

1. Análise da Infraestrutura Aeroportuária

Este capítulo tem como objetivo avaliar os aeródromos do Campo de Estudos referentes à revisão do PAEAM/1991, uma vez que se configuram em unidades potenciais para compor a Rede Estadual de Aeroportos atualizada, a ser definida no Capítulo 4.

A caracterização destes aeródromos contempla os dados gerais da infraestrutura disponível, 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.

Campo de Estudos

Na Figura 1.1 é ilustrada a composição do Campo de Estudos desta revisão PAEAM/2011, que inclui:

- Quarenta (40) aeródromos homologados;
- Um (01) aeroporto militar (Ponta Pelada);
- Três (03) aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), em função do impacto na oferta dessa infraestrutura aeroportuária no Estado;
 - Doze (12) aeródromos não homologados, por terem sido indicados para compor a Rede Estadual de Aeroportos pelo Governo do Estado do Amazonas, alguns deles apresentando possibilidade de homologação no futuro;
 - Duas (02) localidades (Maraã e Jutai);
 - Um (01) aeródromo cancelado (Manacapuru); e
 - Um (01) aeródromo privado (Balbina).

Aeroportos sob Administração da INFRAERO

A maior oferta em termos de infraestrutura aeroportuária no Estado do Amazonas refere-se aos 03 aeroportos sob a administração da INFRAERO – Eduardo Gomes, Tefé e Tabatinga. Essas unidades são objeto de documento específico de planejamento, ou seja, contemplados com Estudos do Plano Diretor Aeroportuário.

— Aeroporto Internacional Eduardo Gomes - Manaus (SBEG)

A maior oferta em termos de infraestrutura aeroportuária no Estado do Amazonas refere-se ao aeroporto sob a administração da INFRAERO – Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – Manaus (SBEG).

O Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus (AM), é o portal de entrada para a Amazônia brasileira. Com o maior fluxo de passageiros na região Norte do país, atingindo 2,3 milhões de passageiros no ano de 2010, o complexo aeroportuário vem atendendo a finalidade pela qual foi construído há 34 anos: fortalecer a economia, o turismo e a integração nacional.

Devido às características da região, o aeroporto funciona como um elo entre as cidades da região e Manaus, além de facilitar a ligação aérea entre a capital amazonense e as principais cidades do país. Do complexo aeroportuário também são operados voos para cidades da América Central e do Norte, com conexões para Europa e Ásia. Está situado numa área de 14.050.529,01 m². O aeroporto dispõe atualmente de uma pista de pouso e decolagem com 2.700 m x 45 m, Terminais de Passageiros com: TPS-I: 43.659 m² e TPS-II: 2.607 m²) e um pátio de aeronaves com 18.575,90 m² com 18 posições de estacionamento.

Essa unidade é objeto de documento específico de planejamento (Plano Diretor Aeroportuário).

— Aeroporto Internacional de Tabatinga (SBTT)

O aeroporto situa-se na tríplice fronteira do Brasil da Colômbia e Peru. Posto avançado e estratégico às necessidades das Forças Armadas e da soberania nacional. Em uma área de 6.503.350 m², atende à aviação nacional e regional.

O aeroporto dispõe atualmente de uma pista de pouso e decolagem com 2.150 m x 32 m, um Terminal de Passageiros com 1.294 m² e um pátio de aeronaves com 2.150 m x 32 m com 10 posições de estacionamento. Essa unidade é objeto de documento específico de planejamento (Plano Diretor Aeroportuário).

— Aeroporto de Tefé (SBTF)

Por sua localização privilegiada no centro do Estado do Amazonas, o Aeroporto de Tefé desempenha hoje, um papel importante para a atividade comercial local e para os municípios vizinhos como Carauari, Eirunepé, Coari, Juruá, São Gabriel da Cachoeira, Japurá, Fonte Boa, Iauaretê, Envira, Itamarati, São Paulo de Olivença e outras cidades adjacentes, assim como na realização de visitas turísticas e de pesquisas nacionais e internacionais.

O aeroporto é uma das principais portas de entrada para o desenvolvimento do interior no norte do Brasil, possui localização geográfica estratégica, servindo como alternativa de apoio para voos, que por motivos diversos operam na região e dependem do auxílio da navegação aérea mantido pela Infraero ininterruptamente.

Está situado numa área de 14.324.689,00 m². O aeroporto dispõe atualmente de uma pista de pouso e decolagem com 2.200 m x 45 m, um Terminal de Passageiros com 297 m² e um pátio de aeronaves com 02 posições de estacionamento.

Essa unidade também é objeto de documento específico de planejamento (Plano Diretor Aeroportuário).

— Aeroporto de Ponta Pelada (SBMN)

O Aeroporto de Ponta Pelada (IATA: PLL, OACI: SBMN), até 1976, era o principal aeroporto da Capital do Estado. Entre 1970 e 1976, havia o compartilhamento das facilidades e instalações entre civis e militares da Força Aérea Brasileira, pois ali em passou a operar a Base Aérea de Manaus, que operava inicialmente apenas com uma Unidade Aérea e servia como Base de Mobilização e Desdobramentos. Em 1976, com a inauguração do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, todas as operações de aviação civil foram transferidas para o novo aeroporto, ficando, Ponta Pelada, exclusivamente a cargo das operações militares e eventualmente atuando como alternativa a Eduardo Gomes.

Atualmente, baseiam-se em Ponta Pelada as seguintes unidades da Força Aérea Brasileira: 1^o/9^o Grupo de Aviação (C-105A Amazonas), 7^o/8^o Grupo de Aviação (UH-60L Black Hawk e UH-1H Bell Huey), 7^o Esquadrão de Transporte Aéreo (C-95B Bandeirante, C-97 Brasília e C-98 Caravan), 1^o/4^o Grupo de Aviação (F-5EM Tiger). Além disso, baseia-se ainda, naquele aeroporto, o 4^o Batalhão de Aviação do Exército, com helicópteros HM-1 Pantera, HM-3 Cougar e HM-2 Black Hawk.

Aeródromos Potenciais para compor a Rede Estadual

Com base no Campo de Estudos, as unidades existentes que serão analisadas e consideradas como potenciais para compor a Rede Estadual compreendem o diagnóstico da situação atual de cada aeródromo elaborado a partir das informações obtidas durante a fase de inventário, ou seja, dados oficiais e coletados “in loco”. O seu principal objetivo é estudar a possibilidade de aproveitamento da infraestrutura atualmente implantada como embrião para o desenvolvimento do aeroporto em função das metas propostas, sendo também analisada a existência de áreas alternativas tendo em mente uma eventual necessidade de se implantar uma nova unidade.

Nos locais onde o nível da infraestrutura existente mostra-se mais elevado (pista pavimentada, terminal de passageiros, área patrimonial delimitada, serviços, edificações e demais equipamentos), a opção pela mudança de sítio torna-se particularmente difícil, devido ao volume de recursos envolvidos. Cabe ressaltar que o processo de seleção de sítio aeroportuário envolve estudos específicos, que estão fora do escopo deste trabalho.

Nos diagnósticos, são abordadas as unidades existentes consideradas como potenciais para compor a Rede Estadual e que serão analisadas referem-se aos:

- Quarenta (40) aeródromos homologados;
- Doze (12) aeródromos não homologados, por terem sido indicados para compor a Rede Estadual de Aeroportos pelo Governo do Estado do Amazonas, alguns deles apresentando possibilidade de homologação no futuro;
- Duas (02) localidades (Maraã e Jutáí);
- Um (01) aeródromo cancelado (Manacapuru); e
- Um (01) aeródromo privado.

A amostra dos cinquenta e seis (56) aeródromos potenciais indicados na Figura 1.2. foi norteadada pelos aspectos gerais apontados a seguir. Vale ressaltar, entretanto, que do total da amostra do Campo de Estudos, havia sete - 7 (aproximadamente 13% do total) que não possuem condições operacionais atualmente, inclusive dois - 2 aeródromos que ainda não foram construídos (4% da amostra que não puderam diagnosticados).

• **Comprimento de Pista de Pouso e Decolagem:** Observa-se que 10 aeródromos, aproximadamente 18% da amostra, oferecem condições para a operação apenas de aeronaves de pequeno porte da aviação geral, em virtude do indicativo de comprimento de pista inferior a 1.200m. Há o indicativo quanto à possibilidade de operação de aeronaves de maior porte em 44 aeródromos, correspondente a 79% da amostra, haja vista a existência de pistas com comprimento na faixa de 1.200m a 1.499m ou superior a 1.500m. A caracterização desses aeródromos, por faixas de comprimento de pista de pouso e decolagem, pode ser visualizada na Figura 1.4.

• **Revestimento de Pista de Pouso e Decolagem:** Verifica-se que 42 aeródromos, 75% da amostra, possuem pista com revestimento em Asfalto ou em Placas de Concreto de Cimento Portland (PCCP). Ademais, 12 aeródromos (21% da amostra) apresentam revestimento em piçarra ou terra. (Figura 1.5).

• **Existência de Terminal de Passageiros:** Pode-se inferir que 32 aeródromos, 57% da amostra, são dotados de terminal de passageiros, conforme ilustrado na Figura 1.6. Esta edificação não existe em 22 unidades (39% da amostra). Em prosseguimento, as unidades potenciais ora consideradas para a definição da Rede Estadual de Aeroportos do Estado do Amazonas serão caracterizadas de forma detalhada, por intermédio de plantas e fichas de características gerais, apresentadas no final deste capítulo.

Plantas dos Aeródromos

Para cada unidade dessa amostra de aeródromos potenciais, foram elaboradas plantas de situação e de configuração atual. As plantas de situação, desenhadas em escala de 1:10.000 ou 1:20.000, ilustram a ocupação e a estrutura viária do entorno do sítio aeroportuário, a área de movimento e os limites patrimoniais. As plantas da 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 supracitadas plantas, foram utilizadas imagens de satélite, conforme estabelecido no Termo de Referência anexo ao Contrato relativo à elaboração desta revisão PAEAM/2011.

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, quando havia informação disponível.

Na identificação da estrutura viária, foram empregadas as cores laranja para as vias em terreno natural e 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 pista, conforme o disposto na Portaria Nº 256/GC5, de 13 de maio de 2011. 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 Infraestrutura Potencial**

No resumo da infraestrutura dos aeródromos potenciais são utilizadas as mencionadas Figuras 1.3 a 1.6 e Quadros 1.1 e 1.2, nos quais constam as informações consolidadas da infraestrutura, de modo a fornecer uma visão das facilidades existentes nas unidades potenciais, incluindo os equipamentos de proteção ao voo.

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.

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.

- **Diagnóstico do Sítio**

Descreve as condições de desenvolver o sítio quanto à infraestrutura implantada em relação ao núcleo urbano, distância e condições do acesso aeródromo/cidade, bem como a influência da ocupação do entorno aeroportuário nas áreas de proteção ao voo e de proteção ambiental do aeródromo. Elaboradas essas análises, torna-se possível fazer uma avaliação das possibilidades de desenvolvimento da unidade aeroportuária no próprio local. Tal avaliação trata, principalmente, dos aspectos de expansão da área de movimento, da área terminal e da área patrimonial, salientando os obstáculos mais restritivos.

Caso identifique a não viabilidade de desenvolver a infraestrutura do sítio atual faz-se uma identificação de áreas alternativas para implantação de novo sítio aeroportuário.



Mapa 1.1 – CAMPO DE ESTUDOS (SITUAÇÃO CADASTRAL DOS AERÓDROMOS)



Mapa 1.2 – CAMPO DE ESTUDOS (AERÓDROMOS INVENTARIADOS)

**Mapa 1.3 – CAMPO DE ESTUDOS (AERÓDROMOS POTENCIAIS)**





Mapa 1.5 – CAMPO DE ESTUDOS (TIPOS DE REVESTIMENTO)



Mapa 1.6 – CAMPO DE ESTUDOS (EXISTÊNCIA DE TERMINAL)

Quadro 1.1- Infraestrutura – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços

AERÓDROMO (MUNICÍPIO)	INDICADOR ICAO	ALTITUDE (m)	T.Ref (°C)	DESIGNADOR CABECEIRAS	TIPO DE OPERAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VOO/ AUXÍLIOS VISUAIS	ABAST. COMB.
Anori (Anori)	ZZZZ	27	33,2	13/31	VFR Diurno	NO	-	-
Apuí (Apuí)	SWYN	190	34,0	08/26	VFR Diurno	NO	-	-
Estirão do Equador (Atalaia do Norte)	SWEE	95	33,9	06/24	VFR Diurno	1.500	-	-
Palmeiras do Javari (Atalaia do Norte)	SWJV	112	34,0	04/22	VFR Diurno	1.350	Biruta	Sim (uso militar)
Autazes (Autazes)	ZZZZ	24	34,0	07/25	VFR Diurno	NO	-	-
Barcelos (Barcelos)	SWBC	34	33,1	09/27	VFR Diurno	390	Biruta	QAv (FAB e RI-CO)
Moura (Barcelos)	SWOW	30	33,4	13/31	VFR Diurno	62,9	-	-
Barreirinha (Barreirinha)	SWBI	21	34,6	07/25	VFR Diurno	NO	-	-
Novo Campo (Boca do Acre)	SWNK	120	33,3	18/36	IFR Diurno	300 (não regularizado)	NDB	-

