamento do eixo da pista de taxi paralela à borda do pátio de aeronaves.

Figura 5 - CONFIGURAÇÃO DE SISTEMA DE PISTA DE TÁXI – TIPO 01



GRUPO	CRA	A (m)	B (m)	C		D (m)		E (m)
				VFR	IFR	VFR	IFR	
1	2B	1.000	30 ⁽¹⁾	80	150	52	78,5	21,5
2	2B	1.190	30	80	150	52	78,5	21,5
3	3C	1.560	30	150	300	94,5	169,5	26
4	3C	1.720	30	150	300	112	187	26
5a	4C	1.830	45	150	300	140	215	26
5b	4C	2.000	45	150	300	140	215	26

Obs: ⁽¹⁾ Admite-se 23 m, para tipo de operação VFR.

LEGENDA: CRA – Código de Referência de Aeródromo;

A – comprimento básico de pista;

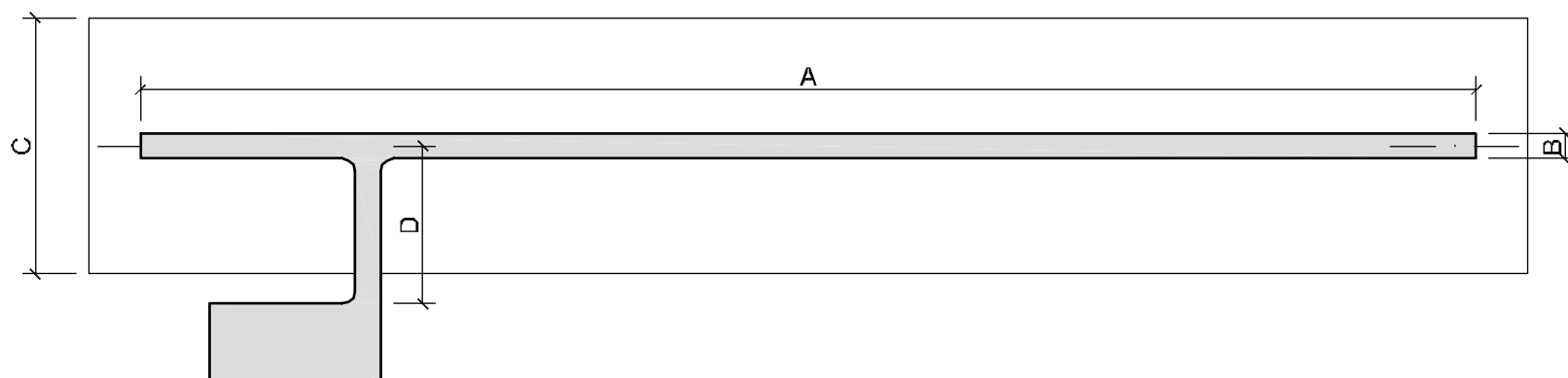
B – largura da pista de pouso e decolagem;

C – largura da faixa de pista;

D – afastamento do eixo da pista de pouso e decolagem ao eixo da pista de taxi paralela;

E – afastamento do eixo da pista de taxi paralela à borda do pátio de aeronaves.

Figura 6 - CONFIGURAÇÃO DE SISTEMA DE PISTA DE TÁXI – TIPO 02



GRUPO	CRA	A (m)	B (m)	C		D (m)	
				VFR	IFR	VFR	IFR
1	2B	1.000	30 ⁽¹⁾	80	150	65	100
2	2B	1.190	30	80	150	65	100
3	3C	1.560	30	150	300	110	185
4	3C	1.720	30	150	300	110	185
5a	4C	1.830	45	150	300	117,5	192,5
5b	4C	2.000	45	150	300	117,5	192,5

Obs: Admite-se 23 m, para tipo de operação VFR.

LEGENDA: CRA – Código de Referência de Aeródromo;
 A – comprimento básico de pista;
 B – largura da pista de pouso e decolagem;
 C – largura da faixa de pista;
 D – afastamento da borda de pátio de aeronaves ao eixo da pista de pouso e decolagem;

Figura 7 - CONFIGURAÇÃO DE SISTEMA DE PISTA DE TÁXI – TIPO 03

c) Pátio de Aeronaves Principal

Define-se como pátio principal de aeronaves a área de um aeródromo destinada a acomodar aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, carga ou descarga, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.

No dimensionamento de pátios são consideradas as seguintes condições:

- operação das aeronaves por meios próprios, sem utilização de tratores tipo “push-back”;
- existência da área de segurança de eixo de táxi na borda de pátio e afastamentos entre as aeronaves (faixa de segurança entre aeronaves estacionadas), em conformidade com os mínimos recomendados pela OACI, sem que uma aeronave nunca obstrua a passagem de outra;
- dimensionamento para a aeronave de planejamento do grupo mais crítico previsto, em função do raio de giro, levando em conta também o movimento previsto de aeronaves da aviação geral, até que um pátio exclusivo para as aeronaves da aviação geral seja necessário.

Sendo assim, para o cálculo da área necessária ao estacionamento e manobras de aeronaves, foi utilizado o raio de giro considerando o máximo ângulo de giro do trem de pouso principal da aeronave crítica de cada grupo. Os valores dos raios de giro nessas condições são mostrados no Quadro 3, por aeronave.

Na perspectiva de ampliação dos pátios, decorrente da aeronave crítica de planejamento do grupo previsto, deverão ser preservadas as condições e distâncias adequadas às manobras, de acordo com as diretrizes a seguir colocadas:

- Grupo 1 – pátio destinado a atender basicamente às aeronaves da aviação geral, com configuração mínima de 40m x 125m, permitindo o estacionamento de quatro aeronaves da aviação geral e uma aeronave do Grupo 1;

- Grupo 2 – acréscimo de 20m x 125m, no sentido transversal e direcionado para a pista de pouso e decolagem, preservando o pátio anteriormente utilizado para as aeronaves do Grupo 1;
- Grupo 3 – acréscimo de 50m x 65m, no sentido longitudinal, localizado na direção oposta ao pátio da aviação geral, preservando o pátio previamente dimensionado;
- Grupo 4 – acréscimo de 55m x 75m, no sentido longitudinal, a partir do pátio destinado à operação de aeronaves do Grupo 3.
- Grupo 5a – acréscimo de 10m, no sentido longitudinal, e de 15 m, no sentido transversal, na direção da pista de pouso e decolagem, a partir do pátio destinado à operação de aeronaves do Grupo 4;
- Grupo 5b – acréscimo de 30m, no sentido longitudinal, e de 20m, no sentido transversal, na direção da pista de pouso e decolagem, a partir do pátio destinado à operação de aeronaves do Grupo 5a.

Como já mencionado, deve ser observada a alocação de áreas separadas para aeronaves da aviação geral e da aviação regular e não-regular, quando compartilham o pátio principal de estacionamento de aeronaves.

O quadro a seguir apresenta o total das áreas dos pátios em função dos grupos de aeronaves, compartilhado para as aeronaves da aviação geral e comercial regular e não regular.

Quadro 6 – Pátio de Aeronaves

Grupo de Aeronave	Av. Geral (m ²)	Av. Regular (m ²)	Área Total (m ²)
1	5.000	-	5.000
2	3.840	1.160	5.000
3	3.840	3.660	7.500
4	3.840	6.910	10.750
5a	3.840	11.535	15.375
5b	3.840	14.010	17.850

AERONAVES DA AVIAÇÃO GERAL

SÊNeca (ME)
MINUANO (SE)

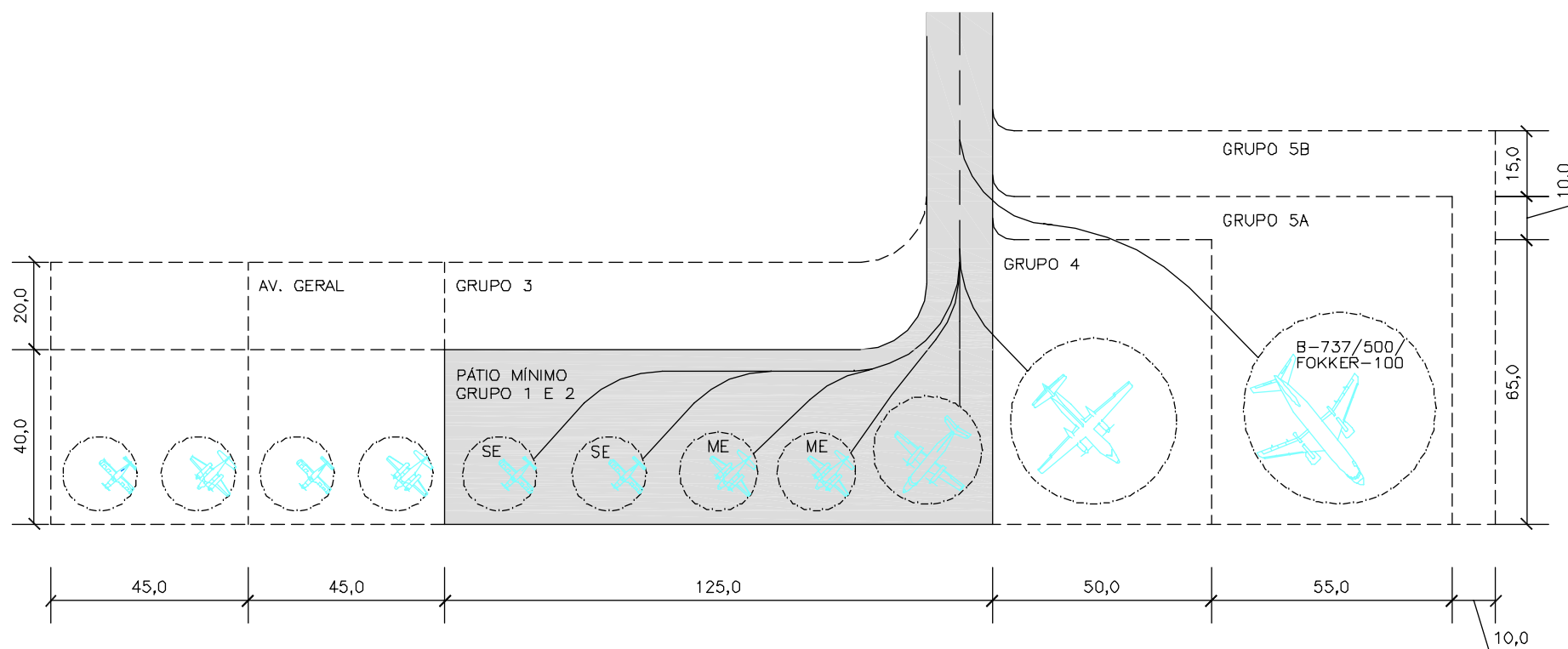


Figura 8 - CONFIGURAÇÃO MODULAR DE PÁTIO DE AERONAVES

d) Pátio de Estadia da Aviação Geral

Este tipo de pátio constitui-se em uma área de estacionamento exclusivo de aeronaves da aviação geral por períodos de longa duração. Em geral, localiza-se ao lado do pátio principal, podendo ser em cascalho, piçarra, grama ou outro revestimento característico de área de movimento aeroportuária.

O dimensionamento da área de estadia depende do número de aeronaves com permanência prolongada no aeroporto, as que pernoitam ou aquelas sediadas, sem, contudo, dispor de hangar próprio. Para tal, considera-se uma área de 500m² por aeronave que deverá utilizar esta área, incluindo as áreas de segurança e de circulação.

A definição do número de aeronaves está condicionada ao movimento estimado para a aviação regular e, principalmente, para a aviação geral.

e) Pavimentação e Suporte

O método de determinação do suporte da área de movimento é baseado nas solicitações de peso das aeronaves de planejamento.

A resistência do pavimento é representada pelo Número de Classificação de Pavimentos (PCN), expresso por um código com cinco elementos, em função do peso máximo das aeronaves, representado pelo Número de Classificação de Aeronaves (ACN).

O PCN de um determinado pavimento deverá ser maior ou igual ao ACN da aeronave, de modo a permitir a sua operação no aeroporto sem restrições de peso. A notificação do PCN de uma pista de pouso e decolagem deve ser baseada em ábacos constantes dos manuais de planejamento das aeronaves que necessitam de maior suporte, que compõem os grupos de aeronaves estabelecidos neste Plano.