AERÓDROMO (MUNICÍPIO)	INDICADOR ICAO	ALTITUDE (m)	T.Ref (°C)	DESIGNADOR CABECEIRAS	TIPO DE OPERAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VOO/AUXÍLIOS VISUAIS	ABAST. COMB.
Borba (Borba)	SWBR	30	33,9	12/30	VFR Diurno	NO	-	-
Canutama (Canutama)	ZZZZ	52	33,9	17/35	VFR Diurno	NO	-	-
Carauari (Carauari)	SWCA	87	33,6	04/22	IFR Diurno	64	Biruta; Rádio para coordenação com as aeronaves; NDB	-
Coari (Coari)	SWKO	40	33,8	10/28	VFR Diurno	700	Biruta	QAv (localização inadequada do PAA)
Urucu (Coari)	SBUY	64	33,6	09/27	IFR Noturno	PETROBRAS	Biruta Iluminada, Sala AFIS, Balizamento Noturno	QAv
Eirunepé (Eirunepé)	SWEI	126	34,0	17/35	IFR Noturno	374	Biruta Iluminada, NDB, Balizamento Noturno	QAv
Envira (Envira)	ZZZZ	145	33,8	15/33	VFR Diurno	NO	-	-
Fonte Boa (Fonte Boa)	SWOB	63	32,8	18/36	VFR Diurno	NO	-	QAv (Uso militar)

AERÓDROMO (MUNICÍPIO)	INDICADOR ICAO	ALTITUDE (m)	T.Ref (°C)	DESIGNADOR CABECEIRAS	TIPO DE OPERAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VOO/AUXÍLIOS VISUAIS	ABAST. COMB.
Humaitá (Humaitá)	SWHT	70	34,6	14/32	VFR Diurno	159	-	AVGas (Tanque móvel)
Ipixuna (Ipixuna)	ZZZZ	160	34,3	02/20	VFR Diurno	NO	-	-
Itacoatiara (Itacoatiara)	SBIC	43	34,1	14/32	IFR Diurno	303	Biruta, NDB, Coordenação com GNA	-
Itamarati (Itamarati)	ZZZZ	105	33,8	15/33	VFR Diurno	NO	-	-
Japurá (Japurá)	ZZZZ	85	33,1	07/25	VFR Diurno	-	-	-
Vila Bittencourt (Japurá)	SWJP	78	33,3	13/31	VFR Diurno	1.505	-	QAv (Uso militar)
Juruá (Juruá)	ZZZZ	64	33,2	04/22	VFR Diurno	-	Biruta	-
Jutaí (Jutaí)	ZZZZ	AF	33,0	AF	AF	AF	AF	-
Lábrea (Lábrea)	SWLB	74	34,1	01/19	VFR Diurno	300	NDB, Biruta	-

AERÓDROMO (MUNICÍPIO)	INDICADOR ICAO	ALTITUDE (m)	T.Ref (°C)	DESIGNADOR CABECEIRAS	TIPO DE OPERAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VOO/AUXÍLIOS VISUAIS	ABAST. COMB.
Manacapuru (Manacapuru)	ZZZZ	50	33,6	14/32	AC	AC	AC	AC
Manicoré (Manicoré)	SBMY	53	33,6	06/24	VFR Diurno	360	NDB, Biruta, Coordenação com GNA	QAv (Uso militar)
Maraã (Maraã)	ZZZZ	70	33,0	03/21	VFR Diurno	AF	AF	AF
Maués (Maués)	SWMW	21	34,2	01/19	VFR Diurno	NO	Biruta	-
Nhamundá (Nhamundá)	ZZZZ	95	35,1	15/33	VFR Diurno	NO	-	-
Nova Olinda do Norte (Nova Olinda do Norte)	SWNO	20	34,0	08/26	VFR Diurno	NO	-	-
Novo Aripuanã (Novo Aripuanã)	SWNA	47	33,8	08/26	VFR Diurno	NO	-	-
Parintins (Parintins)	SWPI	26	34,7	06/24	IFR Noturno	210	VOR, Biruta Iluminada, Farol Rotativo, Balizamento Noturno	-

AERÓDROMO (MUNICÍPIO)	INDICADOR ICAO	ALTITUDE (m)	T.Ref (°C)	DESIGNADOR CABECEIRAS	TIPO DE OPERAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VOO/AUXÍLIOS VISUAIS	ABAST. COMB.
Pauini (Pauini)	SWUI	121	33,6	10/28	VFR Diurno	NO	Biruta	-
Balbina (Presidente Figueiredo)	SWBL	172	34,7	16/34	VFR Diurno	Eletrobras	-	-
Maturacá (Santa Isabel do Rio Negro)	SWMK	108	33,6	07/25	VFR Diurno	NO (FUNAI)	-	-
Tapuruquara (Santa Isabel do Rio Negro)	SWTP	53	33,3	10/28	IFR Diurno	NO (VII CO-MAR)	NDB, Biruta	-
Santo Antônio do Içá (Santo Antônio do Içá)	ZZZZ	90	33,2	14/32	VFR Diurno	NO	Biruta	QAv (Uso particular)
Ipiranga (Santo Antônio do Içá)	SWII	74	33,3	01/19	VFR Diurno	NO	-	QAv (Uso Militar)
São Gabriel da Cachoeira (São Gabriel da Cachoeira)	SBUA	76	33,6	05/23	IFR Noturno	644	Biruta Iluminada, Farol Rotativo, Balizamento Noturno, NDB, VOR e coordenação com GNA	QAv e AVGAS (PETROBRAS)

AERÓDROMO (MUNICÍPIO)	INDICADOR ICAO	ALTITUDE (m)	T.Ref (°C)	DESIGNADOR CABECEIRAS	TIPO DE OPERAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VOO/AUXÍLIOS VISUAIS	ABAST. COMB.
Anamoim (São Gabriel da Cachoeira)	SWAO	102	34,3	15/33	VFR Diurno	NO	-	-
Assunção do Içana (São Gabriel da Cachoeira)	SWAK	110	33,9	07/25	Sem Condições Operacionais	NO	-	-
Cucuí (São Gabriel da Cachoeira)	SWKU	83	34,0	17/35	VFR Diurno	400	Biruta, NDB	-
Pari-Cachoeira (São Gabriel da Cachoeira)	SWPC	136	33,6	13/31	VFR Diurno	NO	-	-
Querari (São Gabriel da Cachoeira)	SWQE	168	33,0	18/36	VFR Diurno	NO	-	QAv (Uso militar)
Santo Atanázio (São Gabriel da Cachoeira)	SWAZ	126	33,1	17/35	Sem Condições Operacionais	NO	-	-
São Joaquim (São Gabriel da Cachoeira)	SWSQ	165	32,9	10/28	VFR Diurno	NO	-	QAv (uso militar)

AERÓDROMO (MUNICÍPIO)	INDICADOR ICAO	ALTITUDE (m)	T.Ref (°C)	DESIGNADOR CABECEIRAS	TIPO DE OPERAÇÃO	ÁREA PATRIMONIAL (ha)	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VOO/AUXÍLIOS VISUAIS	ABAST. COMB.
Taraquá (São Gabriel da Cachoeira)	SWTR	105	33,2	03/21	VFR Diurno	NO	-	-
Uapuí-Cachoeira (São Gabriel da Cachoeira)	SWUK	130	33,0	18/36	Sem Condições Operacionais	NO	-	-
Iauaretê (São Gabriel da Cachoeira)	SWYA	125	33,1	06/24	IFR Diurno	159	Biruta, NDB	-
Senadora Eunice Michiles (São Paulo de Olivença)	SDCG	86	33,4	05/23	VFR Diurno	NO	Biruta	QAv (Uso Particular)
Silves (Silves)	ZZZZ	65	34,2	12/30	VFR Diurno	NO	-	-
Tapauá (Tapauá)	ZZZZ	49	33,8	04/22	VFR Diurno	NO	Biruta	-
Urucará (Urucará)	SWWK	20	34,4	13/31	VFR Diurno	NO	-	-

Legenda: T.Ref – Temperatura de Referência do Aeródromo; VFR – regras de voo visual; IFR – Regras de Voo por Instrumento; NO – Informação não obtida.; QAv – Querosene de Aviação; AVGAS – Gasolina (100/130); NDB – Farol Não-direcional; VOR – Farol Direcional VHF; GNA – Grupamento de Navegação Aérea (INFRAERO); AF – Aeródromo Futuro (a ser construído); AC – Aeródromo Cancelada; FUNAI – Fundação Nacional do Índio; VII COMAR – Sétimo Comando Aéreo Regional;

Quadro 1.2- Infraestrutura – Componentes Aeroportuários

AERÓDROMOS	PISTA (m x m)	SUPORTE	NATU- REZA DO PISO	SAÍDAS (m x m)	DIMEN- SÕES PÁTIO (m x m)	ÁREA PÁTIO (m²)	TPS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES	HAN- GAR (un)
Anori (Anori)	1.200 x 25	4000kg/0,50 MPa	Asfalto	52 x 18	133 x 40	5.320	-	-	Depósito: 1 (casa de fari- nha); Casa abandonada: 1	-
Apuí (Apuí)	1.200 x 23	12 F/B/Y/U	Asfalto	88 x 15	125 x 40	5.000	150	450	KF: 1; Residência do Enc. de Manutenção: 1; Guarda- campo: 1	-
Estirão do Equa- dor (Atalaia do Norte)	1.200 x 30	26 F/C/X/U	Asfalto	100 x 16	150 x 90	13.500	-	-	Canteiro de Obras da CO- MARA	-
Palmeiras do Ja- vari (Atalaia do Norte)	1.250 x 30	29 F/C/X/U	PCCP	90 x 15 85 x 15	90 x 70	6.300	490 (TE CA)	-	Vila Militar do 1º PEF; Can- teiro de Obras da COMA- RA; Depósito de Combustí- veis	-
Autazes (Autazes)	1.200 x 30	2.500kg/0,50 MPa	Piçarra	40 x 15 40 x 15	130 x 28	3.640	80	-	-	-
Barcelos (Barce- los)	1.500 x 30	06 F/B/Y/U	Asfalto	115 x 18	111 x 62	6.882	168	1.785	SCI: 1; Residência de Ser- viço do VII COMAR: 1; De- pósitos de Combustível (RICO e FAB)	-
Moura (Barcelos)	1.100 x 30	2.500kg/0,50 MPa	Piçarra	-	-	-	-	-	-	-

AERÓDROMOS	PISTA (m x m)	SUPORTE	NATU- REZA DO PISO	SAÍDAS (m x m)	DIMEN- SÕES PÁTIO (m x m)	ÁREA PÁTIO (m²)	TPS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES	HAN- GAR (un)
Barreirinha (Barreirinha)	1.200 x 23	08 F/C/Y/U	Asfalto	70 x 15	107 x 50	5.350	135	-	Residências: 2.	-
Novo Campo (Boca do Acre)	1.600 x 30	19 F/C/Y/U	Asfalto	182 x 20	120 x 80	9.600	167	900	Residências dentro da área patrimonial.	1
Borba (Borba)	1.200 x 24	08 F/C/Y/U	Asfalto	50 x 15	120 x 40	4.800	300	550	SCI: 1.	-
Canutama (Canutama)	1.000 x 30	2.500kg/0,50 MPa	Asfalto	-	68 x 60	4.080	25	-	Residências no entorno; Casa de Farinha	-
Carauari (Carauari)	1.665 x 20	12 F/C/Y/T	Asfalto	30 x 16	100 x 46	4.600	250	700	SCI: 1; Depósito; Diversas Residências.	-
Coari (Coari)	1.600 x 35	29 F/C/X/U	Asfalto	153 x 22	98 x 76	7.448	347	3.666	SCI: 1; EMS.	1
Urucu (Coari)	1.300 x 30	14 F/D/X/T	Asfalto	180 x 18	75 x 100	7.500	450	50	SCI: 1; EMS; KF; PAA; Depósitos: 4.	3
Eirunepé (Eirunepé)	2.300 x 45	30 F/C/X/U	Asfalto	133 x 22 133 x 22	Irregular	70.426	255	840	SCI: 1; 1 DestAE; 1 UVT.	1 (NC)
Envira (Envira)	1.200 x 23	4.500kg/0,50 MPa	PCCP	18 x 20	50 x 40	2.000	330	-	Residências no entorno.	1
Fonte Boa (Fonte Boa)	1.270 x 27	06 R/C/Y/U	PCCP	85 x 15	132 x 39	5.148	148	-	SCI: 1; Depósito: 1; Residência: 1.	-

AERÓDROMOS	PISTA (m x m)	SUPORTE	NATU- REZA DO PISO	SAÍDAS (m x m)	DIMEN- SÕES PÁTIO (m x m)	ÁREA PÁTIO (m²)	TPS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES	HAN- GAR (un)
Humaitá (Humaitá)	1.520 x 30	07 F/B/Y/U	Asfalto	115 x 12	65 x 50	3.250	190	100	SCI: 1; Residências: 2.	1
Ipixuna (Ipixuna)	1.200 x 23	4.500kg/0,50 MPa	PCCP	-	48 x 40	1.920	180	300	Residências diversas.	1
Itacoatiara (Itacoatiara)	1.515 x 30	08 F/C/Y/U	Asfalto	97 x 20	103 x 84	8.652	246	280	GNA; Residências.	-
Itamarati (Itamarati)	1.200 x 20	4.500kg/0,50 MPa	PCCP	20 x 20	60 x 50	3.000	200	-	-	-
Japurá (Japurá)	1.200 x 20	06/R/C/X/U	PCCP	120 x 12	122 x 40	4.880	194	-	Residências: 2.	-
Vila Bittencourt (Japurá)	1.500 x 30	14 R/C/Y/U	PCCP	123 x 18	98 x 78	7.644	-	-	Depósito: 1; Residências: Vila militar.	-
Juruá (Juruá)	1.200 x 23	08 R/C/Y/U	PCCP	88 x 15	110 x 50	5.500	156	-	Residências.	-
Jutai (Jutai)	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF
Lábrea (Lábrea)	1.200 x 28	07 F/C/Y/U	Asfalto	154 x 15	105 x 63	6.615	165	150	SCI: 1; Residências: 2	-

AERÓDROMOS	PISTA (m x m)	SUPORTE	NATU- REZA DO PISO	SAÍDAS (m x m)	DIMEN- SÕES PÁTIO (m x m)	ÁREA PÁTIO (m²)	TPS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES	HAN- GAR (un)
Manacapuru (Ma- nacapuru)	SCO	SCO	SCO	SCO	SCO	SCO	SCO	SCO	SCO	SCO
Manicoré (Mani- coré)	1.280 x 30	12 F/C/Y/U	Asfalto	103 x 15 123 x 15	118 x 52	6.136	250	50	SCI: 1; KF; Residências de populares.	-
Maraã (Maraã)	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF	AF
Maués (Maués)	1.200 x 30	08 F/C/Y/U	Asfalto	-	120 x 45	5.400	105	60	SCI: 1; Depósito:1.	-
Nhamundá (Nha- mundá)	1.200 x 24	5.000kg/0,50 MPa	Asfalto	88 x 15	124 x 39	4.836	-	-	-	-
Nova Olinda do Norte (Nova Olin- da do Norte)	1.200 x 30	06 F/C/Y/U	Piçarra	40 x 18	60 x 65	3.900	62	-	Residência do Vigia	-
Novo Aripuanã (Novo Aripuanã)	1.200 x 30	5700kg/0,62 MPa	Piçarra	35 x 24	98 x 47	4.606	170	-	-	-
Parintins (Parin- tins)	1.800 x 30	33 F/B/X/T	Asfalto	150 x 18	215 x 65	13.975	860	750	SCI: 1; KF; Depósito: 1; Residências: 2.	-
Pauini (Pauini)	1.200 x 20	06 F/C/Y/U	Asfalto	-	82 x 25	2.050	-	-	Residências de Populares	-

AERÓDROMOS	PISTA (m x m)	SUPORTE	NATU- REZA DO PISO	SAÍDAS (m x m)	DIMEN- SÕES PÁTIO (m x m)	ÁREA PÁTIO (m²)	TPS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES	HAN- GAR (un)
Balbina (Presi- dente Figueiredo)	1.200 x 30	AD CNL	AD CNL	AD CNL	AD CNL	AD CNL	AD CNL	AD CNL	AD CNL	AD CNL
Maturacá (Santa Isabel do Rio Ne- gro)	1.200 x 30	33 F/B/Y/T	Asfalto	83 x 18	70 x 51	3.570	-	-	Residências: Vila militar	-
Tapuruquara (Santa Isabel do Rio Negro)	1.200 x 30	08 F/C/Y/U	Asfalto	70 x 18	41 x 60	2.460	40	-	SCI: 1; Depósito.	-
Santo Antônio do Içá (Santo Antô- nio do Içá)	1.200 x 23	07 R/C/Y/U	PCCP	119 x 15	124 x 40	4.960	130	-	-	-
Ipiranga (Santo Antônio do Içá)	1.500 x 30	13 R/C/Z/U	PCCP	80 x 18	77 x 64	4.928	42	-	-	-
São Gabriel da Cachoeira (São Gabriel da Ca- choeira)	2.600 x 45	47 F/C/X/U	Asfalto	150 x 23 150 x 23	Irregular	59.000	818	210	SCI: 1; PAA; KF; Depósito; Residências: 2	2
Anamoim (São Gabriel da Ca- choeira)	1.000 x 23	2.500kg/0,50 MPa	Piçarra	-	-	-	-	-	Diversas habitações indí- genas	-
Assunção do Iça- na (São Gabriel da Cachoeira)	950 x 30	SCO	Piçarra	SCO	SCO	SCO	-	-	-	-

AERÓDROMOS	PISTA (m x m)	SUPORTE	NATU- REZA DO PISO	SAÍDAS (m x m)	DIMEN- SÕES PÁTIO (m x m)	ÁREA PÁTIO (m²)	TPS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES	HAN- GAR (un)
Cucuí (São Gabri- el da Cachoeira)	1.200 x 30	13 F/C/Y/U	Asfalto	80 x 20	106 x 60	6.360	-	-	-	-
Pari-Cachoeira (São Gabriel da Cachoeira)	1.200 x 30	2.500kg/0,50 MPa	Piçarra	-	-	-	-	-	Residência: Vila Militar	-
Querari (São Ga- briel da Cachoei- ra)	850 x 30	2.500kg/0,50 MPa	Asfalto	-	50 x 37	1.850	-	-	Depósito: 1; Habitações Indígenas	-
Santo Atanázio (São Gabriel da Cachoeira)	900 x 30	SCO	Piçarra	SCO	SCO	SCO	-	-	-	-
São Joaquim (São Gabriel da Ca- choeira)	1.200 x 30	2.500kg/0,50 MPa	Asfalto	-	-	2.500	-	-	Depósitos; PAA (Tanques de Combustível); Residên- cias: Vila Militar e Aldeia	-
Taraquá (São Ga- briel da Cachoei- ra)	1.000 x 30	07 F/C/X/T	Terra	-	-	1.600	-	-	-	-
Uapuí-Cachoeira (São Gabriel da Cachoeira)	900 x 30	SCO	Piçarra	SCO	SCO	SCO	-	-	-	-
Iauaretê (São Ga- briel da Cachoei- ra)	1.600 x 30	31 F/B/Y/U	Asfalto	-	60 x 58	3.480	-	-	-	-

AERÓDROMOS	PISTA (m x m)	SUPORTE	NATU- REZA DO PISO	SAÍDAS (m x m)	DIMEN- SÕES PÁTIO (m x m)	ÁREA PÁTIO (m²)	TPS (m²)	ESTAC. DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES	HAN- GAR (un)
Senadora Eunice Michiles (São Paulo de Olivença)	1.200 x 23	06 R/B/Y/T	PCCP	88 x 15	114 x 40	4.560	162	1.186	SCI: 1; Depósito.	-
Silves (Silves)	1.200 x 23	2.500kg/0,50 MPa	Piçarra	-	-	-	-	-	Residências de populares no entorno.	-
Tapauá (Tapauá)	1.200 x 23	5.700kg/0,50 MPa	Asfalto	71 x 15	100 x 50	5.000	-	-	Depósito: 1; Residências no entorno.	-
Urucará (Urucará)	1.200 x 23	06 F/C/Y/U	Asfalto	30 x 11	115 x 38	4.370	-	-	Residências de populares no entorno.	-

Legenda: NO – Informação não obtida; PCCP – Placas de Concreto de Cimento Portland; SCI – Seção Contraincêndio; EMS Estação Meteorológica de Superfície; KF – Casa de Força; PAA – Parque de Abastecimento de Aeronaves; DestAE – Destacamento de Aeronáutica; UVT – Unidade de Vigilância Transportável (SIPAM); NC – Não concluído; AF – Aeródromo Futuro (a ser construído); SCO – Sem condições Operacionais; AD CNL – Aeródromo Cancelado.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - ANORI

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - ANORI

Anori / Anori	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 27m(89pés)	Temp. Referência: 33,2°C
Gradiente: 0,12%	CBP: 995m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 03°43'37" S , Long. 061°40'01" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 13 / 31
Dimensões: 1.200m x 25m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: 4.000Kg/0.50MPa	OBS.: Pista construída pelo Governo Estadual ainda em processo de homologação
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 52m x 18m	Dimensões:
Tipo de Pav.: ASPH	Suporte: 4.000Kg/0.50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 133m x 40m (5.320m²)
Tipo de Pav.: ASPH	Suporte: 4.000Kg/0.50MPa
Característica: Não existe acesso adequado ao aeródromo	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros:	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de Veículos:	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC.	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Sim (casa de farinha)	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Casa abandonada
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Sinalização Horizontal
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Anori é um município do Amazonas, pertencente à Região do Rio Negro – Solimões (7º Sub-Região) e Microrregião de Coari. Localizado a oeste de Manaus, capital do estado, dista desta cerca de 195 Km, em linha reta e 220 Km, por via fluvial, sendo que o principal meio de acesso a região se faz por meio do Rio Solimões, que junto com o Rio Negro compõem o Rio Amazonas.

Não existe registro histórico oficial deste município. Sabe-se apenas que foi criado pela Lei Estadual nº 117, de 29.12.1956, e seus primeiros limites foram fixados através da Lei Estadual nº 1.012, de 31.12.1970. Porém, em 10.12.1981, pela Emenda Constitucional nº 12, de seu território foi desmembrado o distrito de Anamá, para integrar o município de igual nome, ficando, atualmente com uma área territorial de 6.311 Km² ocupada por uma população de 16.289 habitantes, segundo dados do IBGE 2010.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

O extrativismo vegetal tem grande representatividade econômica na região uma vez que as atividades de exploração da borracha, goma não elástica, madeira e castanha ocupam grande parte da mão de obra local disponível.

A pecuária encontra-se em desenvolvimento principalmente quanto a criação de bovinos e suínos. Na agricultura, os principais produtos agrícolas cultivados são: mandioca, juta e malva, feijão, arroz e milho enquanto que, na fruticultura, o destaque fica para a laranja, vindo a seguir: abacaxi, tangerina, abacate, manga entre outras.

A avicultura é praticada a nível doméstico para consumo local, não contribuindo para a geração de renda familiar. A pesca constitui uma atividade artesanal, desenvolvida para o consumo local, sem nenhuma expressão econômica para a formação de renda local. Outras atividades encontradas na cidade são olarias, padarias e oficinas de móveis em madeira.

3. INFRAESTRUTURA

O Aeródromo ainda não foi homologado. Não existem facilidades no aeródromo, nem mesmo terminal de passageiros (TPS), seção de combate a incêndio (SCI) ou parque de abastecimento de aeronaves (PAA).

Não existe acesso adequado ao aeródromo, sendo o mesmo realizado por meio de uma abertura na cerca que permite o ingresso de veículos e pedestres diretamente à área de giro da CAB 31. É comum o acesso de pessoas à área de movimento: existe uma casa de farinha dentro do aeródromo, próximo ao pátio de estacionamento de aeronaves, além de diversas outras propriedades particulares que utilizam a própria pista de pouso como via de acesso.

Foram observadas pinturas fora do padrão no pátio de estacionamento de aeronaves. Não existe indicador visual de ventos de superfície no aeródromo. Não há balizamento noturno e a pintura de sinalização horizontal já está bastante desgastada/apagada.

Não há manutenção na área do aeródromo: foram observados desníveis muito acentuados entre o pavimento da pista de pouso e a área da faixa de pista. Não há corte de grama na faixa de pista. Faltam diversos trechos da cerca operacional. Ademais, foram encontrados focos de atração de pássaros no prolongamento da CAB 13.

Observou-se a presença constante de aves nas proximidades do aeródromo. Existe um depósito de resíduos (lixão a céu aberto) que se encontra a 1,1km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - APUÍ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - APUÍ

Apuí / Apuí	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWYN
Altitude: 190 m (623 pés)	Temp. Referência: 34,0°C
Gradiente de Pista: 0,33%	CBP: 925m
Área Patrimonial:	Proprietário: Litígio
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 07°10'22" S , Long. 059°50'22" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 08 / 26
Dimensões: 1.200m x 23m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 12 F/B/Y/U	OBS.: Pista Severamente Desgastada
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 88m x 15m	Dimensões:
Tipo de Pav.: ASPH	Suporte: PCN 12 F/B/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 125m x 40m (5.000m²)
Tipo de Pav.: ASPH	Suporte: PCN 12 F/B/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 10m x 15m – 150m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: 450m²
Número de vagas: 20	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Sim
Guarda Campo: 1 (Residência)	Residências: 1 (encarregado de manutenção)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal Severamente Desgastada e Sinalização Luminosa Inoperante)
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O município de Apuí está situado na Mesorregião do Madeira, e encontra-se distante da Capital do Estado 445 km em linha reta.

À medida que avançava o povoamento do Vale do Rio Madeira ia surgindo pólos de desenvolvimento representados pelas atuais cidades de Novo Aripuanã, Manicoré e Humaitá. Em 1955, desmembrando-se de Borba, surgia o município autônomo de Novo Aripuanã, uma região para qual vieram, nos últimos tempos, muitos colonos do sul do país. Em 30 DEZ 1987, pela Lei n° 826, a área do Município de Novo Aripuanã foi emancipada, passando a constituir o novo Município de Apuí. Em 03 de novembro de 1989, foi eleito pelo voto direto, o primeiro Prefeito de Apuí, o Sr. Vitor César Catuzzo Marmentini, como também a primeira Câmara Municipal, composta por nove vereadores.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Apuí destaca-se entre os municípios do Amazonas devido ao seu grande potencial agropecuário. Esse potencial produtivo deve-se à mão-de-obra especializada dos colonos oriundos de todos os cantos do Brasil que colonizaram essa região nos anos 80.

Com 24 anos de existência (em 2011), Apuí é gerido pela quinta administração municipal e já tem uma população estimada em 18.059 habitantes, produz anualmente mais de oito mil sacas de café e conta com um rebanho bovino que supera em muito a marca de 100.000 cabeças de gado.