Em se tratando de aeronaves com peso de decolagem igual ou inferior a 5.700kg, não há exigência quanto à determinação do ACN. Assim, no que diz respeito aos pavimentos destinados a

estes equipamentos, basta notificar o peso máximo admissível e a pressão máxima dos pneus (p.ex., 5.000kg/0,50MPa).

O código que expressa o Número de Classificação do Pavimento contém, através de seus elementos, as seguintes informações:

Quadro 7 – Método ACN/PCN

Tipo de Pavimento	Resistência do Subleito	Pressão Máxima dos Pneus	Base de Avaliação
Rígido (R)	Alta (A) $K > 120 \text{ MN/m}^3$ Média (B) $60 < K < 120 \text{ N/m}^3$ Baixa (C) $25 < K < 60 \text{ MN/m}^3$ Ultra Baixa (D) $K < 25 \text{ MN/m}^3$	Alta (W) Sem limite de pressão Média (X) $P < 1,50 \text{ MPa}$ (217 Psi) Baixa (Y) $P < 1,00 \text{ MPa}$ (145 Psi)	Avaliação Técnica (T) Consiste em um estudo específico das características do pavimento e na aplicação da tecnologia do comportamento dos pavimentos.
	Alta (A) $\text{CBR} > 13$ Média (B) $8 < \text{CBR} < 13$ Baixa (C) $4 < \text{CBR} < 8$ Ultra Baixa (D) $\text{CBR} < 4$	Ultra Baixa (Z) $P < 0,50 \text{ MPa}$ (73 Psi)	Experiência (U) Compreende o conhecimento do tipo e peso das aeronaves ou as condições normais de emprego em que os pavimentos resistem satisfatoriamente

Legenda: K = Módulo de Reação do Terreno de Fundação
CBR = California Bearing Ratio

Embora algumas aeronaves leves da aviação geral possuam carregamentos relativos inferiores a 5.700kg (conforme ilustrado no Quadro 7), nas fases preconizadas neste Plano, o Grupo 1 deverá servir de referência para efeito de pavimentação e suporte, em se tratando desse tipo de aviação.

A pavimentação será necessária, prioritariamente, nos aeroportos que operarem a aviação doméstica regular e, imprescindível, no caso dos jatos comerciais. Deve, portanto, ser executada de

acordo com as estimativas do tipo de tráfego e das aeronaves previstas em cada unidade aeroportuária.

Quadro 8 – Número de Classificação de Pavimentos (PCN)

Grupo de Aeronave	Peso Máximo de Decolagem (kg)	Trem de Pouso	PCN
1	5.670	simples	6/F/B/Y/T
2	5.670	duplo	6/F/B/Y/T
3	11.990	duplo	14/F/B/Y/T
4	21.500	duplo	14/F/B/Y/T
5a	58.110	duplo	33/F/B/X/T
5b	68.000	duplo	36/F/B/X/T

A resistência do pavimento (suporte) deverá evoluir em função do peso das aeronaves indicadas, observando-se as seguintes diretrizes:

- as pistas não pavimentadas deverão ser compatíveis com as aeronaves do Grupo 1, respeitando-se o valor mínimo para suporte de 6/F/B/Y/T;
- as pistas pavimentadas deverão possuir suporte mínimo de 14/F/B/Y/T, adequado à operação de aeronaves dos Grupos 2 e 3.

A pavimentação das áreas de movimento será programada em uma ou mais fases, de acordo com a entrada em operação das aeronaves de planejamento nos horizontes estabelecidos. Recomenda-se para a área de estadia pavimentação simples, com suporte de 3.000kg/0,50MPa.

Área Terminal do Aeroporto

a) Terminal de Passageiros (TEPAX)

Este componente atua como interface entre o sistema de acesso viário (“lado terra”) e a aeronave estacionada no pátio (“lado ar”). Nele, o passageiro, a bagagem e cargas de pequenos volumes estão sujeitos a vistorias nos procedimentos de embarque e desembarque.

A concepção dos terminais de passageiros foi desenvolvida em etapas de crescimento, evoluindo segundo sua capacidade da seguinte forma:

- Terminal Mínimo: reúne os serviços básicos imprescindíveis para atender às aeronaves da aviação geral, contando com saguão, sanitários masculino e feminino, local para administração e pequena área para bebedouros e/ou lanchonete destinada à venda de artigos de consumo imediato.
- Grupo 1: este terminal visa ao atendimento da aviação geral, possibilitando a operação de aeronaves não-regulares, como táxi aéreo. Assim sendo, devido às necessidades pertinentes a este último tipo de aviação, foram introduzidas novas facilidades, tais como área para *check-in* e sala de tráfego;
- Grupo 2: este terminal está dimensionado para receber a aviação regular, com previsão de operação de aeronaves do Grupo 2, indicando áreas para abrigar os serviços necessários a esta categoria, tais como restituição de bagagem e *check-in* separados e escritório para companhias aéreas, além de maiores áreas para o bar e a administração. Quando for atingido o limite superior de passageiros, caberá a introdução de fluxos distintos de embarque e desembarque, bem como a alocação de algumas concessões comerciais.
- Grupo 3: esta fase prevê a operação regular de aeronaves deste grupo, não diferindo da etapa anterior quanto aos tipos de serviços a serem oferecidos aos usuários.
- Grupo 4: esta fase já atende à operação de aeronaves de grande porte da aviação regular e prevê a ampliação do terminal de passageiros, passando a contar com restaurante,

escritório para as companhias aéreas e uma área maior para as concessões.

- Grupos 5a e 5b: para estes grupos é previsto um significativo aumento da circulação (saguão) do terminal de passageiros e de outros setores do terminal, bem como a inclusão de demais serviços ainda não disponíveis para as outras fases, tais como salas de embarque e desembarque, além do aumento das baterias de banheiro.

Em todas as etapas preconizadas, o terminal de passageiros conta com uma área destinada ao controle do tráfego aéreo no aeroporto. O dimensionamento dos terminais de passageiros, no que se refere ao setor operacional, foi feito a partir de valores de níveis de serviço adotados pelo IAC, os quais têm como referência técnica metodologia desenvolvida pela *International Air Transport Association* (IATA).

Nesse sentido, adotou-se a classificação “D”, ou seja, aquele que proporciona adequado nível de serviço e de conforto. As Figuras 9 a 16 ilustram as concepções modulares, desenvolvidas para este Plano. Embora os projetos possam sofrer alterações na sua forma, em razão de características locais (clima, topografia, perfil de passageiros e outros), os conceitos que conduziram a sua elaboração e o programa de instalação das facilidades deverão ser preservados. Os principais conceitos utilizados foram:

- dimensionamento modular: o dimensionamento das instalações internas e a expansão do terminal são feitos utilizando-se a composição dos módulos ou de fração dos módulos;
- a partir do terminal destinado a atender ao Grupo 2, introdução de fluxos independentes de embarque e desembarque, estando o primeiro localizado no lado direito do terminal;
- inexistência de obstáculos à expansão longitudinal, observando-se, especialmente, a localização das instalações hidráulicas e elétricas;
- instalações de controle/supervisão operacional e administrativa, bem como as de despacho de voo, voltadas para a área de movimento;
- sanitários concentrados, com parede hidráulica única;

- amenidades concentradas de forma não conflitante com os fluxos de embarque e desembarque.

A correta localização do terminal de passageiros no momento de sua construção é de suma importância para que possa se desenvolver de maneira adequada, observando os limites estabelecidos pela legislação aeronáutica vigente.

No projeto para novos terminais, sugere-se a adoção da modularidade, de modo a permitir a sua expansão e adequações necessárias de acordo com o crescimento da demanda. Propõe-se também a utilização de material disponível no local da construção dos terminais, não só visando à economia do custo de transporte, como também buscando preservar as características construtivas regionais.

Devido ao reduzido volume de carga transportada pela aviação regional, verificado pelas estatísticas dos movimentos dos últimos anos, não serão propostos terminais de carga, mas será reservada área para a manutenção das empresas aéreas.

O terminal de passageiros foi dimensionado para atender ao limite inferior e superior do número de passageiros para cada grupo de aeronave, definindo, conseqüentemente, uma área mínima e máxima, como mostra o Quadro 9, a seguir.

Quadro 9 – Terminal de Passageiros

Grupo de Aeronave	Pax/Hora-Pico (EMB + DES)	Área (m ²)
1	até 24	110,00 a 140,00
2	25 a 36	140,00 a 185,00
3	38 a 60	185,00 a 345,00
4	62 a 140	345,00 a 675,00
5a	142 a 260	675,00 a 1.115,00
5b	262 a 480	1.115,00 a 1.350,00

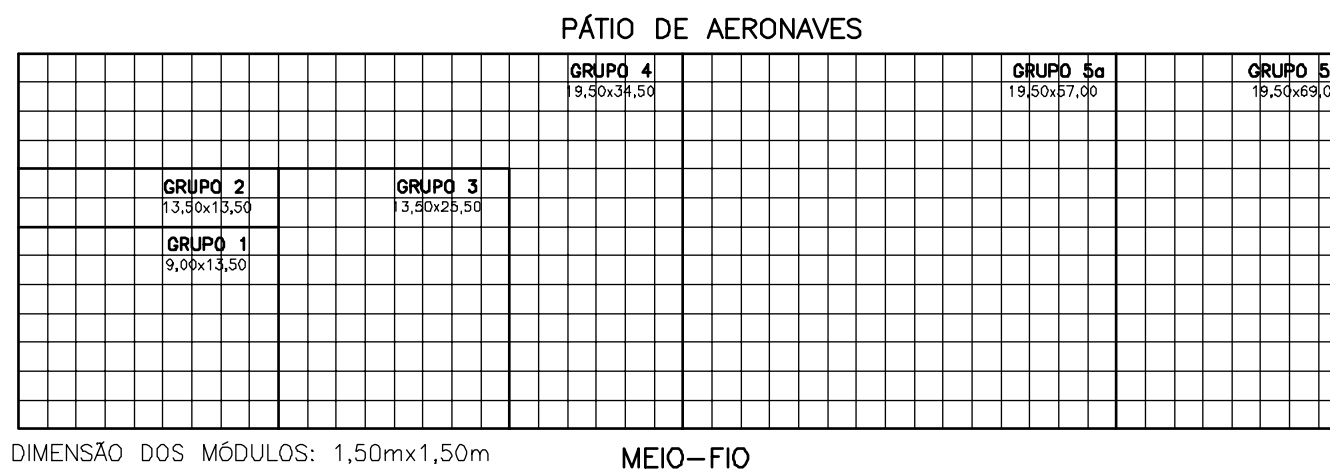
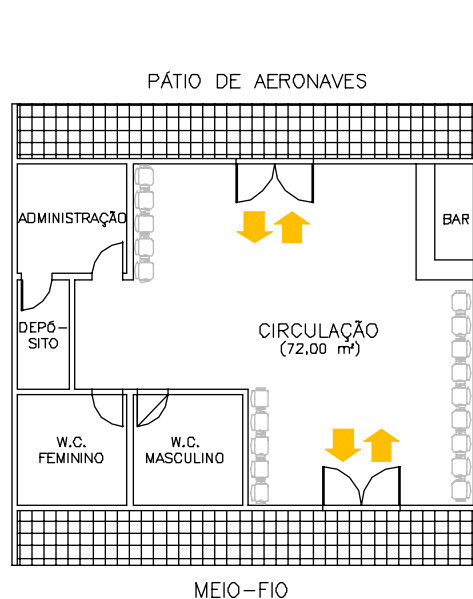


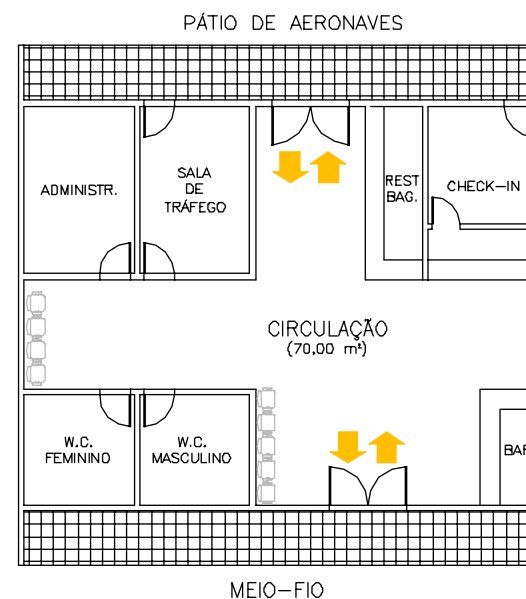
Figura 9 - CONFIGURAÇÃO MODULAR DE TERMINAL DE PASSAGEIROS

**TERMINAL MÍNIMO**

PAX hora-pico=16(E+D)

Nível de Serviço C/D

Área Total=108,00m²

**GRUPO 1**

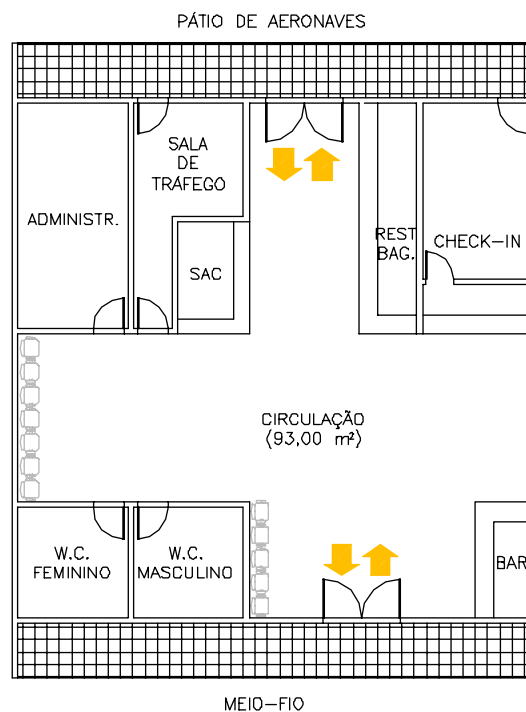
PAX hora-pico=24(E+D)

Nível de Serviço C/D

Área Total=141,75m²

Esc: 1 / 200

Figura 10 - CONFIGURAÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS – GRUPO 1

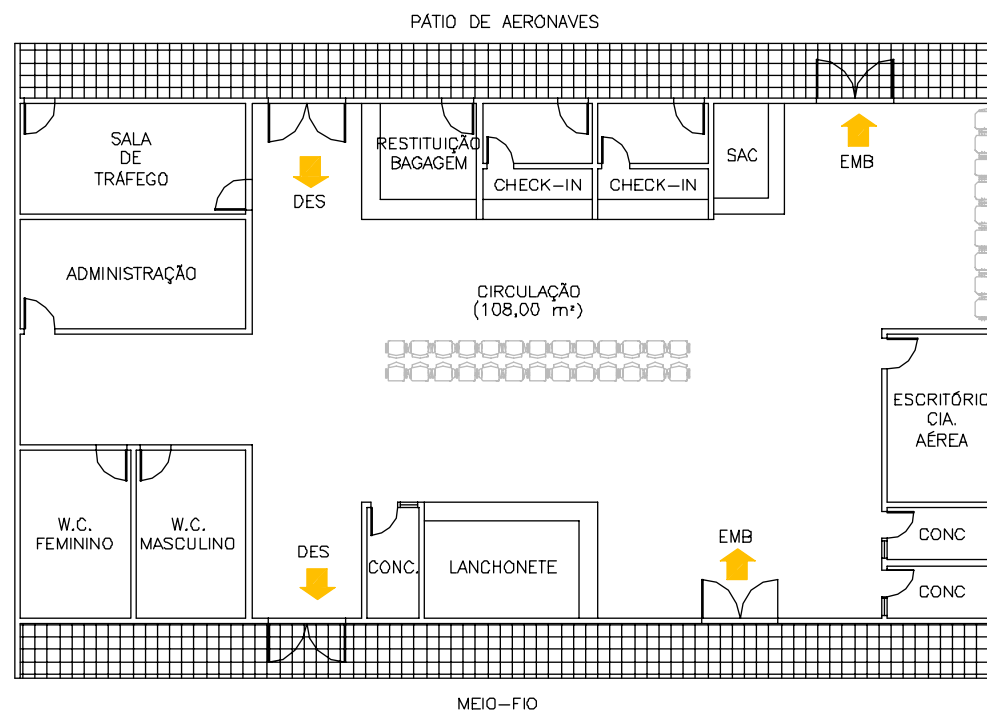
**GRUPO 2**

PAX hora-pico=36(E+D)

Nível de Serviço C/D

Área Total=182,25 m²

Figura 11 - CONFIGURAÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS – GRUPO 2

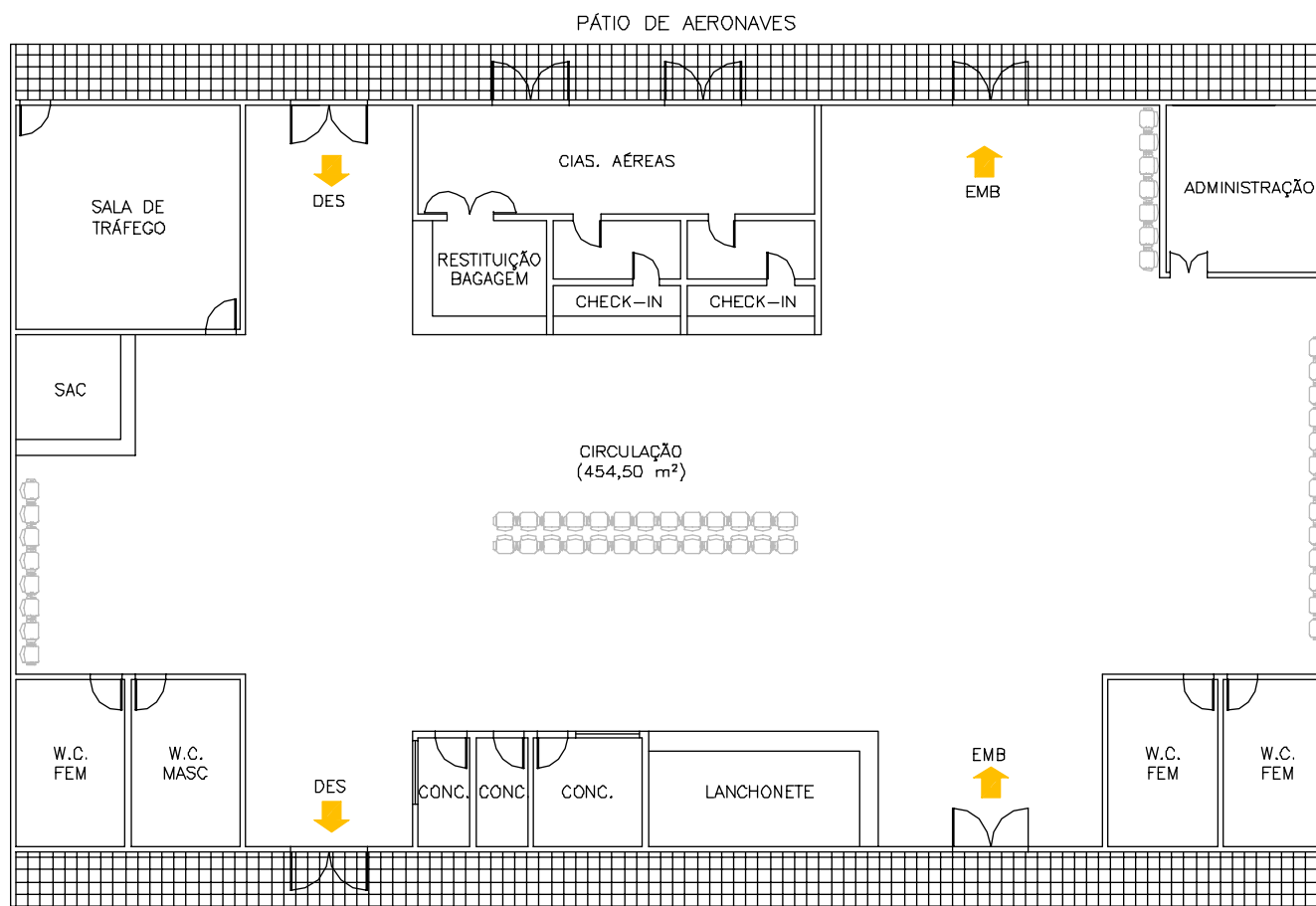
**GRUPO 3**

PAX hora-pico=60(E+D)

Nível de Serviço C/D

Área Total=344,25m

Figura 12 - CONFIGURAÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS – GRUPO 3

**GRUPO 4**

PAX hora-pico=140(E+D)

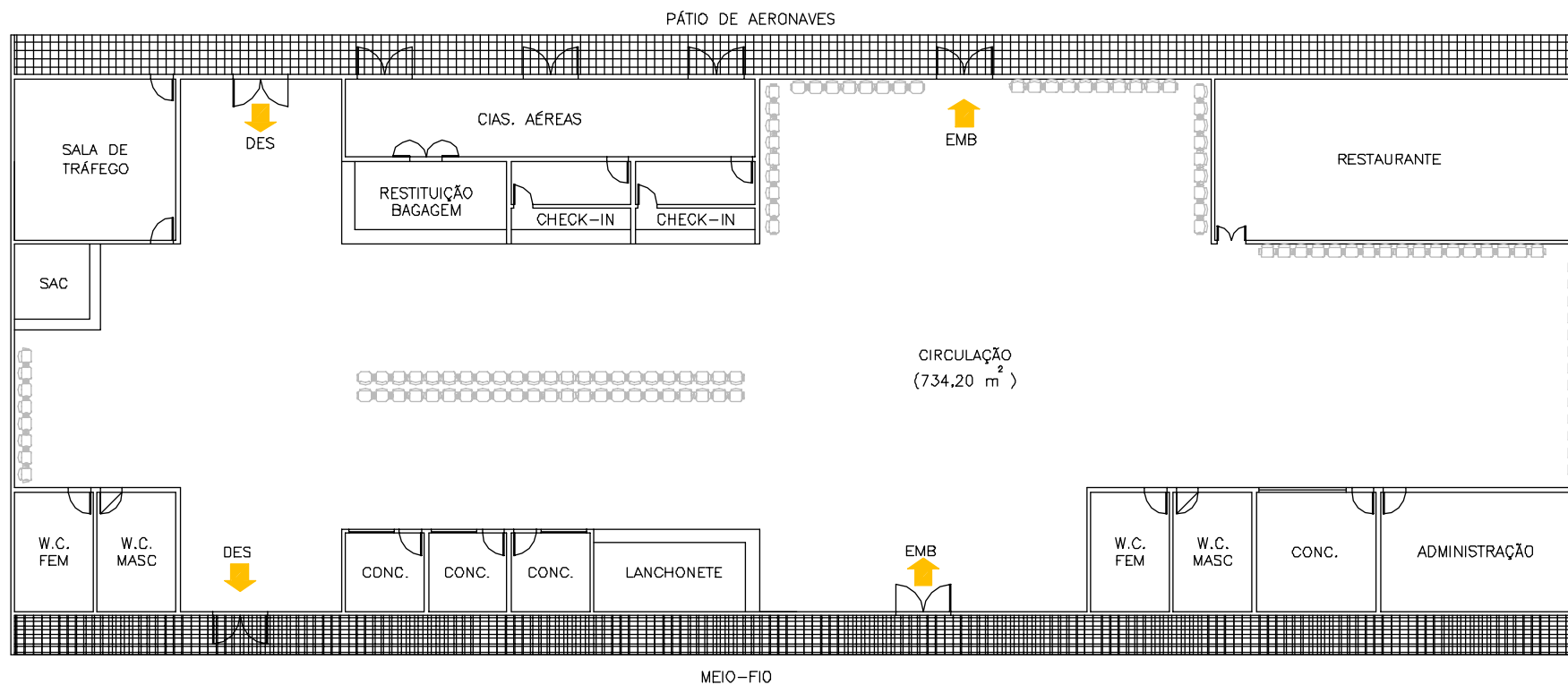
Nível de Serviço C/D

Área Total=672,75m²

MEIO-FIO

Esc: 1 / 200

Figura 13 - CONFIGURAÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS – GRUPO 4