Entretanto, o município ainda não dispõe de acessos pavimentados, pois a única rodovia utilizada para chegar ao município é a Rodovia Transamazônica (BR-230),

que nunca foi pavimentada e a AM-174 até Novo Aripuanã o que deixa o município por um longo período (chuvas) quase que incomunicável, exceto pelo modo aéreo.

3. INFRAESTRUTURA

O Aeródromo é público, possui um terminal de passageiros (TPS) de estrutura de concreto em boas condições, possui banheiros masculinos e femininos, saguão para embarque e desembarque unificados, sala destinada à companhia aérea, sala destinada à administração e balcão de embarque, tem seu telhado revestido com telhas de barro e possui uma área para estacionamento.

Não possui seção de combate a incêndio (SCI), parque de abastecimento de aeronaves (PAA) e auxílios à navegação aérea.

Em relação à segurança, o aeródromo possui cerca operacional, porém em alguns trechos ela está danificada. O encarregado do aeroporto cuida de todo o sítio aeroportuário além de morar em uma casa de madeira próximo ao pátio de aeronaves.

A pista de pouso e decolagem possui o tamanho de 1300 x 30m, onde podemos encontrar uma área de giro na cabeceira 08, além de contemplar uma pista de ligação e um pátio para as aeronaves.

Na parte de iluminação o aeródromo possui luzes de sinalização nas cabeceiras, na lateral da pista, taxiway e no pátio, porém em má estados de conservação. O Sistema de Drenagem é formado por caneletas e por tubulações próximas da pista e do pátio. As sinalizações horizontais, feitas por pinturas, estão bastante desgastadas.

Ao lado do TPS existe a casa de força que também serve de depósito e uma torre em estrutura metálica que possui um farol.

O lixão da cidade está a uma distância de aproximadamente 15 km do aeródromo, mesmo que nesse possua placas identificando onde se destinar os diferentes tipos de resíduos, eles não são aterrados. Não foi observado presença de urubus na visita em campo.

O acesso ao aeródromo é feito pela BR 230 (Transamazônica) e fica distante da cidade em 5 km.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – ESTIRÃO DO EQUADOR

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – ESTIRÃO DO EQUADOR

Atalaia do Norte / Estirão do Equador	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWEE
Altitude: 95m (312pés)	Temp. Referência: 33,9°C
Gradiente: 0,16%	CBP: 967m
Área Patrimonial: 1.500ha	Proprietário: COMAER (UNIÃO)
Administração: VII COMAR	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 04°31'24" S , Long. 071°33'38" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 06 / 24
Dimensões: 1.200m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 26 F/C/X/U	OBS.: Há intenção do COMAER em reformar e ampliar o aeródromo (Pav. Rígido)
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 100m x 16m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 26 F/C/X/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 150m x 90m (13.500m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 26 F/C/X/U
Característica: O aeródromo encontra-se em condições precárias.	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves Militares.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros:	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica: Existe no local um canteiro de obras da COMARA	
3.2 Estacionamento de Veículos:	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível:	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras:	Hangares: Não possui
Depósitos: Sim (canteiro de obra da COMARA)	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: 4º P.E.F.	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Sinalização Horizontal desgastada
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Atalaia do Norte é um município do interior do estado do Amazonas, pertencente à Região do Alto Solimões (1º Sub-Região), localizado a sudoeste de Manaus, capital do estado, distando desta cerca de 1.325 Km, em linha reta e 1.353 Km, por via fluvial.

Habitada primitivamente pelos índios Mangeronas, Ticunas, Marubas e Maias, a região do Javari foi uma das últimas a ser exploradas, devido aos ferozes habitantes selvagens e às doenças endêmicas que ali se alastravam. O mais antigo núcleo de povoamento é Remate de Males, que, aliás, foi durante vários anos, sede do município de Benjamim Constant. Não se sabem precisamente a data de sua fundação.

Sabe-se que em 01.12.1938, pela Lei Estadual nº 176 é criado o distrito de Remate de Males, cujo território é o mesmo do município de Atalaia do Norte. Porém, somente em 1943 surge a denominação de Atalaia do Norte, que é dada a um povoado fundado no seringal Cametá. A denominação de Atalaia justifica-se por ser a localidade em apreço “o mais extremo núcleo do Oeste, a guarita da marcha para o Oeste”, no dizer de Álvaro Maia, em discurso proferido em Remate de Males em 1943.

A Lei Estadual nº 96, de 19 de dezembro de 1955, criou o município de Atalaia do Norte, desmembrado de Benjamim Constant e constituído pelo distrito do mesmo nome (antigo distrito de Remate de Males), elevado então à categoria de cidade com a denominação de Atalaia do Norte. Já em 04.06.1968, pela Lei Federal nº 5.449, o município é enquadrado como “Área de Segurança Nacional”. Ressalta-se que as tribos Marubas e Maias vivem ainda remanescentes no referido território, sendo que os Maias conservam-se ainda arredios à civilização.

Para chegar ao município que se estende por uma área territorial de 76.441 Km² e é ocupada por uma população de 15.149 habitantes, segundo dados do IBGE/2010, apresentam-se como os principais meios de acesso o modal rodoviário e o fluvial. O primeiro se faz por meio da BR 307, que teoricamente se inicia no município de Marechal Thaumaturgo, no Acre, e segue até o distrito de Cucuí, em São Gabriel da Cachoeira, no Amazonas, passando por Atalaia do Norte. Vale citar que, talvez ela jamais seja concluída, já que o governo brasileiro passou a adotar políticas de conservação ambiental nos últimos anos. A segunda alternativa é o modal fluvial, principal meio de transporte utilizado no estado devido as suas características geográficas que o favorecem, sendo a principal via de acesso ao município o Rio Javari, afluente do Rio Solimões.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

O extrativismo vegetal representa a maior fonte geradora de divisas para o município e, em geral, o largo uso de mão-de-obra local, destacando-se em primeiro lugar, a exploração da borracha e madeira. A agricultura tem como principal cultura a mandioca, registrando-se também: abacaxi, arroz, batata-doce, cana-de-açúcar, feijão, fumo e milho. Destacam-se culturas permanentes como: abacate, banana, caju, coco, laranja e limão. A cidade também apresenta serrarias, padarias, marcenaria, usina de beneficiamento de borracha e usina de beneficiamento de arroz.

A pecuária não tem nenhum peso para a formação econômica do setor primário, resumindo-se em algumas poucas cabeças de bovinos e suínos, assim como a atividade pesqueira que é feita de forma artesanal, para a subsistência, e a avicultura que é praticada em moldes domésticos, voltados também para a subsistência das famílias.

3. INFRAESTRUTURA

O Aeródromo é homologado e sua designação OACI é SWEE. Não existe terminal de passageiros (TPS), seção de combate a incêndio (SCI) nem posto de abastecimento de aeronaves da aviação civil (PAA).

Por outro lado, ali se encontra um Canteiro de Obras da COMARA, que deverá realizar a reforma no aeródromo e ampliação da pista, além da melhoria da sua infraestrutura geral. A previsão de investimentos contempla a construção da cerca operacional, ampliação da pista e execução de sobrecamada rígida ao pavimento atual (o qual se encontra em condições precárias), com placas de concreto de cimento Portland. O projeto da COMARA prevê ainda a regularização da Faixa de Pista de Pouso do Aeródromo que apresenta desníveis acentuados (degraus) na transição junto à área pavimentada.

Trata-se de uma região bastante isolada e praticamente não há incursões na pista por pessoas. Entretanto, como não existe cerca operacional, pode haver incursão de animais selvagens adentrando na área de movimento. O acesso à comunidade mais próxima é bastante precário e se faz por uma via não-pavimentada que tem uma extensão de 7km. Não há focos atrativos de pássaros no local.

Quanto à sinalização do aeródromo, deve-se ressaltar que a pintura da área de movimento está bastante desgastada e não existe equipamento indicador visual de ventos de superfície (biruta).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – PALMEIRAS DO JAVARI

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – PALMEIRAS DO JAVARI

Atalaia do Norte / Palmeiras do Javari	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWJV
Altitude: 112m (367pés)	Temp. Referência: 34,0°C
Gradiente: 0,16%	CBP: 1.001m
Área Patrimonial: 1.350ha	Proprietário: COMAER (UNIÃO)
Administração: VII COMAR	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 05°07'37" S , Long. 072°48'35" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 04 / 22
Dimensões: 1.250m x 30m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: PCN 29 F/C/X/U	OBS.: A pista encontra-se em reforma (Pavimento rígido)
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 90m x 15m	Dimensões: 85m x 15m
Tipo de Pav.: CONC	Suporte: PCN 29 F/C/X/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 90m x 70m (6.300²)
Tipo de Pav.: CONC	Suporte: PCN 29 F/C/X/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves Militares	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros:	Tipo: TECA
Nº de Pavimento: 1	Área: 490m²
Característica: TECA com infraestrutura precária	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível:	Tipo: Sim
Característica: Tambores para armazenamento de combustível. (Uso exclusivo da F.A.B.)	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: 1º P.E.F.	Residências: Vila Militar
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Atalaia do Norte é um município do interior do estado do Amazonas, pertencente à Região do Alto Solimões (1º Sub-Região), localizado a sudoeste de Manaus, capital do estado, distando desta cerca de 1.325 Km, em linha reta e 1.353 Km, por via fluvial.

Habitada primitivamente pelos índios Mangeronas, Ticunas, Marubas e Maias, a região do Javari foi uma das últimas a ser exploradas, devido aos ferozes habitantes selvagens e às doenças endêmicas que ali se alastravam. O mais antigo núcleo de povoamento é Remate de Males, que, aliás, foi durante vários anos, sede do município de Benjamim Constant. Não se sabem precisamente a data de sua fundação.

Sabe-se que em 01.12.1938, pela Lei Estadual nº 176 é criado o distrito de Remate de Males, cujo território é o mesmo do município de Atalaia do Norte. Porém, somente em 1943 surge a denominação de Atalaia do Norte, que é dada a um povoado fundado no seringal Cametá. A denominação de Atalaia justifica-se por ser a localidade em apreço “o mais extremo núcleo do Oeste, a guarita da marcha para o Oeste”, no dizer de Álvaro Maia, em discurso proferido em Remate de Males em 1943.

A Lei Estadual nº 96, de 19 de dezembro de 1955, criou o município de Atalaia do Norte, desmembrado de Benjamim Constant e constituído pelo distrito do mesmo nome (antigo distrito de Remate de Males), elevado então à categoria de cidade com a denominação de Atalaia do Norte. Já em 04.06.1968, pela Lei Federal nº 5.449, o município é enquadrado como “Área de Segurança Nacional”. Ressalta-se que as tribos Marubas e Maias vivem ainda remanescentes no referido território, sendo que os Maias conservam-se ainda arredios à civilização.

Para chegar ao município que se estende por uma área territorial de 76.441 Km² e é ocupada por uma população de 15.149 habitantes, segundo dados do IBGE/2010, apresenta-se como os principais meios de acesso o modal rodoviário e o fluvial. O primeiro se faz por meio da BR 307, que teoricamente se inicia no município de Marechal Thaumaturgo, no Acre, e segue até o distrito de Cucuí, em São Gabriel da Cachoeira, no Amazonas, passando por Atalaia do Norte. Vale citar que, talvez ela jamais seja concluída, já que o governo brasileiro passou a adotar políticas de conservação ambiental nos últimos anos. A segunda alternativa é o modal fluvial, principal meio de transporte utilizado no estado devido as suas características geográficas que o favorecem, sendo a principal via de acesso ao município o Rio Javari, afluente do Rio Solimões.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

O extrativismo vegetal representa a maior fonte geradora de divisas para o município e, em geral, o largo uso de mão-de-obra local, destacando-se em primeiro lugar, a exploração da borracha e madeira. A agricultura tem como principal cultura a mandioca, registrando-se também: abacaxi, arroz, batata-doce, cana-de-açúcar, feijão, fumo e milho. Destacam-se culturas permanentes como: abacate, banana, caju, coco, laranja e limão. A cidade também apresenta serrarias, padarias, marcenaria, usina de beneficiamento de borracha e usina de beneficiamento de arroz.

A pecuária não tem nenhum peso para a formação econômica do setor primário, resumindo-se em algumas poucas cabeças de bovinos e suínos, assim como a atividade pesqueira que é feita de forma artesanal, para a subsistência, e a avicultura que é praticada em moldes domésticos, voltados também para a subsistência das famílias.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado e sua designação OACI é SWJV. O aeródromo possui um TECA constituído por um edifício que conta com pouca ou nenhuma infraestrutura voltada para atendimento ao passageiro, mas que permite o despacho e armazenamento de cargas. Não existe seção de combate a incêndio (SCI), no aeródromo. A demanda pelo transporte aéreo é basicamente para atender ao efetivo de militares do local e para atender à isolada comunidade que se encontra ali, na fronteira com o Peru.

Existe um abrigo destinado a armazenar tambores de combustíveis para aeronaves militares, mas não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA).

O aeroporto encontra-se em obras e conta com um Canteiro de Obras da COMARA, que está realizando a reforma e ampliação do aeródromo, além da melhoria da sua infraestrutura geral. A previsão para o término da obra é AGO/2011 e os investimentos contemplam a construção da cerca operacional, ampliação da pista para 1250x30m e execução de sobrecamada rígida ao pavimento atual (o qual se encontrava em condições precárias), com placas de concreto de cimento Portland. Também será ampliado o pátio atual e será construída uma saída de pista (TWY). O projeto da COMARA prevê ainda a regularização da Faixa de Pista de Pouso do Aeródromo que apresentava desníveis acentuados (degraus) na transição junto à área pavimentada.

Não existe previsão para instalação de balizamento noturno, nem auxílios à navegação ou Estação Meteorológica de Superfície no local. Também não estão previstos investimentos para a construção de SCI.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - AUTAZES

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - AUTAZES

Autazes / Autazes	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 24 m (79 pés)	Temp. Referência: 34,0°C
Gradiente: 0,07%	CBP: 995m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração:	Tipo de Operação: VFR Diurno
Coordenadas: Lat. 03°35'55" S , Long. 059°07'36" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 07 / 25
Dimensões: 1200m x 30m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte: 2.500Kg/0.50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 2 Pistas de Ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 40m x 15m	Dimensões: 40m x 15m
Tipo de Pav.: PIÇ	Suporte: 2.500Kg/0.50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 130m x 28m (3.640m²)
Tipo de Pav.: PIÇ	Suporte: 2.500Kg/0.50MPa
Característica: A borda do pátio encontra-se a 45m do eixo da pista de pouso	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 80m²
Característica: Alvenaria e cobertura em telha fibrocimento. Péssimo estado de conservação	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Não
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O Município de Autazes está situado no Centro Amazonense, ao sul da capital, Manaus. Autazes é conhecida por sediar a maior festa bovina da Amazônia Ocidental.

Ambrósio Ayres é atualmente o distrito sede do município de Autazes, criado pela Lei Estadual nº 96 de dezembro de 1955, com território desmembrado de Itacoatiara e Borba, sendo instalado definitivamente em 03 de Março de 1956, tendo seu primeiro prefeito nomeado pelo governador do Estado, o Sr. Aldimar Marinho Sampaio.

Compreende-se por Autazes “Toda a gleba que forma o grande delta dos Autazes”, situado entre o Madeira, Amazonas, Solimões e Baixo Purus. Essa região já era conhecida nos meados do século XVIII, habitavam-na então os índios Muras, famosos por sua ferocidade. O Madeira, rio de tão longo curso, e que também banha Autazes começou a ser explorado, poucos anos após a expedição de Pedro Teixeira que se realizou em 1637, por coletores de cacau (nativo na região) e demais produtos naturais.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município baseia-se na criação de gado, seu rebanho é muito significativo, por isso Autazes é conhecida como a cidade do leite e do queijo no Estado. Tem grande produção de queijo coalho, queijo manteiga e leite. Bem como o cultivo da mandioca (farinha), do cupuaçu e do milho.

A maior parte do valor adicionado ao PIB municipal se deve ao setor terciário, baseando-se no comércio varejista regional.

A acessibilidade ao município desde Manaus se dá, principalmente pelo modal rodoviário, em uma viagem de 1:30h, em média, por 108km de estrada, havendo necessidade de travessia de balsa (duas possibilidades de escolha) quando da chegada na capital do Estado.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é público, possui um terminal de passageiros (TPS) em precário estado de conservação (abandono), os banheiros sem portas, pias, vasos sanitários. Uma sala que pode ser destinada a companhias aéreas ou administração e a outra que é destinada a lanche estão na mesma situação dos banheiros, em estado deplorável. O TPS ainda não tem abastecimento de energia elétrica e de água, a cobertura está toda comprometida com telhas quebradas ou até ausência da mesma. Ao lado do TPS ainda possui um poço de água sem identificação e aberto, oferecendo risco.

O aeródromo não contempla seção de combate a incêndio (SCI), posto de abastecimento de aeronaves (PAA), biruta, vagas para estacionamento e auxílio de navegação aérea.

A maior parte da cerca patrimonial encontra-se danificada, facilitando o trânsito de pessoas e animais na pista, isso se torna comum, pois existem fazendas fazendo fronteira com o sítio aeroportuário.

A pista de pouso e decolagem possui dimensões de 1200 x 30 m, contém também uma pista de ligação e pátio para as aeronaves todas em piçarra.

O acesso ao aeródromo pode ser feito por duas estradas, uma que está pavimentada e que finaliza na cabeceira 25 e a outra não pavimentada que chega ao TPS.

Nas proximidades da pista a presença de urubus é constante, o foco de atração para esse tipo de animal pode ser pelas fazendas localizadas próximo ao aeródromo, outra causa pode ser a pouca distancia entre o lixão do município, que fica em torno de 6km.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - BARCELOS

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - BARCELOS

Barcelos / Barcelos	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWBC
Altitude: 34m (112pés)	Temp. Referência: 33,1°C
Gradiente: 0,06%	CBP: 1.250m
Área Patrimonial: 390 ha	Proprietário: VII COMAR
Administração: VII COMAR	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 00°58'52" S , Long. 062°55'10" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 09 / 27
Dimensões: 1.500m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 6 F/B/Y/U	OBS.: Pista ampliada em 2011
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 115m x 18m	Dimensões:
Tipo de Pav.: ASPH	Suporte: PCN 6 F/B/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 111m x 62m (6.882m²)
Tipo de Pav.: ASPH	Suporte: PCN 6 F/B/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 168m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: 1.785m²
Número de vagas: 30	Tipo de piso: asfalto
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 1 a 4
Característica: Encontra-se inoperante devido a falta de manutenção	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: QAv
Característica: - VII COMAR, tancagem de 15.000L de QAv, abastecidos por Bomba Fixa (uso exclusivo de aeronaves militares). - RICO Taxi Aéreo tancagem de 15.000L de QAv, abastecidos por Bomba Fixa (uso exclusivo de aeronaves da empresa)	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: 1 (VII COMAR)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Sim (BRL)
CMA:	Balizamento: Sim (pista de pouso)
TWR: Não	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Barcelos é um município brasileiro no interior do estado do Amazonas. Pertencente à Microrregião do Rio Negro, Mesorregião do Norte Amazonense, localiza-se na margem direita do Rio Negro, é o maior município do Estado e distante da capital a 396 km em linha reta e 496 via fluvial. Possui uma área territorial de 122.475,7 km² e população de 25.715 habitantes, com 11.160 habitantes na zona urbana e 14.555 na zona rural.

O município encontra-se localizado a margem direita do rio Negro, um dos afluentes do rio Amazonas. O primeiro é navegável por 720Km acima de sua foz e pode chegar a ter um mínimo de 1 metro de água em tempo de seca, mas há muitos bancos de areia e outras dificuldades menores. Na estação das chuvas, transborda, inundando as regiões ribeirinhas em distâncias que vão de 32km até 640km tornando -se um importante acesso fluvial.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo da banana, arroz, mandioca e castanha, bem como a extração de madeira, sorva, borracha e gomas não elásticas. Sua produção não supre as necessidades do município, que precisa importar a maioria de seus gêneros alimentícios. A criação de gado é pequena, apenas para consumo próprio. A pesca é praticada de forma artesanal, com cerca de 700 espécies de peixes comestíveis e ornamentais que são exportados para países da Europa, Ásia e Américas.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado, a pista de pouso e decolagem, pátio de estacionamento, taxiway e cerca operacional estão em bom estado de conservação, pois, recentemente, houve uma reforma nessas áreas pela Força Aérea Brasileira, por meio de sua Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA). Inclusive havendo uma ampliação na pista de pouso e decolagem, cujas dimensões finais serão de 1500 x 30 m

A Faixa de Pista de Pouso apresenta problemas de drenagem que levam à aceleração do processo de deterioração do pavimento (inclusive com um lago dentro da faixa de pista, próximo à CAB 09). Ademais, foi observado o tráfego de pessoas e animais cruzando a pista de pouso. Os transeuntes costumam destruir a cerca operacional para ter acesso através da pista de pouso, apesar de já existir um acesso externo alternativo que ainda não está pavimentado.

Quanto aos auxílios à navegação aérea, existe apenas uma biruta que esta fora de padrões da legislação vigente.

A situação da Sinalização Horizontal da área de movimento é nova, não possuindo balizamento noturno.

O TPS encontra-se em reforma (somente parte interna), sendo realizado pela prefeitura municipal. Existe ainda uma área para estacionamento de aproximadamente 30 (trinta) veículos, em revestimento de piso asfáltico.

Existem dois Postos de Abastecimento de Aeronaves (PAA) no aeroporto, um, de propriedade da Empresa Rico Linhas Aéreas (para uso exclusivos em suas aeronaves) com tanque de capacidade para 15.000 l (quinze mil litros) de QAV1 e outro pertencente ao Comando da Aeronáutica.

O aeroporto possui uma Seção de Combate a Incêndio (SCI), que não entrou em funcionamento e que já apresenta alguns problemas, tais como, a inexistência de grupo-gerador para acionamento de bombas para encher a caixa d'água suspensa ou ainda o constante acúmulo de lama na parte frontal da seção (evidenciando problemas de drenagem no pátio de manobras do CCI). A SCI conta com um Carro de Combate a Incêndio (CCI), mas o mesmo está danificado e encontra-se fora do sítio aeroportuário, faltando peças e sem pessoal qualificado para consertá-lo e/ou operá-lo. Deste modo, o aeroporto não possui pessoal capacitado para atuar em acidentes aeronáuticos.

Existem dois depósitos de resíduos urbanos sólidos no entorno do aeroporto: trata-se de lixões a céu aberto que se encontram a 1,5km e 2,0km respectivamente, do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem, constituindo-se em focos atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - MOURA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - MOURA

Barcelos / Moura	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWOW
Altitude: 30m (98pés)	Temp. Referência: 33,4°C
Gradiente: 0,15%	CBP: 907m
Área Patrimonial: 62,90 ha	Proprietário: -
Administração: -	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 01°27'48" S , Long. 061°38'01" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 13 / 31
Dimensões: 1.100m x 30m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte: 2.500 kg/0,50 Mpa	OBS.: Encontra-se em reforma para revestimento asfáltico
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Em reforma
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo de Pav.: PIÇ	Suporte: 2.500 kg/0,50 Mpa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: Em reforma
Tipo de Pav.: PIÇ	Suporte: 2.500 kg/0,50 Mpa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo:
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Não
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Barcelos é um município brasileiro no interior do estado do Amazonas. Pertencente à Microrregião do Rio Negro, Mesorregião do Norte Amazonense, localiza-se na margem direita do Rio Negro, é o maior município do Estado e distante da capital a 396 km em linha reta e 496 via fluvial. Possui uma área territorial de 122.475,7 km² e população de 25.715 habitantes, com 11.160 habitantes na zona urbana e 14.555 na zona rural.

O município encontra-se localizado a margem direita do rio Negro, um dos afluentes do rio Amazonas. O primeiro é navegável por 720Km acima de sua foz e pode chegar a ter um mínimo de 1 metro de água em tempo de seca, mas há muitos bancos de areia e outras dificuldades menores. Na estação das chuvas, transborda, inundando as regiões ribeirinhas em distâncias que vão de 32km até 640km tornando -se um importante acesso fluvial.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo da banana, arroz, mandioca e castanha, bem como a extração de madeira, sorva, borracha e gomas não elásticas. Sua produção não supre as necessidades do município, que precisa importar a maioria de seus gêneros alimentícios. A criação de gado é pequena, apenas para consumo próprio. A pesca é praticada de forma artesanal, com cerca de 700 espécies de peixes comestíveis e ornamentais que são exportados para países da Europa, Ásia e Américas.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado. O aeródromo não possui Terminal de Passageiro (TPS), nem Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA). Não existe Seção de Combate a Incêndio (SCI), no aeródromo, nem na área urbana. A demanda pelo transporte aéreo é basicamente para atender ao efetivo de militares do local e para atender à isolada comunidade que ali se encontra.

O aeródromo encontra-se em obras e a empresa responsável pelos serviços é a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) da Força Aérea Brasileira (FAB), a qual está realizando a reforma e ampliação do aeródromo, além da melhoria da sua infraestrutura geral. Os investimentos contemplam, também, a construção da cerca operacional, ampliação da pista para 1200 x 30m em pavimento flexível (Tratamento Superficial Duplo - TSD). O projeto prevê também reforma no pátio de estacionamento de aeronaves.

O Aeródromo não possui auxílios à navegação aérea.

Não existe previsão para instalação de balizamento noturno, nem auxílios à navegação ou Estação Meteorológica de Superfície no local.

A atual pista não possui área de giro.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - BARREIRINHA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - BARREIRINHA

Barreirinha / Barreirinha	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWBI
Altitude: 21m (69pés)	Temp. Referência: 34,6°C
Gradiente: 0,05%	CBP: 992m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 02°47'31" S , Long. 057°03'28" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 07 / 25
Dimensões: 1.200m x 23m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 08 F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação (Entrada / Saída)
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 70m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 08 F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 107m x 50m (5.350m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 08 F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 135 m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não possui	Residências: Sim (2)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal desgastada)
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Barreirinha é um município do interior do estado do Amazonas, pertencente à Região do Baixo Amazonas (9º Sub-Região), localizado a leste de Manaus, capital do estado, distando desta cerca de 372 Km, em linha reta e 420 Km por via fluvial sendo a principal via de acesso o rio Andirá. O município estende-se por uma área territorial 6.007 km² ocupado por uma população 27.361 habitantes, segundo dados do IBGE/2010.

O local ocupado hoje pela cidade de Barreirinha pertenceu primitivamente a Manuel da Silva Lisboa, “que não podendo suportar as tripolias do índio Crispim de Leão”, abandonou o estabelecimento afim de fugir aos sanguinários instintos daquele façanhudo índio, que tão célebre ali se tornou pelos crimes e atrocidades que perpetrava”.