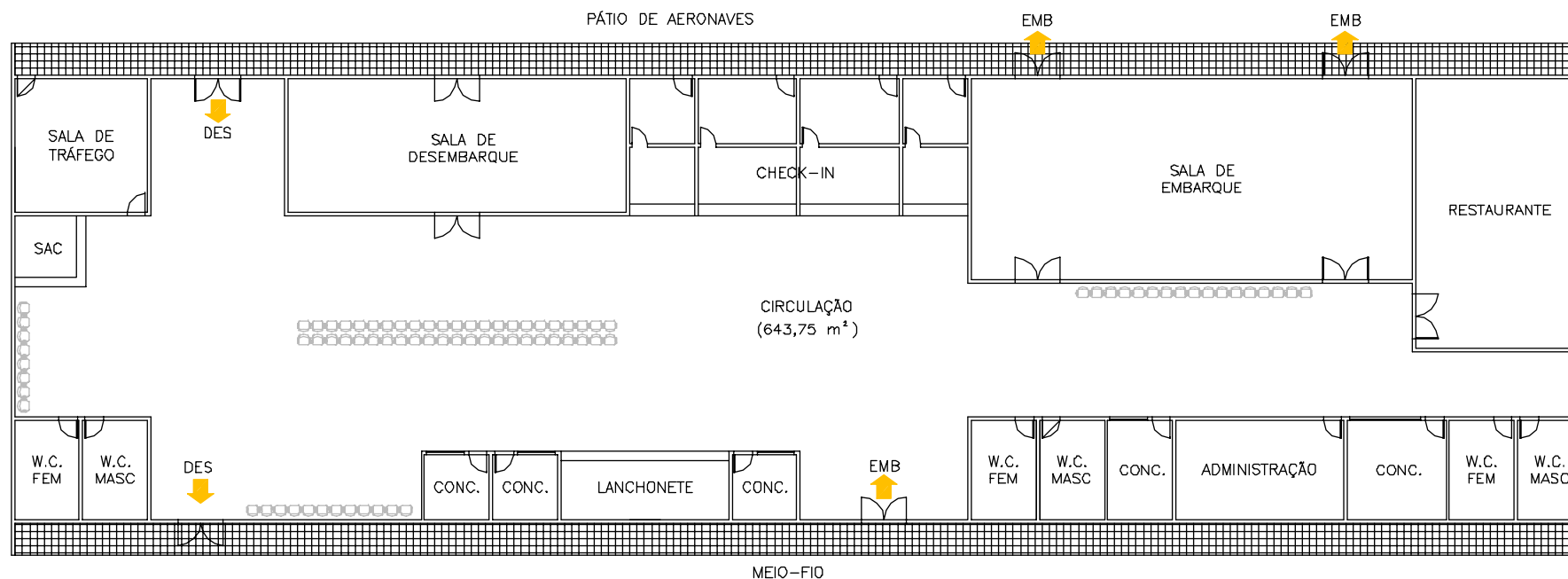
**GRUPO 5a**

PAX hora-pico=240(E+D)

Nível de Serviço C/D

Área Total=1.111,50 m²

Figura 14 - CONFIGURAÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS – GRUPO 5a

**GRUPO 5b**

PAX hora-pico=480

Nível de Serviço C/D

Área Total=1.345,50 m²

Figura 15 - CONFIGURAÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS – GRUPO 5b

b) Estacionamento de Veículos

O estacionamento de veículos, assim como o acesso viário no segmento final de um aeródromo, é uma necessidade da intermodalidade inerente ao transporte aéreo. Sua localização deve ser o mais próximo possível ao TEPAX, a fim de facilitar o acesso dos usuários à edificação, principalmente no fluxo de embarque. O seu dimensionamento é feito com base nos seguintes parâmetros:

- percentual do meio de transporte que, chegando ao aeroporto, faz uso do estacionamento;
- percentual do meio de transporte utilizado;
- média do número de ocupantes do veículo.

Considerando-se uma área de 25m² para cada veículo estacionado, incluindo área para circulação, foram obtidos os seguintes resultados:

Quadro 10 – Estacionamento de Veículos

Grupo de Aeronave	Pax/Hora-Pico (Emb+Des)	Área (m ²)
1	até 24	350 a 375
2	25 a 36	375 a 500
2	38 a 60	500 a 800
4	62 a 140	800 a 1.875
5a	142 a 260	1.875 a 3.200
5b	262 a 480	3.200 a 4.000

No caso dos aeródromos caracterizados pela operação de vôos turísticos, recomenda-se a destinação de duas a quatro vagas para ônibus, de 4 m x 10 m (80,00 m², incluindo circulação) cada.

c) Abastecimento de Combustível

O serviço de abastecimento de combustível nos aeroportos deverá ser realizado por empresas de distribuição de derivados

de petróleo, cuja contratação caberá ao órgão administrador.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas editou a NBR 9719, em julho de 1997, com a finalidade de orientar os procedimentos quanto ao depósito de combustíveis em aeródromos. Esta norma estabelece as distâncias mínimas a serem observadas para a localização dos tanques, em função de sua capacidade de armazenamento. Como proposta geral, foi definida uma área na modulação para os componentes do sistema de abastecimento (escritório, tanques e filtros), conforme indicado no Modelo de Aeroporto Básico.

d) Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC)

A ICA 92-01, de 24 de janeiro de 2000, "Nível de Proteção Contra-Incêndio em Aeródromos", é de observância obrigatória e se aplica a todos os aeródromos brasileiros categorizados, ou seja, aqueles onde opera a aviação regular.

Esta Norma tem como objetivo caracterizar, através de categorias, os riscos de incêndio e os meios de proteção necessários aos aeródromos, bem como estabelecer procedimentos a serem adotados em situações de desconformidade. A categoria dos aeródromos é definida com base na maior aeronave operada e na sua frequência de operação. A aplicação da Norma resultou nas categorias apresentadas no Quadro 11, para cada grupo de aeronave:

Quadro 11 – Categoria Requerida de SESCINC

Grupo de Aeronave	Aeronave Crítica	Categoria Requerida
1	King Air C90	2
2	EMB-110 Bandeirante	2
3	EMB-120 - Brasília	3
4	ERJ-145	5
5a	Boeing 737/500	5
5b	Airbus 320	5

Em função da categoria requerida por cada aeronave ou grupo de aeronaves, determinam-se a quantidade e os tipos dos agentes extintores necessários, conforme estão indicados nos Quadros 12 e 13.

Para efeito deste trabalho, a definição dos equipamentos necessários para cada aeroporto foi baseada na aeronave crítica de cada grupo, com previsão para operação nos diferentes horizontes de planejamento. Além dos equipamentos e instalações adequados para o funcionamento das seções contra-incêndio (SCI), deve-se observar a quantificação do pessoal qualificado para o seu funcionamento, cujos requisitos também estão estabelecidos na referida Norma. Nos aeródromos onde a manutenção deste serviço não seja viável, recomenda-se a sua implantação mediante acordos com as entidades locais competentes, desde que as condições de acesso assim o permitam.

Quadro 12 – Quantidade Mínima de Carro Contra-Incêndio

Categoria Requerida	Número Mínimo de CCI
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Fonte: COMAER. ICA 92-01, 2000.

Quadro 13 – Quantidades Mínimas de Agentes Extintores

Categoria Requerida	Agente Extintor			
	Principal			Complementar
	Água (l)	EENB (l)	Regime de Descarga (l/min)	PQS (kg)
1	230	30	230	45
2	670	86	550	90
3	1.200	154	900	135
4	2.400	308	1.800	135
5	5.400	692	3.000	180
6	7.900	1.018	4.000	255
7	12.100	1.548	5.300	255
8	18.200	2.330	7.200	450
9	24.300	3.110	9.000	450
10	32.300	4.134	11.200	450

Fonte: COMAER. ICA 92-01, 2000.

Legenda: EENB – Espuma de Eficácia Nível "B"

PQS – Pó Químico

Infra-Estrutura de Proteção ao Vôo

Entende-se como infra-estrutura de proteção ao vôo o conjunto de elementos de apoio à navegação aérea que lhe proporciona segurança, regularidade e eficiência.

Ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), antiga Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo (DEPV), cabe o exercício da autoridade normativa e técnica sobre esses elementos. A legislação brasileira define três classes de operação, a saber:

- VFR (*Visual Flight Rules*) – Regras de Vôo Visual;

- IFR (*Instrument Flight Rules*) – não precisão - Regras de Voo por Instrumentos não-precisão;
- IFR (*Instrument Flight Rules*) – precisão - Regras de Voo por Instrumentos precisão.

Os aeródromos incorporados ao presente Plano Aeroviário estão enquadrados dentro das duas primeiras categorias. Assim, todos os aeroportos onde esteja prevista a operação da aviação regular, deverão fazê-lo na condição IFR não-precisão diurna/noturna, através da instalação do Sistema de Proteção ao Voo "A". Para os aeródromos onde a previsão seja somente de aviação geral, ainda não operando IFR, deverá ser implantado o Sistema de Proteção ao Voo "B", destinado a auxiliar a operação VFR diurna.

Esses sistemas são compostos por estações permissionárias de telecomunicações aeronáuticas (EPTA) e por auxílios à aproximação.

O Sistema "A" é composto das EPTA "A" e "C" e de auxílios visuais e luminosos, enquanto o Sistema "B" consiste na EPTA "A" e de auxílios visuais. As definições das estações e dos auxílios estão apresentadas a seguir:

- EPTA "A": presta o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) e de Alerta, através da operação dos Serviços Móvel e Fixo Aeronáuticos (AMS e AFS) e da confecção e divulgação de observações meteorológicas de superfície, horário e especial, na forma dos códigos METAR e SPECI, além de prestar o Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS).
- EPTA "C": proporciona orientação a aeronaves em rota e apoio básico para a execução de procedimentos de aproximação e pouso, contendo: Radiofarol Não Direcional (NDB) e/ou Radiofarol Omnidirecional (VOR), com ou sem Equipamento de Medição de Distância (DME).
- Auxílios Luminosos: balizamento noturno, farol rotativo de aeródromo e indicador de direção de vento iluminado (biruta iluminada).
- Auxílios Visuais: sinal identificador de aeródromo, sinalização horizontal de pista e indicador de direção de vento (biruta).

Deve-se ressaltar que a Instrução do Ministério da Aeronáutica, IMA 63-10, Estações Permissionárias de Telecomunicações Aeronáuticas (EPTA), de 30 de novembro de 1995, deve servir de referência quanto aos requisitos indispensáveis ao funcionamento das EPTA, bem como a IMA 100-12 – Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo.

O Quadro 14 relaciona os equipamentos que compõem os Sistemas de Proteção ao Voo "A" e "B". Para as operações aeronáuticas, em condições VFR noturno, os aeroportos deverão acrescentar ao Sistema "B" os equipamentos: farol rotativo de aeródromo, balizamento noturno e biruta iluminada.

O Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (PDSCEA), elaborado pelo DECEA para o período de 1998 a 2020 e aprovado pela Portaria Nº 048/DIRPV, de 05 ago. 1997, preconiza a não instalação de novos NDB.

Este equipamento só poderá ser implantado com recursos de programas federais de investimento, no primeiro horizonte de planejamento do respectivo Plano Aeroviário.

Este prazo foi estabelecido em função do tempo necessário à adequação das aeronaves ao sistema de navegação proposto, baseado na utilização do GPS (*Global Positioning System*). A alocação de recursos para a sua implantação, manutenção ou substituição, em horizontes posteriores do Plano, será de responsabilidade exclusiva do aeroporto.