Diz-se que a denominação de “Andirá”, provém da grande quantidade de morcegos de asas pretas e cabeça branca existentes no local, aos quais os índios denominavam “Andirá”. Essa denominação se estendeu ao rio e posteriormente à povoação que aí surgiu.

Em 27.10.1851 chega ao local o padre Manuel Justiniano de Seixas, da Companhia de Jesus. O povoado de Andirá tinha apenas de seis a oito barracas cobertas de palha. Com auxílio dos moradores, constrói uma capela sob a Invocação de Nossa Senhora do Bom Socorro.

Em 09.11.1858, pela Lei provincial nº 92, já com a categoria de distrito passa a denominar-se simplesmente Andirá. Em 13.05.1873, pela Lei nº 263, a sede do distrito é transferida para o local denominado Barreirinha, por desmembramento do Município de Parintins. Somente em 04.11.1892, pela Lei Estadual nº 33, é criado o Termo Judiciário do Município, chegando, em 31.03.1938, pelo Decreto-Lei Estadual nº 68, Barreirinha recebendo o Foros de Cidade.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A Agricultura destaca-se juntamente com a pecuária, ressaltando o plantio de mandioca, vindo a seguir pelo de abacaxi, arroz, batata-doce, cana-de-açúcar, feijão, fumo, juta, malva, melancia, melão e tomate e mais as culturas permanentes como: abacate, cacau, laranja e outras. O extrativismo vegetal possui pequeno peso relativo para a formação econômica do município, sendo representado pela exploração de castanha, madeira e camarú. O município também possui usina de beneficiamento de arroz, olaria, marcenarias e padarias.

A Pecuária é bastante significativa para a formação econômica local. Concentra-se principalmente a criação de bovinos e suínos, com na produção de carne e leite destinada ao consumo local e à exportação para outras localidades. A pesca é praticada em moldes artesanais para o consumo local, assim como a avicultura que apresenta características doméstica e de subsistência, sendo que ambas não são representativo para a formação econômica do setor.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é público, possui terminal de passageiros (TPS) em estrutura de concreto em bom estado de conservação, possui banheiro masculino e feminino, uma sala para administração, uma sala que atualmente serve de copa, jardim e o saguão para embarque e desembarque.

Em relação à segurança, a cerca operacional se encontra muita danificada em toda sua extensão, fazendo com que o trânsito de pessoas e animais sejam facilitados. A sinalização horizontal feita por pintura está em mau estado de conservação.

A pista de pouso e decolagem possui 1200 x 23 m sendo toda pavimentada com asfalto, também possui uma pista de ligação (taxiway) e um pátio para aeronaves, todos os pavimentos estão em mau estado de conservação

O acesso ao aeroporto é feito pela Rua Ilma Dutra.

A presença de aves próximo ao aeródromo é freqüente, a distância deste ao lixo é de aproximadamente 2km.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – BOCA DO ACRE

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – BOCA DO ACRE

Boca do Acre / Novo Campo	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWNK
Altitude: 120m (394pés)	Temp. Referência: 33,3°C
Gradiente: 0,05%	CPB: 1.301m
Área Patrimonial: 300ha (não regularizado)	Proprietário: Prefeitura Municipal
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 08°50'05" S , Long. 067°18'45" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 18 / 36
Dimensões: 1.600m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 19 F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 182m x 20m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 19 F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 120m x 80m (9.600m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 19 F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 167m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: 900m²
Número de vagas : 30	Tipo de piso: CONC
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica: CCI inoperante	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Sim 1 (ultra-leves for a da área operacional).
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: 2 Funcionarios (COMARA e Prefeitura)	Residências: Sim
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: BDA (1) 305
CMA: Não possui	Balizamento: Sinalização Horizontal desgastada
TWR: Não	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Boca do Acre é um município brasileiro do estado do Amazonas, localizado na Região do Purus (3º Sub-Região). A origem do nome vem do fato de que a cidade se localiza na foz do rio Acre que irá desembocar no rio Purus. Estes rios apresentam-se como um dos principais meios de acesso à região, juntamente com a BR-317, que liga o município a outros estados brasileiros, sendo a distância, em linha reta entre Boca do Acre e a Capital do Amazonas de 950 km, enquanto por via fluvial, o trajeto se estende por 2.272 Km e por via terrestre, 1.653 Km.

As terras que constituíam o município de Boca do Acre, antes da chegada do homem civilizado, eram habitadas pelos índios Capanas e Aripuanãs. Porém em 03 de Fevereiro de 1878, ancorou nas proximidades da confluência do rio Acre com rio Purus, o navio Anajás, de propriedade da Companhia de Navegação do Rio Amazonas, sob o comando do piloto Carepa, sendo o chefe da expedição o Comendador João Gabriel de Carvalho e Melo, cearense que já havia adquirido fortuna na exploração da borracha, nos seringais do Baixo Purus, e que veio explorar estas terras até então desconhecidas.

Após várias leis homologando sua criação e sua extinção, em 04.01.1926, pela Lei Estadual nº 1.233, restaura-se a Comarca de Floriano Peixoto que pelo Ato nº 3.462 (02.05.1934) tem sua sede transferida para Boca do Acre, que recebeu a categoria de vila. Em 31.03.1938, pelo Decreto-Lei Estadual nº 68, o município de Floriano Peixoto passa a denominar-se Santa Maria da Boca do Acre. Em virtude do Decreto-Lei nº 176, de 1º de Dezembro do mesmo ano, que fixou o quadro territorial do Estado 1939 – 43, o município e o Distrito de Santa Maria da Boca do Acre passaram a denominar-se simplesmente, Boca do Acre.

Atualmente o município se estende por uma área territorial de 21.936 km², composta por duas regiões separadas por 6 km de distância: Platô do Piquiá, mais

desenvolvida, sendo a sede do município, e Cidade baixa, onde impera a falta de desenvolvimento e poucos investimentos na economia.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A economia de Boca do Acre baseia-se na pecuária. O município não apresenta significativas indústrias e possui um setor de serviços pouco desenvolvido, característico de subdesenvolvimento. Mesmo sendo município do Amazonas, é altamente dependente da capital do Acre, Rio Branco.

A agricultura mostra-se baseada nos seringais de cultivo e culturas de feijão, mandioca, arroz, milho e café. As culturas permanentes destacam-se com os seguintes produtos: abacate, banana, laranja, limão, abacaxi e manga. Em relação a avicultura, esta se caracteriza pela criação doméstica de galinhas, perus, patos e marrecos assim como produção derivada têm-se carne e ovos destinados ao consumo local. No extrativismo vegetal destacam-se: borracha, castanha e madeira.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado. Não conta com uma Seção de Combate a Incêndio (SCI), entretanto existe um Carro de Combate a Incêndio (CCI), doado pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica (DIRENG). Entretanto, o mesmo encontra-se sem condições operacionais, faltando manutenção, peças e insumos e está atualmente guardado na garagem da Prefeitura. Deve-se ressaltar que não existe pessoal qualificado/treinado para operar o CCI e que o município não dispõe de Corpo de Bombeiros.

Não existe Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), nem abrigo para armazenamento de combustível para aeronaves militares. Também não existem hangares particulares na área de movimento. Existe apenas um hangar particular que abriga ultraleves que se encontra fora da área de movimento.

De modo geral, o mesmo requer manutenção imediata em alguns aspectos, mas ainda não é arrecadador (não está autorizado a cobrar Tarifas Aeroportuárias). Deve-se ressaltar que já houve operação de aviação regular no aeroporto, quando havia operações do EMB-120 (Brasília) da TAVAJ, e DASH 8/100, da Rico Linhas Aéreas, ambas aeronaves de aviação regional na faixa de 30 assentos.

Não existe um programa de manutenção da Área de Movimento. Há necessidade de corte de mato na área da Faixa de Pista de Pouso. A pintura de sinalização horizontal está bastante desgastada. Há necessidade de reforma ou rejuvenescimento do revestimento asfáltico.

O TPS, inaugurado em 1979, encontra-se em situação de abandono. Não há fornecimento de água, energia ou telefone para o edifício. A vigilância no local só se faz presente durante o período diurno, sendo feito por um funcionário da Prefeitura e um guarda-campo do efetivo da COMARA. A falta de vigilância 24h permite assaltos que já resultaram em extravio de placas solares, bomba do poço artesiano e até do gerador de energia elétrica. No TPS, não existe segregação adequada entre os Lados Ar e Terra no aeroporto, que não possui salas de embarque e desembarque isoladas.

Foi observado que há possibilidade de expansão da pista para ambas as cabeceiras (18 ou 36).

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a 10,7km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - BORBA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - BORBA

Borba / Borba	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWBR
Altitude: 30m (98 pés)	Temp. Referência: 33,9°C
Gradiente: 0,19%	CBP: 982m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 04°24'23" S , Long. 059°36'08" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 12 / 30
Dimensões: 1.200m x 24m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 8/F/C/Y/U	OBS.: Estado precario de conservação
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 01 Pista de Ligação
Característica:	
Dimensões: 50m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 08 F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 120m x 40m (4.800m ²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 08 F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 300m ²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: 550m ²
Número de vagas: 14	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 1 a 4
Característica: Não possui pessoal qualificado para operar em caso de sinistro, faltam insumos e o Cci encontra-se em pane.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal)
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O município de Borba está situado na Mesorregião do Madeira, distante da Capital do Estado 155 km em linha reta e 221 em via fluvial. Borba foi à primeira vila criada em território Amazonense, originou-se da Aldeia do Trocano. Fundada em 1728, ou pouco mais tarde, pelo Frei João Sampaio, da Companhia de Jesus, um dos mais célebres catequistas do rio Madeira.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Sua produção agropecuária é baseada nos cultivos de melancia, mandioca e castanha. Tem como uma de suas principais atividades, a exploração florestal (madeira). A criação de gado é de forma artesanal, apenas para suprir a necessidade do município. Destaca-se também pela produção de energia termoelétrica.

O acesso ao município se dá pelos modos Fluvial, através do Rio Madeira, ou pelo modo aéreo.

O Município tem apresentado tendência ao turismo religioso, devido aos festejos do padroeiro da paróquia, Santo Antônio, ocorridos no mês de junho, além dos festejos de Nossa Senhora da Imaculada Conceição, que ocorre no período de 30/Nov a 08/Dez.

A flora e a fauna constituem importantes riquezas do município, especialmente a flora, cuja exploração é a principal fonte de sua receita, destacando pelo seu valor econômico a castanha-do-pará e a seringueira, além do pau-rosa e a copaíba.

A fauna é também de grande importância. Nessa sobressai animais silvestres como: queixadas, veados, caititus, além dos aquáticos com várias espécies de peixes.

Há ainda, minérios no município como: ferro, manganês, mica, ouro e mercúrio.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é público, possuindo um terminal de passageiros (TPS) em estrutura de concreto e com cobertura com telha de fibrocimento, contendo ainda banheiro masculino e feminino e dois (2) balcões para companhias aéreas na parte interna e na área externa possui uma área para lanchonete.

O mesmo ainda possui uma seção de combate a incêndio (SCI) cerca patrimonial (com pontos danificados ou ausentes), Sistema de Drenagem e estacionamento para quatorze (14) veículos e não contempla posto de abastecimento de aeronaves (PAA), biruta, vagas para estacionamento e auxílio de navegação aérea.

A pista de pouso e decolagem possui dimensões de 1300 x 30 m sendo toda em pavimento asfáltico. Contêm também uma pista de ligação (taxiway) e um pátio para aeronaves, todos em pavimento asfáltico.

Na cabeceira 30 a cerca patrimonial está danificada, ficando vulnerável a entrada de animais e pessoas na pista.

O lixão do município fica em paralelo com o aeródromo em uma distância aproximada de 1 km, sendo observada na visita a presença de urubus nas proximidades do aeródromo.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - CANUTAMA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - CANUTAMA

Canutama / Canutama	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não homologado.	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 52m (171pés)	Temp. Referência: 33,9°C
Gradiente: 0,06%	CBP: 824m
Área Patrimonial:	Proprietário: Prefeitura Municipal
Administração: Não possui	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 06°31'46" S , Long. 064°23'01" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 17 / 35
Dimensões: 1.000m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: 2.500Kg/0.50MPa	OBS.: Estado precário de conservação
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte: 2.500Kg/0.50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 68m x60m (4.080m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: 2.500Kg/0.50MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo:
Nº de Pavimento: 1	Área: 25m²
Característica: Infraestrutura inadequada.	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Proximo à área urbana
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Canutama é um município brasileiro do estado do Amazonas, localizada no sul do estado, na microrregião do Purus. O povoamento e desenvolvimento do município de Canutama confunde-se com o início das explorações e expedições no Rio Purus. Este, um dos grandes afluentes do Rio Amazonas, começou a ser explorado no início da segunda metade do século XIX, tendo como pioneiros alguns coletores de drogas do sertão, muitos deles nordestinos.

Canutama denominou-se nos seus primórdios por Nova Colônia de Bela Vista, sendo fundada por volta do ano de 1874, por Manuel Urbano da Encarnação. A denominação Canutama “procede, segundo antigos habitantes, do fato de um índio de Tapauá vir com outros à viração de tartarugas e tracajás, e ai ter cortado o pé, exclamando: Canutama, Canutama, que tem por significado, pé cortado”.

Em 26.05.1879, a Lei nº 436, institui o povoado de Nova Colônia de Bela Vista, sob a invocação de Nossa Senhora de Nazaré que em 22.10.1891, pela Lei nº 22, foi elevado a vila, com sede no Lugar de Canutama. O município, formou-se, então, por efeito da mesma lei, com território desmembrado do de Lábrea e com a denominação de Vila de Nossa Senhora de Nazaré. Somente em 1896 com território desmembrado do município de Lábrea, é criado o atual município de Canutama.