Quadro 14 – Equipamentos de Proteção Ao Vôo

SISTEMA “A” (Operação IFR Não-Precisão – Diurna e Noturna)	SISTEMA “B” (Operação VFR – Diurna)
• Dois conjuntos de equipamentos para transmissão e recepção na faixa de freqüências do Serviço Móvel Aeronáutico (AMS) em VHF/AM e respectivos acessórios, sendo um efetivo e outro reserva, com potência adequada para atender às comunicações aeroterrestres. • Equipamentos necessários ao estabelecimento de enlace oral com outro órgão do Serviço de Tráfego Aéreo (outra EPTA ou órgão do COMAER). • Dois conjuntos de equipamentos para transmissão na faixa de freqüência adequada, sendo um efetivo e outro reserva, com respectivos acessórios, cujo alcance deverá ser suficiente para atender aos requisitos operacionais para a navegação aérea em rota e/ou para suporte aos procedimentos de tráfego aéreo. Esses requisitos serão definidos pelo DEECEA. • Equipamentos que capacitem a EPTA a estabelecer comunicação telegráfica com um Centro de Comunicações ou Estação da Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas (AFTN). • Barômetro aneróide. • Anemômetro anemoscópico. • Psicrômetro de funda. • Psicrômetro em abrigo meteorológico. • Fonte de energia elétrica secundária. • Sinal identificador de aeródromo. • Sinalização horizontal de pista. • Radiofarol Não Direcional em LF/MF (NDB) e/ou Radiofarol Omnidirecional em VHF (VOR). • Farol rotativo. • Balizamento noturno. • Balizamento de emergência. • Biruta iluminada. • Publicações e formulários necessários ao funcionamento da EPTA, devidamente atualizados. • Duas cartas de visibilidade para fins operacionais.	• Dois conjuntos de equipamentos para transmissão e recepção na faixa de freqüências do Serviço Móvel Aeronáutico (AMS) em VHF/AM e respectivos acessórios, sendo um efetivo e outro reserva, com potência adequada para atender às comunicações aeroterrestres. • Equipamentos necessários ao estabelecimento de enlace oral com outro órgão do Serviço de Tráfego Aéreo (outra EPTA ou órgão do COMAER). • Equipamentos que capacitem a EPTA a estabelecer comunicação telegráfica com um Centro de Comunicações ou Estação da Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas (AFTN). • Barômetro aneróide. • Anemômetro anemoscópico. • Psicrômetro de funda. • Psicrômetro em abrigo meteorológico. • Sinal identificador de aeródromo. • Sinalização horizontal de pista. • Biruta. • Publicações e formulários necessários ao funcionamento da EPTA, devidamente atualizados. • Duas cartas de visibilidade para fins operacionais.

Vias de Acesso

O projeto do sistema de vias de acesso deverá estar em consonância com a proposta de desenvolvimento do aeroporto, considerando principalmente o *lay-out* do terminal, segmento final, meio-fio, estacionamento e outras áreas de circulação de veículos.

É importante observar, em todas as fases, as determinações do Código Brasileiro de Trânsito (Lei Nº 9.503/97), no que diz respeito à sinalização, regras de circulação e demais premissas estabelecidas na lei, a saber:

- largura da via: 7,0m, com duas faixas de rolamento, uma por sentido, 3,0m para implantar o acostamento destinado a abrigar carros avariados e não obstruir a via, além de 2,0m de calçada, perfazendo faixa de domínio mínima de 12m;
- pavimentação: em asfalto ou paralelepípedo com bom estado de conservação, acompanhando, no mínimo, o nível de serviço oferecido pelo aeródromo;
- meio-fio e calçada: deverão existir em todos os locais onde houver circulação de pedestres;
- terminal de passageiros: instalações de facilidades no meio-fio do terminal para permitir embarque e desembarque de pessoas, movimentação de carrinhos e manuseio de bagagem;
- sinalização: colocação de sinalização horizontal, vertical e indicativa ao longo da via, que permita aos usuários fácil identificação do acesso à área terminal;
- segurança: tratamento preferencial nas interseções, com a adequada sinalização direcionando os fluxos e evitando eventuais conflitos. Sempre que necessário deve-se implementar sinalização semafórica.

Obras Complementares

Componentes como residências, rede de abastecimento de água, esgoto e energia elétrica deverão ser implantados de acordo com as conveniências locais e as normas em vigor. O detalhamento será estabelecido, portanto, por um planejamento específico para o aeroporto.

Área Patrimonial

O dimensionamento da área patrimonial de um aeródromo tem como subsídios fundamentais:

- o comprimento da pista previsto para o último horizonte de planejamento, relativo ao código de referência de aeródromo estabelecido para a aeronave de planejamento do grupo mais crítico previsto para operar no último horizonte de planejamento;
- os três Modelos Básicos de Aeródromos, que norteiam a reserva de área para o desenvolvimento da área de movimento (pista de pouso e decolagem/táxis e pátio de aeronaves e respectivas áreas de segurança), bem como das demais instalações e edificações.

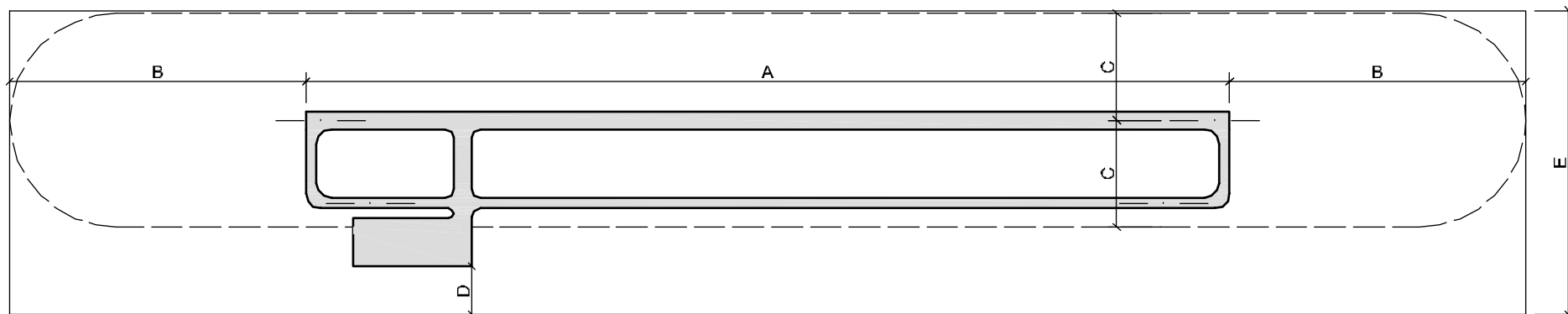
Além disso, no dimensionamento da área patrimonial para os Modelos Básicos de Aeródromos Tipos 1, 2 e 3, representados nas Figuras 16 a 18, respectivamente, são também importantes os seguintes critérios:

- incorporação da Área I, delimitada pela curva de nível de ruído 1 do Plano Básico de Zoneamento de Ruído (Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 dez. 1987);
- incorporação das áreas de projeção das superfícies referentes ao Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 dez. 1987) – a Faixa de Pista em sua totalidade, Áreas de Aproximação, de Decolagem e de Transição até o ponto em que estas limitem o gabarito mínimo de 5 m, incluindo, ainda, as faixas de proteção da pista de táxi paralelo.

Caso um sítio aeroportuário apresente área superior à necessária para os próximos vinte anos, recomenda-se a sua preservação integral para fins aeronáuticos, de forma a preservar, ao máximo, o seu potencial de desenvolvimento, bem como a compatibilidade das atividades na área de seu entorno com as do aeródromo, observadas, obviamente, as perspectivas econômicas da região a ser atendida pelo transporte aéreo.

As áreas patrimoniais foram dimensionadas em função dos comprimentos básicos de pista das aeronaves, conforme estabelecido nas Figuras 16 a 18. A sua aplicação deverá observar a correção deste comprimento às condições específicas do aeroporto -

a altitude e a temperatura de referência - ou o comprimento de pista já existente.



GRUPO	CRA	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)	
						VFR	IFR
1	2B	1.000	300	100	85	298,5	345,5
2	2B	1.190	300	100	85	298,5	345,5
3	3C	1.560	300	100	85	364	524
4	3C	1.720	500	180	85	449	529
5a	4C	1.830	500	180	85	459	539
5b	4C	2.000	500	180	85	474	554

LEGENDA: CRA – Código de Referência de Aeródromo;

A—comprimento básico de pista;

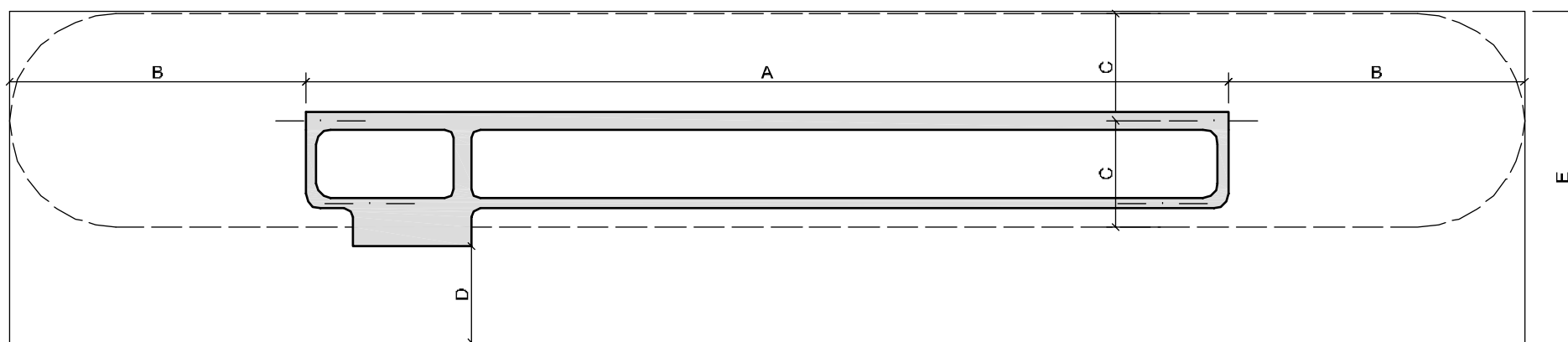
B—distância da cabeceira da pista ao limite da curva de nível de ruído 1;

C—distância do eixo da pista ao limite da curva de nível de ruído 1;

D—distância da borda do pátio de aeronaves ao limite da área patrimonial;

E—largura da área patrimonial.

Figura 16 - CONFIGURAÇÃO DA ÁREA PATRIMONIAL – TIPO 01



GRUPO	CRA	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)	
						VFR	IFR
1	2B	1.000	300	100	85	269,5	306
2	2B	1.190	300	100	85	269,5	306
3	3C	1.560	300	100	85	340,5	490,5
4	3C	1.720	500	180	85	438	513
5a	4C	1.830	500	180	85	476	551
5b	4C	2.000	500	180	85	486	561

LEGENDA: CRA – Código de Referência de Aeródromo;

A—comprimento básico de pista;

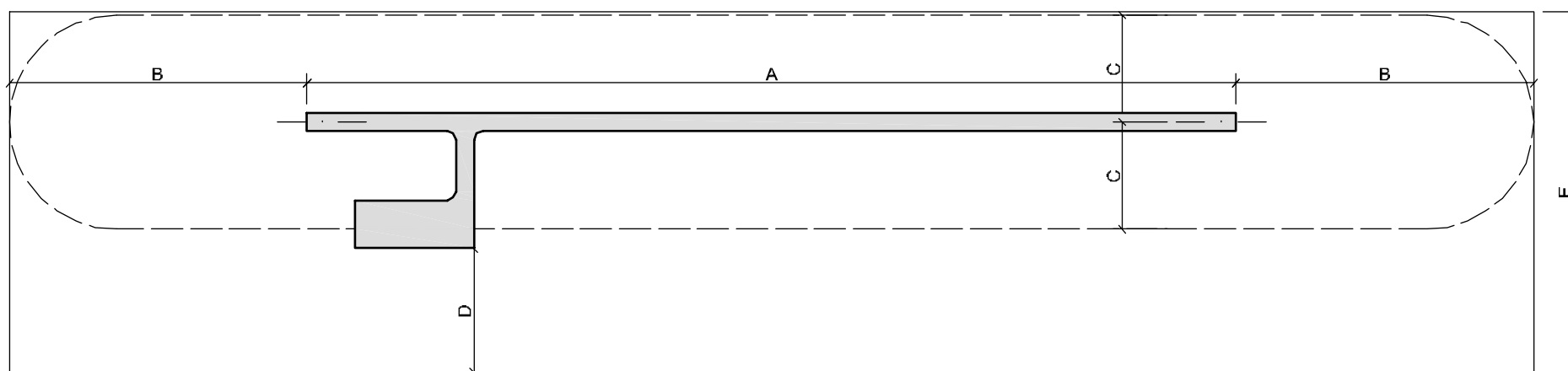
B—distância da cabeceira da pista ao limite da curva de nível de ruído 1;

C—distância do eixo da pista ao limite da curva de nível de ruído 1;

D—distância da borda do pátio de aeronaves ao limite da área patrimonial;

E—largura da área patrimonial.