Atualmente ocupa uma área territorial de 24.027 Km² localizada na Região do Purus (3º Sub-Região), sendo ocupada por uma população estimada em 2010 era de 12.727 habitantes, de acordo com dados do IBGE. Ressalta-se que ainda hoje índios vivem em áreas do município, como os índios Catawixi, os quais vivem na área de influência do rio Mucui. Sabe-se também que entre os municípios de

Pauni, Tapauá, Canutama e Lábrea, consta a presença de mais sete povos, entre eles os Suhuarás, "o Povo do Veneno".

Os meios de transporte mais comuns para se chegar até Canutama são os barcos, usando as vias fluviais. A duração em média dessa viagem é de 4 a 5 dias; de avião a viagem dura em média 2 horas. Canutama fica às margens de um dos maiores rios do Mundo: o Rio Purus., que constitui praticamente uma bacia, onde nos municípios da sua calha recebem vários afluentes e confluente. como em Canutama - rio Mucui e Ipixuna.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Como a grande maioria dos municípios brasileiros de pequeno porte, a economia de Canutama baseia-se no setor terciário. A cidade possui muitos comércios de pequeno porte, mantidos por habitantes da cidade e que influenciam bastante na economia. O funcionalismo público também detém mais da metade da representatividade da economia. Outro ponto de destaque econômico é o extrativismo vegetal que contribui para a sustentação econômica do município, com a exploração de madeira e borracha, em primeiro lugar, vindo a seguir: castanha e gomas não elásticas.

Na agricultura, predomina a cultura de mandioca, seguindo-se abacaxi, arroz, cana-de-açúcar, feijão, fumo e milho. Entre as culturas permanentes destacam-se o abacate, banana, laranja e limão. Porém, muito pouco de tudo o que o município produz, destina ao consumo local e não tem significado econômico.

Em termos de pesca, o Rio Purus é um dos mais abundantes da bacia amazônica, concentrando grande variedade de peixes, contudo, assim como na agricultura, esta atividade não possui significado econômico. Em relação a pecuária, represen-

tada principalmente por bovinos e suínos, com produção de carne e leite e a avicultura, representada pela criação de galinhas com produção de carnes e ovos, ambas são destinadas ao consumo local.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo não é homologado e seria muito dispendioso prepará-lo para tal. Há necessidade de escolha de novo sítio aeroportuário para o município. Esse novo sítio poderia ser escolhido, inclusive, nas comunidades vizinhas que apresentam melhores condições de solo e topografia.

Não existe pista de táxi. Não existe indicador visual de ventos de superfície, nem marcações de sinalização horizontal. Não existe administrador responsável pelo aeródromo. Há trânsito constante de pessoas, animais e veículos em toda a área de movimento. A cerca operacional não é eficaz, necessitando ser realocada e reconstruída em diversos trechos. Há diversas propriedades particulares vizinhas ao aeródromo que estão excessivamente próximas e cujo acesso se dá por meio da pista.

Deficiências encontradas na Faixa de Pista: drenagem deficiente (empocamento em vários locais, encharcamento do solo e até uma lagoa); obstáculos ao Plano Básico de Zona de Proteção (PBZP), tais como cerca e casas muito próximas à pista; e desníveis que não respeitam a faixa altimetricamente nivelada da Faixa de Pista.

Existe um abrigo destinado aos passageiros (para caso de mau tempo) que apresenta muito pouca infraestrutura de facilitação, podendo ser considerado apenas como um TPS rudimentar e inadequado.

Não existe Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), nem abrigo para armazenamento de combustível para aeronaves militares. Também não existem hangares particulares na área de movimento.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra justamente ao lado da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves. O serviço de coleta de lixo (da Prefeitura Municipal) leva, diariamente, todo o lixo gerado pelo município para dentro do aeroporto.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - CARAUARI

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - CARAUARI

Carauari / Carauari	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWCA
Altitude: 87m (285pés)	Temp. Referência: 33,6°C
Gradiente: 0,22%	CBP: 1.340m
Área Patrimonial: 64ha	Proprietário: COMAER (UNIÃO)
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: IFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 04°52'17" S , Long. 066°53'51" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 04 / 22
Dimensões: 1.665m x 20m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 12/ F/C/Y/T	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 30m x 16m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 12/ F/C/Y/T
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 100m x 46m (4.600m²)
Tipo Pavimento: ASPH/CONC	Suporte: PCN 12/ F/C/Y/T
Característica: O pátio original era em pavimento flexível porém houve ampliações em pavimento rígido	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo e ainda aeronaves de médio e grande porte fretadas por empresas especializadas em prospecção de petróleo e gás.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 250m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: 700,00 m²
Número de vagas : 16	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 5
Característica: Não há espaço físico adequado para abrigo do CCI nem armazenamento de insumos empregados em caso de sinistro. Não há reservatório de água para reabastecimento do CCI.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Prefeitura Municipal	Residências: Sim (encontra-se dentro da área urbana do município).
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Sim (CUA (1) 285
CMA: Não possui	Balizamento: Sinalização Horizontal desgastada
TWR: Existe apenas uma coordenação com a equipe de solo na frequência 130MHz (horário comercial)	Biruta: Sim (mal posicionada e subdimensionada).
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Carauari é um município brasileiro do estado do Amazonas, pertencente à Região do Juruá (4º Sub-Região). A cidade está localizada à margem esquerda do rio Juruá e sua denominação originou-se do lago "Carauari" que fica próximo à sede do município e liga-se por um canal ao rio Juruá.

Sua origem retorna ao ano de 1910, quando é criado o termo jurídico com a denominação de Xibauá. Um ano depois, através da Lei Estadual nº 683, é desmembrada do município de Tefé, uma parte de seu território, criando um novo município que tem como sede o povoado de Xauá. Por força da Lei Estadual nº 1006, de 1912, sua sede é transferida para Carauari. Em seguida, o município passa a chamar-se Carauari. Em 1928, é criada a Comarca de Carauari e somente em 1938, dez anos depois, a Lei Estadual nº311 dá a Carauari foros de cidade.

Atualmente ocupa uma área territorial de 25.324 Km² ocupada por uma população de 25.700 habitantes, segundo dados do censo do IBGE/2010. Os principais meios de acesso se faz por via fluvial uma vez que a hidrografia é constituída de centenas de rios, lagos e igarapés. Os principais rios são o Ueré e o Juruá, sendo que o segundo corta Carauari em toda a sua extensão. Apresentando-se como uma das principais vias de acesso a região. Outra alternativa se faz pelo modal aeroviário.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A agricultura baseia-se principalmente no cultivo da mandioca para a produção de farinha, seguindo-se pelo cultivo de abacaxi, arroz, batata-doce, cana-de-açúcar, feijão, fumo, milho, abacate, banana, côco, laranja entre as culturas perenes. Os demais produtos agrícolas não concorrem para a formação de renda do agricultor,

pois são produzidos para a subsistência das famílias. A pecuária vem demonstrando crescimento no decorrer dos anos.

A população do interior, tem no pescado sua principal fonte de alimentação, mas no presente momento não está sendo explorado como fonte de economia para os pescadores em virtude da falta de infraestrutura para atender ao setor, mas mesmo assim a exportação de peixe liso e pirarucu, responde por uma parte da renda familiar de alguns trabalhadores do setor.

A avicultura restringe-se a criação de galinhas para o consumo familiar, sendo insignificante sua representatividade para o setor. Nas atividades extratção vegetal há concentração, principalmente, na exploração da borracha, gomas não elásticas, madeira e castanha. A PETROBRAS também tem uma base de prospecção de petróleo e gás natural no município.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado e é arrecadador, isto é, está autorizado a cobrar Tarifas Aeroportuárias (classificado como 4ª Categoria, atualmente). O recolhimento dos recursos é destinado à Administração Aeroportuária Local, neste caso, a Prefeitura Municipal.

O aeroporto encontra-se estrangulado e subdimensionado para a atual demanda. Há necessidade urgente de escolha de novo sítio aeroportuário.

O aeroporto está dentro da área urbana e apresenta problemas de dimensionamento na geometria do Lado Ar, tais como excessiva proximidade entre a pista de pouso e o pátio de estacionamento de aeronaves, excessiva proximidade com as propriedades particulares circunvizinhas, além da impossibilidade de ampliação da pista.

O pavimento aeroportuário encontra-se bastante desgastado, requerendo intervenção ou rejuvenescimento.

A Sinalização Horizontal foi executada com um tipo de tinta que não está de acordo com os padrões previstos para aeródromos. O indicador visual de ventos está mal posicionado e também está subdimensionado para as necessidades das operações aeronáuticas.

Com respeito à comunicação, o aeroporto conta com uma estação rádio que não foi homologada, mas tem operado de modo complementar na frequência 130.7 MHz, diariamente entre 07:00h e 18:00h (horário local).

Existe um local na cidade que é denominado Aterro Sanitário. Entretanto, o local é, na verdade, um grande lixão a céu que se constitui em um imenso foco de atração de aves. O problema do perigo aviário é constante. O referido lixão encontra-se a 1,8km do Centro Geométrico da Pista de Pouso.

Não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA) e a Seção de Combate a Incêndio (SCI) está subdimensionada não apresentando um reservatório confiável para reabastecimento em caso de sinistro real decorrente de desastre aéreo. Entretanto, a SCI está equipada com EPI's, ferramentas e insumos necessários à atuação da equipe, que está devidamente treinada para atuar em um eventual acidente.

O aeródromo não é atendido por linhas regulares, o que tem gerado aumento no custo do transporte aéreo e reprimido a demanda local. Há, pelo menos, três Empresas de Táxi Aéreo que estão operado com aeronaves EMB-110 Bandeirante e EMB-120 Brasília que fazem a ligação com a capital do Estado. Além de Empresas de Táxi Aéreo que atuam com aeronaves fretadas diretamente para as grandes exploradoras de petróleo e gás natural (Petrobras e HRT) que atuam com ae-

ronaves de médio/grande porte, tanto de asas fixas (ATR-42), como asas móveis (Puma).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - COARI

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - COARI

Coari / Coari	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWKO
Altitude: 40m (131pés)	Temp. Referência: 33,8 °C
Gradiente: 0,20%	CBP: 1.305m
Área Patrimonial: 700ha	Proprietário: COMAER (UNIÃO)
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 04°08'03" S , Long. 063°07'57" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 10 / 28
Dimensões: 1.600m x 35m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 29/ F/C/X/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 153m x 22m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 29/ F/C/X/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 98m x 76m (7.448m ²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 29/ F/C/X/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo e ainda aeronaves de médio e grande porte fretadas por empresas especializadas em prospecção de petróleo e gás.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 347m ²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de Veículos.	Área: 3.666m ²
Número de vagas : 130	Tipo de piso: Pav. Intertravado tipo piso-grama
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: CAT 2
Característica: Não há: SCI apropriado; Pessoal capacitado; LGE nem pó químico.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Irregular
Característica: Tancagem de 15.000L. Não possui bacia de contenção e encontra-se muito próximo da área de movimento.	
4.3 Outras	Hangares: Sim 1 (Empresa EMAR)
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Existe EMS	Balizamento: Sinalização Horizontal desgastada
TWR: Não possui	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Coari é um município brasileiro do estado do Amazonas de grande importância para a economia do Estado e da União, sendo uma das cidades mais ricas da Região norte. Na área territorial do município, em Urucu, localiza-se a plataforma da PETROBRÁS onde se extrai petróleo e gás. No local foi construído um gasoduto que leva gás até Manaus e Porto Velho.

Localizada na Região do Rio Negro –Solimões (7º Sub-Região) possui um área territorial de 57.230 Km² cujos os principais acesso se faz pelo modal fluvial devido a hidrografia favorável da região. A cidade também é servida pelo Aeroporto de Coari localizado 6 km do centro de Coari e há também o Aeroporto de Porto Urucu localizado no distrito de Porto Urucu a 470 km de distância cuja função é servir a população que reside e trabalha na Província petrolífera de Urucu da PETROBRAS.

O município encontra-se nas margens do rio Solimões entre o Lago de Mamiá e o Lago de Coari, e traz em sua herança e memória a força dos índios Catuxy, Juri-mauas, Passés, Irijus, Jumas, Purus, Solimões, Uaiupis, Uamanis e Uaupés. O nome Coari também está ligado às raízes indígenas e há duas versões: "Coaya Cory", ou "Huay-yu", ou significa respectivamente "rio do ouro" e "rio dos deuses". Atualmente, Coari conta com uma população de 75.909 habitantes, (65,39% urbana; 34,61% rural; 51,94% homens e 48,06% mulheres) segundo as estimativas do IBGE/2010, o que a coloca na posição de quinta maior cidade do estado.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A agricultura é baseada principalmente no cultivo de produtos como mandioca, feijão, coentro, pepino, maxixe, pimentão e couve (culturas temporárias). Nas culturas permanentes, destaque maior para a produção da banana e em menor escala o limão, goiaba, mamão, cupuaçu e maracujá. Olericultura: alface, couve, coentro, pepino, tomate, quiabo, maxixe, repolho, pimentão, abóbora, cebolinha, melancia e berinjela.

A piscicultura: a população do interior, tem no pescado a sua principal fonte de alimentação. A pesca é feita no rio Solimões e nos grandes lagos da região altamente piscosos, sendo as principais espécies: aruanã, curimatá, jaraqui, matrinxã, pescada, pirapitinga, pirarucu, pacu, sardinha, surubim, tambaqui e tucunaré.