Figura 17 - CONFIGURAÇÃO DA ÁREA PATRIMONIAL – TIPO 02



GRUPO	CRA	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)	
						VFR	IFR
1	2B	1.000	300	100	85	290	335
2	2B	1.190	300	100	85	290	335
3	3C	1.560	300	100	85	360	515
4	3C	1.720	500	180	85	440	520
5a	4C	1.830	500	180	85	458	538
5b	4C	2.000	500	180	85	473	553

LEGENDA: CRA – Código de Referência de Aeródromo;

A – comprimento básico de pista;

B – distância da cabeceira da pista ao limite da curva de nível de ruído 1;

C – distância do eixo da pista ao limite da curva de nível de ruído 1;

D – distância da borda do pátio de aeronaves ao limite da área patrimonial;

E – largura da área patrimonial.

Figura 18 - CONFIGURAÇÃO DA ÁREA PATRIMONIAL – TIPO 03

Parte 02 – Heliportos

Esta segunda parte apresenta as principais características para a implantação e/ou desenvolvimento de heliportos/heliportos, em consonância com as diretrizes da legislação brasileira específica para este tipo de unidade aeroportuária, a Portaria Nº 18/GM5, de 14 de fevereiro de 1974.

Parâmetros Fundamentais

A definição das aeronaves de planejamento, os parâmetros do Plano Básico de Zona de Proteção e do Plano Básico de Zoneamento de Ruído aplicáveis a Heliportos, conforme estabelece a Portaria 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, constituem-se nos parâmetros fundamentais para a definição de Modelos Básicos – Tipologia de Heliportos.

Aeronaves de Planejamento

A definição da aeronave de asa rotativa que irá operar em um determinado heliporto/heliporto é de fundamental importância para a determinação das características físicas de sua infra-estrutura.

Assim, a aeronave de planejamento é aquela que deverá atender satisfatoriamente à previsão de tráfego aéreo de uma determinada localidade e sua região, onde uma unidade exclusiva para aeronaves de asa rotativa seja a mais adequada.

A partir de análise da frota nacional, observa-se uma grande diversidade de helicópteros em operação no País (Quadro 15), o que torna necessário atentar para o princípio de flexibilidade apresentado no item Filosofia de Planejamento, nas páginas A-1 e A-2 deste Capítulo.

Desta forma, o princípio de flexibilidade constitui-se no principal norteador do dimensionamento dos componentes e, conseqüentemente, da concepção geral dos Modelos Básicos de Heliportos.

Quadro 15: Características Físicas – Aeronaves de Planejamento

Tipo	Aeronave	Assentos (pax)	Altura (m)	Comp. (m)	Rotor (m)	PMD (kg)
SE	Robinson R 22	01	2,22	8,76	7,66	621
SE	MD 500E	04	2,67	9,40	8,05	1.610
SE	MD 520N	04	2,90	9,80	8,30	1.746
SE	Colibri EC120	04	3,40	11,52	10,00	1.800
SE	Robinson 44	03	3,27	11,70	10,05	1.088
SE	Bell 206 JR III	04	2,91	11,91	10,14	1.519
SE	Esquilo EC130B4	07	3,61	12,64	10,69	2.800
SE	Esquilo AS350B2	05	3,14	12,94	10,69	2.500
ME	Esquilo AS355N	05	3,14	12,94	10,69	2.600
ME	BK 117-C1	10	3,36	13,00	11,00	3.500
ME	Dauphin AS365	12	3,47	13,73	11,94	4.250
ME	Dauphin EC155	12	4,35	14,30	12,60	4.800
ME	S 76A	12	4,41	16,00	13,41	5.307
ME	Bell 412	13	3,26	17,06	14,02	5.397
ME	Bell 212	13	3,99	17,46	14,63	5.080
ME	Super Puma AS332 L1	20	4,92	18,70	15,60	9.350
ME	Super Puma AS332 L2	24	4,92	18,70	15,60	10.500
ME	Super Puma AS332 MK1	30	6,62	22,80	18,59	14.600

PMD – Peso Máximo de Decolagem

Modelos Básicos de Heliportos

Sob o aspecto de tipologia de aeródromos, os Modelos Básicos de Heliportos incorporam os conceitos de zoneamento, com o objetivo de promover as diretrizes de planejamento, no que tange à configuração geral de uma unidade desta natureza.

Nesse sentido, incorporam, ainda, os requisitos relativos ao Plano de Zona de Proteção de Aeródromos e ao Plano de Zoneamento de Ruído, que se constituem nos parâmetros básicos para a definição da área patrimonial.

Zoneamento

A filosofia de planejamento estabelecida permite a elaboração do Modelo Básico para Heliporto, a fim de orientar a elaboração dos modelos adequados aos equipamentos de asa rotativa. O conceito de zoneamento, neste caso, segue a lógica do apresentado para os aeroportos na Parte 01 deste Apêndice.

No entanto, devem ser ressaltadas as especificidades operacionais, de necessidade de infra-estrutura de um heliponto/heliporto, que refletem no agrupamento de instalações segundo as suas respectivas destinações funcionais.

Assim, o zoneamento de heliportos é baseado também na definição de três áreas específicas – de Manobras, Terminal do Aeroporto e Secundária – utilizadas para representar a divisão da área patrimonial de uma unidade aeronáutica sob a responsabilidade administrativa civil (Figura 19). Os componentes e suas definições para cada uma das mencionadas áreas específicas serão explicitados no item a seguir.

Dimensionamento dos Componentes

Assim como nos aeroportos, o dimensionamento dos componentes de um heliporto é feito a partir das características físicas e dos requisitos operacionais do helicóptero mais restritivo, que dependerá do componente considerado. Em se tratando da Área de Movimento de um heliporto, o maior comprimento da aeronave e o

diâmetro do rotor, são dados essenciais para o seu dimensionamento.

Área de Movimento

Entende-se como heliponto toda área homologada, de forma quadrada, retangular ou circular, ao nível do solo ou elevada, utilizada para pousos e decolagens de aeronaves de asa rotativa. Normalmente, seu dimensionamento é determinado pela maior dimensão do helicóptero, seja comprimento ou rotor, levando-se também em consideração as condições específicas de altitude, temperatura de referência local, condições de vento nulo e gradiente de pista nulo.

De forma similar ao aeroporto, a Área de Movimento é compreendida por:

a) Área Periférica:

Área livre de obstáculos que envolve a Área de Pouso, com o objetivo de constituir uma zona de segurança. Esta área é circundada por cerca de um metro de altura.

b) Área de Pouso:

Área com dimensões definidas, que envolve a Área de Toque, onde as aeronaves de asa rotativa pousam e decolam.

c) Área de Toque:

Parte da área de pouso e decolagem, na qual é previsto o toque do helicóptero no procedimento de pouso e decolagem.

d) Pista de Táxi:

Caracteriza-se como Pista de Táxi a via destinada a proporcionar a ligação de acesso ao pátio. Com relação ao seu dimensionamento, vigoram as recomendações do Anexo 14, Vol.2, da OACI, onde estes estão condizentes com o Quadro 16. Quanto ao seu comprimento, considera-se a altura da aeronave de planejamento mais restritiva à operação e se traça o Plano Básico de Zona de Proteção de Heliponto, a fim de se verificar a localização adequada do Pátio de Estadia, de acordo com a

Portaria Nº 1.141/GM5 de 08 de dezembro de 1987. Desta forma, fica definido o comprimento da pista de táxi e ligação.

Quadro 16 – Largura da Pista de Táxi

Largura do Trem de Pouso	Largura do Táxi
Até 4,5m	7,5m
4,5m até 6m	10,5m
6,0m até 10m	15m
Acima de 10m	20m

e) Pátio de Estacionamento:

Área destinada para acomodar aeronaves nos procedimentos de embarque e desembarque, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção. As hipóteses consideradas no dimensionamento de pátio são as seguintes:

- as aeronaves deverão se locomover por meios próprios, com exceção daquelas dotadas de trem de pouso em ski;
- os afastamentos entre as aeronaves deverão ser pelo menos os mínimos estipulados pela Portaria Nº 18/GM5, de 14 de fevereiro de 1974;
- o dimensionamento deverá ser feito para a aeronave mais crítica, em função de seu maior comprimento.

Área Terminal de Passageiros

a) Terminal de Passageiros:

Assim como para o aeroporto, este componente atua como interface entre o sistema de acesso viário e o helicóptero. Nele, o passageiro executa os procedimentos para o embarque e o desembarque.

O dimensionamento do terminal de passageiros foi procedido em função do número de passageiros do helicóptero de maior capacidade.

Dessa forma, obteve-se um valor mínimo de 108m², suficientes para oferecer os serviços básicos imprescindíveis ao atendimento dos helicópteros da aviação geral, tais como saguão, sanitários masculino e feminino, local para administração e pequena área de bar, para venda de artigos de consumo imediato, que não sejam preparados no local. Como facilidade mínima, deve-se reservar um local para instalação de bebedouros.

b) Estacionamento de Veículos

O estacionamento de veículos deverá se localizar próximo ao terminal de passageiros, a fim de facilitar o acesso dos usuários à edificação.

O seu dimensionamento é estipulado em função do percentual do meio de transporte utilizado e do volume de passageiros processados. Considera-se uma área de 25m² para cada veículo estacionado, incluindo área para circulação, devendo-se prever o mínimo de dez veículos estacionados simultaneamente (250 m²).

c) Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC)

A ICA 92-01, de 24 de janeiro de 2000, "Nível de Proteção Contra Incêndio em Aeródromos", é também de observância obrigatória para heliportos. Nesta, a categoria da aeronave é obtida a partir da avaliação do seu comprimento total, e será determinada conforme verificado no Quadro 17.

Quadro 17 – Categoria Requerida da SESCINC

Comprimento Total da Aeronave	Categoria dos Helicópteros
De 0m a 15m	H1
De 15m a 24m	H2
De 24 a 35m	H3

Fonte: COMAER. ICA 92-01, 2000.

Em função da categoria requerida por cada helicóptero, determinam-se a quantidade e os tipos dos agentes extintores necessários, conforme estão indicados no Quadro 18.

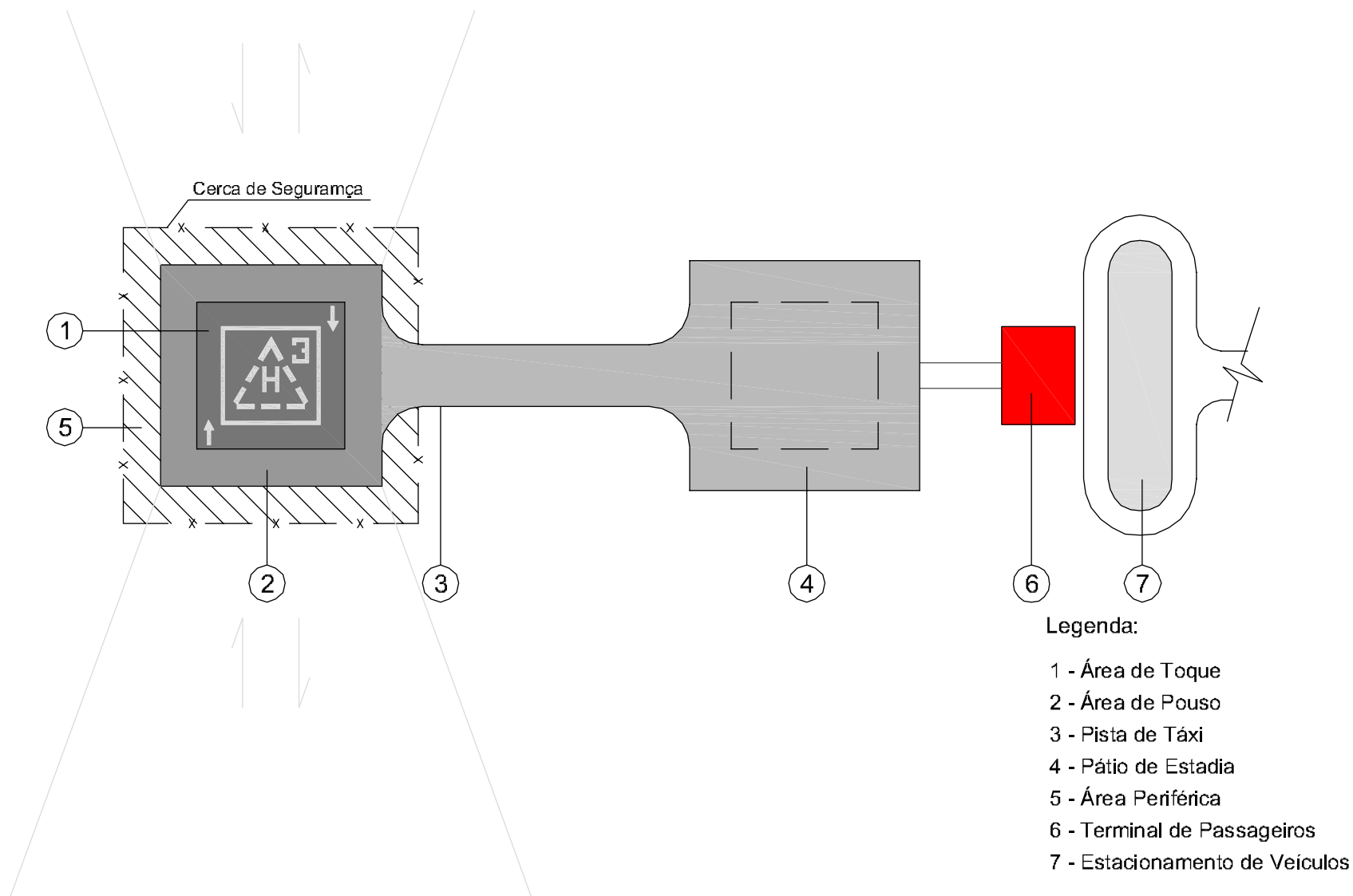


Figura 19 - CONFIGURAÇÃO DO HELIPORTO

Quadro 18 – Quantidades Mínimas de Extintores por Categoria de Heliporto de Superfície

Principal				Complementar
Categoria Requerida	Água (l)	EENB (l)	Regime de Descarga (l/min)	PQS (kg)
H1	500	64	250	23
H2	1.000	128	500	45
H3	1.600	206	800	90

Fonte: COMAER. ICA 92-01, 2000.

Legenda: EENB – Espuma de Eficácia Nivel "B"

PQS – Pó Químico

Para efeito deste trabalho, a definição dos equipamentos necessários para cada heliporto foi baseada no helicóptero de planejamento mais crítico. Além dos equipamentos e instalações adequados para o funcionamento das seções contra-incêndio (SCI), deve-se observar a quantificação do pessoal qualificado para o seu funcionamento, cujos requisitos também estão estabelecidos na referida Norma.

Nos heliportos onde a manutenção deste serviço não seja viável, recomenda-se a sua implantação mediante acordos com as entidades locais competentes, desde que as condições de acesso assim o permitam.

Sinalização

Com relação à sinalização dos heliportos, serão apresentados a seguir os sinais básicos, de acordo com a Portaria Nº 18/GM5.

- sinal de identificação de área de pouso - o sinal de identificação de área de pouso é indicado por uma letra, que varia por tipo de heliporto, deve ser pintado no centro da área de toque, dentro de um triângulo equilátero, com o vértice apontando para o norte magnético;

- sinal de identificação de suporte - deverá ser pintado um indicador do máximo de peso do helicóptero, em toneladas, correspondente à resistência do piso, localizado à direita do vértice e posicionado na mesma orientação da letra. As frações de tonelada deverão ser arredondadas para um número inteiro inferior;
- sinalização de táxi e pátio - o pátio e o táxi deverão ser claramente sinalizados, a fim de que sejam facilitadas as manobras das aeronaves, bem como garantida a segurança do pessoal e dos equipamentos. No pátio, sendo necessário, deverão ser traçadas linhas guias, nas quais deverá ser prevista a separação adequada entre os rotores dos helicópteros adjacentes;
- sinal de indicador de aproximação e saída - deverá haver um indicador visual de direção dos eixos das superfícies de aproximação e de saída, conforme a Figura 20;
- sinal de indicador de direção do vento - o heliporto deverá ser dotado de um indicador de direção de vento, localizado em local bem visível, porém não sujeito à turbulência e que não constitua perigo às manobras de helicópteros;
- sinalização noturna - para operações noturnas, é necessária a existência de luzes indicadoras dos limites da área de pouso e das obstruções existentes em torno da área de pouso e decolagem. Os requisitos referentes à iluminação poderão ser encontrados na Portaria Nº 18/GM5.

Equipamentos de Proteção ao Voo

Assim como para aeroportos, cabe ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), antiga Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo (DEPV), o exercício da autoridade normativa e técnica sobre os equipamentos de proteção ao voo. A legislação brasileira, Portaria Nº 1.141/GM5, define para heliportos as mesmas três classes de operação, definidas anteriormente.

Para fins deste Plano Aeroviário, é prevista somente operação VFR nos heliportos da Rede. Assim, recomenda-se o Sistema de

Proteção ao Vôo tipo "C", destinado a auxiliar a operação visual diurna. Esse sistema é composto por estação permissionária de telecomunicação aeronáutica (EPTA) e por auxílio à navegação aérea. O Sistema "C" será apresentado a seguir:

- a) EPTA "B": destina-se, exclusivamente, à execução de Controle Operacional de Aeronaves e à veiculação de mensagens de caráter geral entre entidades e suas respectivas aeronaves;
- b) Auxílios Visuais: sinal identificador de heliporto, sinalização horizontal de heliporto e indicador de direção de vento (biruta).

Deve-se ressaltar que a Instrução do Ministério da Aeronáutica, IMA 63-10, Estações Permissionárias de Telecomunicações Aeronáuticas (EPTA), de 30 de novembro de 1995, deve servir de referência quanto aos requisitos indispensáveis ao funcionamento das EPTA, bem como à IMA 100-12 – Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo.

Área Patrimonial

O dimensionamento da área patrimonial utiliza como parâmetro livrar obstáculos de 5m de altura, considerando as rampas de transição e aproximação.

Outro item a ser considerado é a incorporação da curva de nível de ruído 1 à Área Patrimonial. De acordo com a Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 dez. 1987, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos estipula um raio de 100m para o traçado da referida curva de ruído, conforme pode ser observado na figura 20.

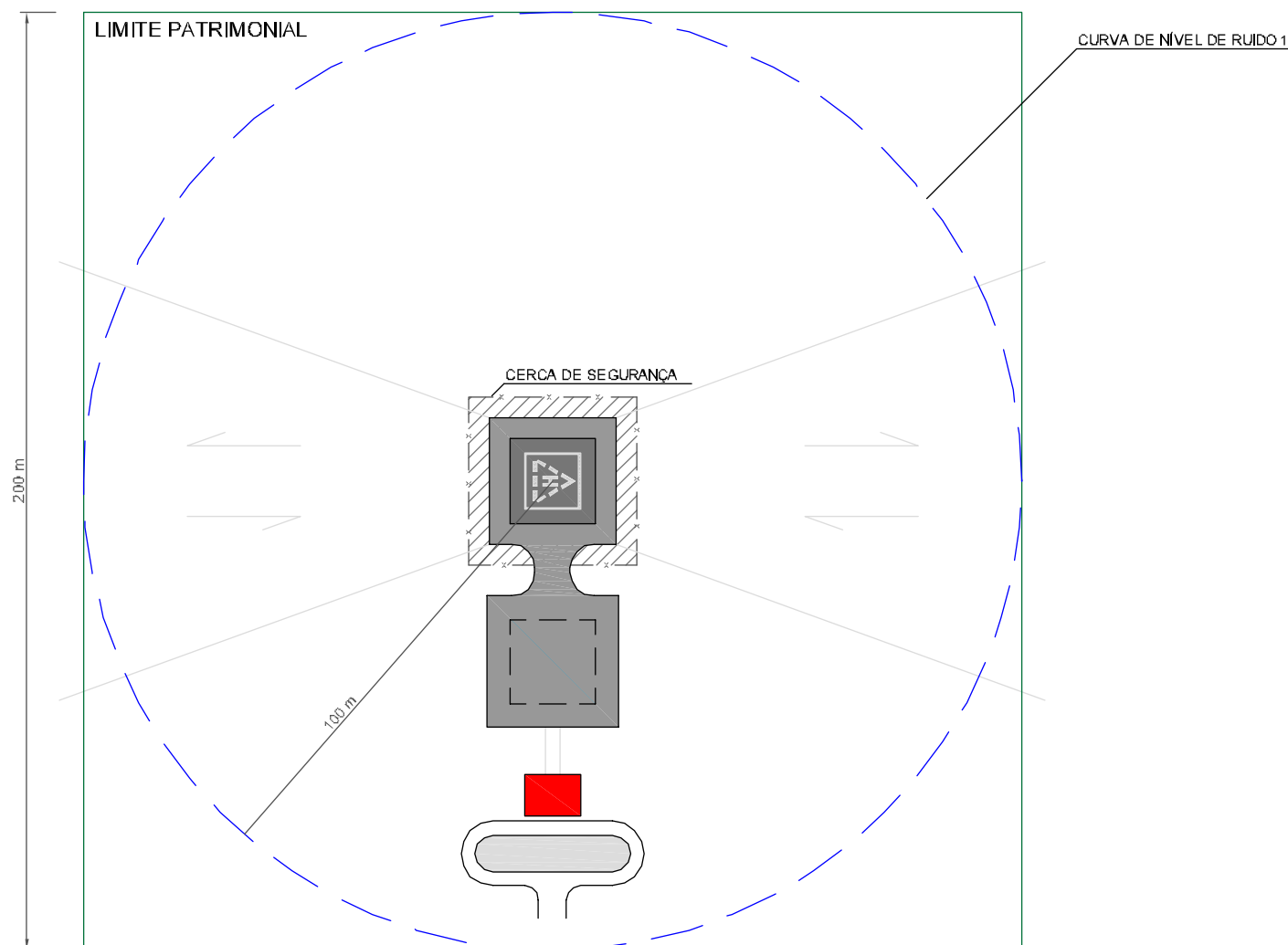


Figura 20 - DIMENSÕES DE ÁREAS PATRIMONIAIS PARA HELIPORTOS

Abreviações

Aeronaves

SE: Monomotores Leves
ME: Bimotores Leves

Auxílios

NDB: Radiofarol Não Direcional
VOR: Sistema de Radiofarol Omnidirecional em VHF
VASIS: Sistema Indicador de Planeio de Aproximação Visual
BN: Balizamento Noturno
FR: Farol Rotativo de Aeródromo

Operação

VFR: *Visual Flight Rules* (Regras de Vôo Visual)
IFR: *Instrument Flight Rules* (Regras de Vôo por Instrumentos)

Órgãos

EPTA: Estações Permissionárias de Telecomunicações e Tráfego Aéreo
NPV: Núcleo de Proteção ao Vôo

Edificações

TEPAX: Terminal de Passageiros
REST. BAG: Área para Restituição de Bagagens
CONC: Concessões (comerciais, utilidades públicas, etc)
ADM: Administração do Aeroporto
DEP: Depósito
KF: Casa de Força
CGC: Casa do Guarda-Campo

Serviços

ABAST: Abastecimento de Combustíveis
PF (AVGAS): Gasolina de Aviação
TF (AVTUR): Querosene de Aviação
PAA: Posto de Abastecimento de Aeronaves
SECINC: Seção Contra-Incêndio

Suporte

ACN: *Aircraft Classification Number* (Número de Classificação de Aeronave)
PCN: *Pavement Classification Number* (Número de Classificação de Pavimento)

Outros

MOV (P+D): Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens)
PAX (E+D): Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)
PAX/H.PICO: Número de Passageiros na Hora-Pico

Legenda

Área de Movimento Existente	
Edificação Existente	
Rede de Energia Elétrica	
Rodovia Asfaltada	
Rodovia e Via em Terra	
Caminho em Terra	
Rede Ferroviária	
Cerca Patrimonial	
Área Patrimonial	
Vala de Drenagem	
Canal de Irrigação	
Faixa Preparada	

1. INTRODUÇÃO	1-1	CONSIDERAÇÕES FINAIS	4-15
CAMPO DE ESTUDOS	1-1	Ligações Aéreas Potenciais	4-16
SISTEMA DE AEROPORTOS.....	1-2	5. DESENVOLVIMENTO DA REDE ESTADUAL DE AEROPORTOS	5-1
ESTRUTURA DO SISTEMA DE AEROPORTOS	1-2	METODOLOGIA DE PLANEJAMENTO	5-2
CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA DE AEROPORTOS.....	1-2	Definição da Rede Estadual de Aeroportos.....	5-2
REDE ESTADUAL DE AEROPORTOS.....	1-3	Estrutura do Sistema Estadual de Aeroportos.....	5-4
DIRETRIZES AEROPORTUÁRIAS E AMBIENTAIS.....	1-3	Classificação do Sistema Estadual de Aeroportos	5-7
Diretrizes Aeroportuárias.....	1-3	DIRETRIZES GERAIS DE DESENVOLVIMENTO	5-11
Diretrizes Ambientais	1-7	PROPOSTAS DE DESENVOLVIMENTO	5-11
2. INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	2-1	ATIVIDADES PREVISTAS	5-11
CARACTERIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA		Localização	5-11
ESTADUAL	2-1	Implantação	5-12
Aeroportos sob Administração da INFRAERO.....	2-1	Adequação.....	5-12
Aeroportos sob Administração Estadual e Municipal	2-2	Manutenção	5-12
AERÓDROMOS POTENCIAIS PARA A REDE ESTADUAL	2-3	PLANTAS DE CONFIGURAÇÃO PROPOSTA	5-12
Referenciais Técnicos da Caracterização.....	2-3	Previsão de Investimentos.....	5-12
Resumo da Infra-Estrutura Potencial	2-4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	5-12
3. ANÁLISE SÓCIO-ECONÔMICA	3-1	APÊNDICE - TIPOLOGIA DE AEROPORTOS	A-1
REDE ECONÔMICA: ASPECTOS METODOLÓGICOS	3-1	FILOSOFIA DE PLANEJAMENTO.....	A-1
ANÁLISE SÓCIO-ECONÔMICA.....	3-4	PARTE 01 - AEROPORTOS.....	A-2
Economia Atual	3-4	Parâmetros Fundamentais	A-2
Setor de Turismo.....	3-6	Código de Referência de Aeródromos	A-2
Setor de Transporte	3-9	Grupo de Aeronaves.....	A-3
Resultado Final	3-11	Condição Operacional das Aeronaves	A-4
4. ANÁLISE DE DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO	4-1	Modelos Básicos.....	A-4
O TRANSPORTE AÉREO EM MATO GROSSO	4-1	Configuração dos Modelos Básicos	A-5
ANÁLISE DO POTENCIAL DE DEMANDA	4-5	Dimensionamento dos Componentes.....	A-11
Metodologia	4-5	Área Terminal do Aeroporto	A-19
Tráfego Regular	4-6	Infra-Estrutura de Proteção ao Vôo	A-29
Tráfego Não Regular – Aviação Geral e Tráfego Aéreo	4-6	Vias de Acesso	A-32
Projeções	4-6	Obras Complementares.....	A-32
		Área Patrimonial	A-32



PARTE 02 - HELIPORTOS.....	A-37
Parâmetros Fundamentais	A-37
Aeronaves de Planejamento	A-37
Modelos Básicos de Heliportos.....	A-38
Dimensionamento dos Componentes	A-38
Sinalização	A-41
Equipamentos de Proteção ao Voo.....	A-41
Área Patrimonial	A-42

QUADROS

Quadro 2.1 - Infra-Estrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços	2-12
Quadro 2.2 - Infra-Estrutura Aeroportuária – Componentes Aeroportuários.....	2-16
Quadro 3.1 - Resultado da Análise Sócio-Econômica do Estado de Mato Grosso	3-16
Quadro 4.1 - Transporte Aéreo Regular de Mato Grosso.....	4-2
Quadro 4.2 - Movimento Anual de Passageiros e Aeronaves	4-3
Quadro 4.3 - Movimento Anual de Passageiros (Embarcados + Desembarcados).....	4-7
Quadro 4.4 - Composição da Frota e Tamanho Médio de Aeronaves	4-10
Quadro 4.5 - Movimento Anual de Aeronaves (P + D)	4-12
Quadro 4.6 - Movimento de Passageiros (E + D) – Total do Estado.....	4-15
Quadro 4.7 - Movimento de Passageiros (E + D) – Participação (%).....	4-15
Quadro 4.8 - Movimento de Aeronaves (P + D) – Total do Estado	4-15
Quadro 4.9 - Movimento de Aeronaves (P + D) – Participação (%)	4-15
Quadro 5.1 - Estrutura do sistema de Aeroportos	5-5
Quadro 5.2 - Rede INFRAERO – Classificação do Sistema.....	5-7
Quadro 5.3 - Rede Estadual de Aeroportos – Classificação do sistema	5-7
Quadro 5.4 - Aeródromos de Interesse Municipal.....	5-8
Quadro 5.5 - Parâmetros para as Diretrizes Gerais de Desenvolvimento da Rede Estadual de Aeroportos	5-14
Quadro 5.6- Previsão de Investimentos para a Rede Estadual de Aeroportos	5-16
Quadro 1 - Número de Código	A-3
Quadro 2 - Letra de Código.....	A-3

Quadro 3 - Levantamento das Aeronaves – Especificações Gerais na Composição de Grupos	A-10
Quadro 4 - Comprimento e Largura de Pista de Pouso.....	A-11
Quadro 5 - Distância entre os Eixos – Pista Principal e Táxi.....	A-12
Quadro 6 - Pátio de Aeronaves	A-16
Quadro 7 - Método ACN/PCN.....	A-18
Quadro 8 - Número de Classificação de Pavimentos (PCN)	A-19
Quadro 9 - Terminal de Passageiros	A-20
Quadro 10 - Estacionamento de Veículos	A-28
Quadro 11 - Categoria Requerida de SESCINC.....	A-28
Quadro 12 - Quantidade Mínima de Carro Contra-Incêndio.....	A-29
Quadro 13 - Quantidades Mínimas de Agentes Extintores.....	A-29
Quadro 14 - Equipamentos de Proteção ao Voo	A-31
Quadro 15 - Características Físicas – Aeronaves de Planejamento	A-37
Quadro 16 - Largura da Pista de Pista de Táxi.....	A-39
Quadro 17 - Categoria Requerida SESCINC.....	A-39
Quadro 18 - Quantidades Mínimas de Extintores por Categoria de Heliporto de Superfície.....	A-41

FIGURAS

Figura 1 - Zoneamento de Aeroportos / Linha de Edificações.....	A-6
Figura 2 - Modelo Básico de Aeroporto – Tipo 1	A-7
Figura 3 - Modelo Básico de Aeroporto – Tipo 2	A-8
Figura 4 - Modelo Básico de Aeroporto – Tipo 3	A-9
Figura 5 - Configuração de Sistema de Pista de Táxi – Tipo 1	A-13
Figura 6 - Configuração de Sistema de Pista de Táxi – Tipo 2	A-14
Figura 7 - Configuração de Sistema de Pista de Táxi – Tipo 3	A-15
Figura 8 - Configuração Modular de Pátio de Aeronaves	A-17
Figura 9 - Configuração Modular de Terminal de Passageiros	A-21
Figura 10 - Configuração de Terminal de Passageiros – Grupo 1	A-22
Figura 11 - Configuração de Terminal de Passageiros – Grupo 2	A-23
Figura 12 - Configuração de Terminal de Passageiros – Grupo 3	A-24
Figura 13 - Configuração de Terminal de Passageiros – Grupo 4	A-25



Figura 14 - Configuração de Terminal de Passageiros – Grupo 5a.....	A-26
Figura 15 - Configuração de Terminal de Passageiros – Grupo 5b.....	A-27
Figura 16 - Dimensões de Áreas Patrimoniais – Tipo 1.....	A-34
Figura 17 - Dimensões de Áreas Patrimoniais – Tipo 2.....	A-35
Figura 18 - Dimensões de Áreas Patrimoniais – Tipo 3.....	A-36
Figura 19 - Configuração do Heliporto	A-40
Figura 20 - Dimensões de Áreas Patrimoniais para Heliporto	A-43

MAPAS

Mapa 1.1 - Campo de Estudos.....	1-10
Mapa 2.1 - Aeródromos Potenciais	2-6
Mapa 2.2 - Demais Aeródromos do Estado	2-7
Mapa 2.3 - Aeródromos Potenciais – Pistas de Pouso e Decolagem.....	2-8
Mapa 2.4 - Aeródromos Potenciais – Revestimento de Pista	2-9
Mapa 2.5 - Aeródromos Potenciais – Pátio de Aeronaves.....	2-10
Mapa 2.6 - Aeródromos Potenciais – Terminal de Passageiros	2-11
Mapa 3.1 - Organização Político-Administrativa do Estado de Mato Grosso.....	3-5
Mapa 3.2 – Regiões Turísticas.....	3-7
Mapa 3.3 - Principais Rodovias.....	3-10
Mapa 3.4 - Área de Influência dos Municípios	3-13
Mapa 3.5 - Potencial Sócio-Econômico dos Municípios.....	3-14
Mapa 3.6 – Arranjos Produtivos Locais (Clusters)	3-15
Mapa 5.1 - Potencial Sócio-Econômico e de Demanda por Transporte Aéreo	5-3
Mapa 5.2 - Estrutura do Sistema Estadual de Aeroportos	5-6
Mapa 5.3 - Rede INFRAERO e Rede Estadual de Aeroportos	5-9
Mapa 5.4 - Aeródromos Municipais	5-10



COMANDANTE DA AERONÁUTICA

Ten. Brig. do Ar – Luiz Carlos da Silva Bueno

DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL (DAC)

Maj. Brig. do Ar – Jorge Godinho Barreto Nery

DIRETOR DO INSTITUTO E AVIAÇÃO CIVIL (IAC)

Pedro Bittencourt de Almeida, Cel. Av.

CHEFE DA DIVISÃO DE PLANEJAMENTO AEROPORTUÁRIO E PESQUISA DO TRANSPORTE AÉREO (DPT)

Douglas Artur Pereira, Maj. Eng.

ADJUNTO DA DIVISÃO DE PLANEJAMENTO AEROPORTUÁRIO E PESQUISA DO TRANSPORTE AÉREO (DPT)

Christiano da Silva Miranda, Maj. Eng.

COORDENADORA TÉCNICA

Doris Vieira da Costa, Arquiteta

CHEFE DA SUBDIVISÃO DE PLANEJAMENTO AEROPORTUÁRIO (DPT4):

Sezislano Seródio Garcia Paes, Arquiteto

EQUIPE TÉCNICA:

Ana Lúcia Carvalho de Moraes, Arquiteta

Ana Lúcia Machado dos Santos, Geógrafa

Bernardo Alencar Cunha Porfírio, Arquiteto

Carla Maria Girão de Oliveira, Arquiteta

Carlos Eduardo Niemeyer Teixeira, Arquiteto

Cristiane Vaz Guimarães, Arquiteta

Edna Gouvêia de Mattos, Engenheira

Jacques Wizenberg, Engenheiro

Jorge Alves da Silveira, Físico

Jussara Mendes Cravo Torres, Economista

Márcia da Silva Mainardi, Arquiteta

Pérola Kottler Burman, Economista

Renata Motinha Nunes, Engenheira

Teresa Cristina Rebello Muniz, Economista

REVISÃO DE TEXTO:

Vera Romana

COMPUTAÇÃO GRÁFICA:

Lourival Ransatto, 2S SDE

Sérgio Nicolau Rodrigues, Desenhista

EDITORAÇÃO:

Marcelo Telésforo

Mauro Bonfim Espíndola, 1S SDE

Ozivaldo Armando dos Santos

ESTAGIÁRIOS:

Carolina Andrade da Silva, Arquitetura

Francine Vignoli, Arquitetura



Instituto de Aviação Civil