A horticulultura é bastante desenvolvida, explorada através do cultivo de verduras, legumes e frutas, que surgem de acordo com a respectiva época. A extração de madeira é uma atividade tradicional no município. Secundariamente figuram a extração do cacau, castanha-do-pará e sorva. Na pecuária, o criatório no município consiste no desenvolvimento de espécies como Nelore e Mestiço. A avicultura se faz de forma doméstica e para o consumo familiar.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado e é arrecadador, isto é, está autorizado a cobrar Tarifas Aeroportuárias (classificado como 4ª Categoria, atualmente). O recolhimento dos recursos é destinado à Administração Aeroportuária Local, neste caso, a Prefeitura Municipal.

O pavimento aeroportuário, de modo geral, encontra-se bastante desgastado, requerendo intervenção ou rejuvenescimento.

A Faixa de Pista de Pouso apresenta problemas de drenagem que levam à aceleração do processo de deterioração do pavimento. Ademais, foi observado o tráfego de pessoas e animais cruzando a pista de pouso. Os transeuntes costumam destruir o muro operacional para ter acesso através da pista de pouso, apesar de já existir um acesso externo alternativo que ainda não está pavimentado.

Quanto aos auxílios à navegação aérea, deve-se ressaltar que o aeroporto não conta com nenhum equipamento de proteção ao voo, nem rádio-comunicação para serviços de informação AFIS. Entretanto, existe no local um link direto com o CINDACTA IV, em Manaus, para monitoramento da Estação Meteorológica de Superfície (EMS) do aeroporto. Deve-se ressaltar que existe uma torre de comunicação particular no aeroporto, de propriedade da empresa de táxi aéreo EMAR, proprietária de um hangar que se constitui na única edificação do aeroporto, além do TPS.

A situação da Sinalização Horizontal da área de movimento é regular, não possuindo balizamento noturno.

O TPS encontra-se em boas condições, entretanto, pode-se notar que o mesmo está subdimensionado para a demanda atual e não possui uma sala de desembarque adequada, nem área destinada à restituição de bagagens. Possui amplo pátio de estacionamento de veículos com capacidade para até 130 veículos. De modo geral o estacionamento de veículos está em boas condições, mas requer manutenção constante, corte de grama, já que foi construído em pavimento intertravado do tipo pisograma.

A pista de pouso apresenta condições de expansão para ambas as cabeceiras (10-28).

Não existe Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA) no aeroporto, entretanto, existe ali uma instalação indevida de um depósito de combustíveis com capacidade de 15.000 l (quinze mil litros) posicionado muito próximo ao pátio de estacionamento de aeronaves, contrariando a legislação que trata do assunto.

O aeroporto conta com o apoio de um Carro de Combate a Incêndio (CCI), mas não possui instalações físicas apropriadas para abrigar a Seção de Combate a Incêndio (SCI), nem possui pessoal capacitado para atuar em acidentes aeronáuticos. Quanto aos insumos utilizados no combate a sinistros, o CCI possui água, mas não conta com Líquido Gerador de Espuma (LGE), nem pó químico. O CCI possui categoria 2 de contraincêndio.

No local, existe uma área denominada Aterro Sanitário, com uma completa infraestrutura para servir como inibidor da atração de aves. O Aterro Sanitário conta com área de separação para reciclagem e compostagem, área de destinação, bacias de estabilização, balança para pesagem dos veículos de coleta de lixo, etc. Entretanto, o verdadeiro depósito de resíduos urbanos sólidos é um lixão a céu aberto que se encontra a 2,3km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - URUCU

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - URUCU

Coari / Urucu	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público Restrito	Designador ICAO: SBUY
Altitude: 64m (210pés)	Temp. Referência: 33,6°C
Gradiente: 0,38%	CBP: 1.037m
Área Patrimonial:	Proprietário: PETROBRAS
Administração: PETROBRAS	Tipo de Operação: IFR Noturno
Coordenadas: Lat. 04°53'03" S , Long. 065°21'19" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 09 / 27
Dimensões: 1.300m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 14/ F/D/X/T	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 180m x 18m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 14/ F/D/X/T
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 75m x 100m (7.500m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 14/ F/D/X/T
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo e ainda aeronaves de médio e grande porte fretadas por empresas especializadas em prospecção de petróleo e gás.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 450m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 50m²
Número de vagas : 12 Carros + 2 ônibus	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: CAT 2
Característica: Equipe a serviço da PETROBRAS	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: TF (1)
Característica: Para uso das aeronaves a serviço da PETROBRAS ou caso de emergência	
4.3 Outras	Hangares: Sim (3)
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Sim
Guarda Campo: Petrobras	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Sim (URC (2) (5) 355)
CMA: Serviços de 1 a 4	Balizamento: Sinalização Horizontal e Luminosa
TWR: Possui sala AFIS	Biruta: Sim (Iluminada)
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Situado a 260 Km da sede do município de Coari, o local serve como base de apoio para as atividades da PETROBRAS na exploração e produção de óleo e gás natural. Desta forma, a PETROBRAS costuma denominar Urucu como uma Província Petrolífera.

Coari é um município brasileiro do estado do Amazonas de grande importância para a economia do Estado e da União, sendo uma das cidades mais ricas da Região norte.

Localizada na Região do Rio Negro –Solimões (7º Sub-Região) possui um área territorial de 57.230 Km² cujos os principais acesso se faz pelo modal fluvial devido a hidrografia favorável da região. A cidade também é servida pelo Aeroporto de Coari localizado 6 km do centro de Coari e há também o Aeroporto de Porto Urucu localizado no distrito de Porto Urucu a 470 km de distância cuja função é servir a população que reside e trabalha na Província petrolífera de Urucu da PETROBRAS.

O município encontra-se nas margens do rio Solimões entre o Lago de Mamiá e o Lago de Coari, e traz em sua herança e memória a força dos índios Catuxy, Juri-mauas, Passés, Irijus, Jumas, Purus, Solimões, Uaiupis, Uamanis e Uaupés. O nome Coari também está ligado às raízes indígenas e há duas versões: "Coaya Cory", ou "Huay-yu", ou significa respectivamente "rio do ouro" e "rio dos deuses". Atualmente, Coari conta com uma população de 75.909 habitantes, (65,39% urbana; 34,61% rural; 51,94% homens e 48,06% mulheres) segundo as estimativas do IBGE/2010, o que a coloca na posição de quinta maior cidade do estado.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A localidade de Urucu ou Porto Urucu, como também é denominada, destaca-se por apresentar grandes reservas de petróleo e gás natural, chegando a produzir em torno de 53.500 bbl/d (2007) e de gás natural chega a 10 milhões de m³/d. Situado a 260 Km da sede do município de Coari, o local serve como base de apoio para as atividades da PETROBRAS na exploração e produção de óleo e gás natural.

A produção média de petróleo em Urucu é de mais de 50 mil barris por dia, enquanto a de gás natural é de 10,36 mil metros cúbicos por dia. Esse volume faz do Amazonas um importante produtor nacional. A produção de GLP em Urucu abastece os estados do Pará, Amazonas, Rondônia, Maranhão, Tocantins, Acre, Amapá e parte do nordeste.

O petróleo de Urucu é de alta qualidade, sendo o mais leve entre os óleos processados nas refinarias do país. Essas características resultam em seu aproveitamento especialmente para a produção de gasolina, nafta petroquímica, óleo diesel e GLP (gás de cozinha). O processamento de GLP, que supera 1,5 mil toneladas diárias, equivale a 115 mil botijas de 13 kg.

A maior Unidade de Processamento de Gás Natural do Brasil (UPGN) encontra-se em Urucu. Esta Unidade processa seis milhões de metros cúbicos de gás natural, mil toneladas de GLP (gás de cozinha). Junto às outras duas unidades, a capacidade de processamento chega a quase 10 milhões de metros cúbicos de gás, produzindo cerca de 1.500 toneladas de GLP por dia.

Essa produção abastece os estados do Pará, Amazonas, Rondônia, Maranhão, Tocantins, Acre, Amapá e parte do Nordeste. Outros 60 mil barris de óleo são en-

viados para a Refinaria Isaac Sabbá (Reman). O petróleo é de alta qualidade, mais leve e incolor, usado na produção de gasolina, GLP, nafta petroquímica e óleo diesel.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado (sua designação OACI é SBUY). É classificado como público/restrito, estando sua administração e operação sob responsabilidade exclusiva da PETROBRAS, empresa pública de capital misto.

O aeroporto conta com condições de infraestrutura aeroportuária muito boas para atendimento às necessidades daquela empresa, exclusiva geradora de demanda pelo Transporte Aéreo no local. O aeroporto possui um Terminal de Passageiros (TPS) com sala de embarque, sala de desembarque, equipamentos de inspeção de bagagem, entre outras facilidades.

Com respeito aos auxílios à navegação, o aeroporto possui balizamento noturno com biruta iluminada, VASIS e possui, ainda, sala AFIS com horário de funcionamento diário entre 09:00h e 21:00h.

O aeroporto possui SCI, CCI com categoria contraincêndio superior à divulgada, que ainda consta nas publicações aeronáuticas como categoria 2, entretanto o nível de combate a incêndio chega a superar a categoria 5.

O pavimento aeroportuário encontra-se em boas condições, já requerendo entretanto, a execução de intervenção ou rejuvenescimento, para garantir o bom nível de serventia do mesmo.

A Sinalização Horizontal do pátio foi executada na cor branca, o que foge aos padrões recomendados em norma. Possui biruta iluminada.

O aeroporto possui NDB e biruta iluminada, além de VASIS e balizamento noturno novos.

Devido à preocupação com a gestão ambiental da Administração Aeroportuária, não há focos atrativos de aves. De modo semelhante, não problemas quanto ao uso do entorno do solo com respeito aos aspectos concernentes ao Plano de Zoneamento de Ruído nem ao Plano de Zona de Proteção.

O aeroporto conta ainda com Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA). Conta ainda com 3 (três) hangares destinados a manutenção e guarda das aeronaves das empresas terceirizadas.

O aeródromo não é atendido por voos charter e táxi aéreo que operam duas vezes por dia, pelo menos, com o ATR-42 (TOTAL), além de várias outras empresas de aeronaves de asas rotativas que trabalham transportando carga (externa, principalmente) e trabalhadores.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - EIRUNEPÉ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - EIRUNEPÉ

Eirunepé / Eirunepé	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWEI
Altitude: 126m (413pés)	Temp. Referência: 34,0°C
Gradiente: 0,07%	CBP: 1.852m
Área Patrimonial: 374ha	Proprietário: COMAER (UNIÃO)
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: IFR noturno
Coordenadas: Lat. 06°38'22" S , Long. 069°52'46" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 17/ 35
Dimensões: 2.300m x 45m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 30/ F/C/X/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 2 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 133m x 22m	Dimensões: 133m x 22
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 30/ F/C/X/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: (70.426,27m²)
Tipo Pavimento: ASPH/CONC	Suporte: PCN 30/ F/C/X/U
Característica: Possui diversas ilhas de concreto	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo e aeronaves militares	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 255m²
Característica: Madeira com cobertura de telha de amianto.	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 840 m²
Número de vagas: 16 carros e 42 motos	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: SCI - CAT I A IV
Característica: Carro CCI inoperante, pessoal não capacitado.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: QAV-TF
Característica: Armazenagem em tanques de 200L, e um tanque flexível, uso exclusivo de aeronaves militares.	
4.3 Outras	Hangares: Sim (1 inacabado e sem piso interno)
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Sim
Guarda Campo: 1 (Destacamento de Aeronáutica de Eirunepé)	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Sim (ERP (2) 265)
CMA: Não possui	Balizamento: Sim (Não no pátio)
TWR: Não possui	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Eirunepé é um município brasileiro no interior do estado do Amazonas. Pertencente à Microrregião de Jurua e Mesorregião do Sudoeste Amazonense, localiza-se a sudoeste da capital do estado, distando desta cerca de 1.160 km;

Com forte origem nordestina devido ao ciclo da borracha que atraiu grande número de imigrantes para a região, houve uma miscigenação do branco nordestino com índios Kulinaã, assim como influência de povos de outras regiões do mundo como turcos, portugueses, espanhóis e vários outros resultando em uma população de 30.666 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), estando esta dividida em uma área territorial de 15.832 km², da qual, 4.3172 km² estão em perímetro urbano.

Devido a hidrografia da região, o transporte fluvial constitui o principal meio de transporte que liga o município a outras localidades do estado sendo o Rio Jurua a principal via de navegação. A cidade possui um porto localizado a margem direita do deste rio que é comandado pela Agência Fluvial de Eirunepé.

O transporte aéreo surge como alternativa de transporte para o município, apesar de ser relativamente mais caro do que os demais, porém devido a dificuldade de acesso a região e a ausência de malha ferroviária e rodoviária, pode vir a contribuir com o desenvolvimento da região.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A agricultura em Eirunepé é uma das principais fontes econômicas, sendo o município o maior produtor nacional de Açúcar Mascavo e possuindo, desde 2009, a

sede de uma fábrica. Merece destaque também a produção de outros produtos como a mandioca, banana, milho, laranja, feijão, café e hortaliças.

A pecuária e a pesca também constituem um forte empreendedor econômico do município, com destaque para a criação de bovinos eqüinos e suínos. Em 2009, foram registrados 18.371 bovinos efetivos no município, além de 46 bubalinos e 164 eqüinos. Na pesca, as espécies mais comuns são o pacu, sardinha, curimatá, branquinha, jaraqui, matrinxã, acari-bodó e outras espécies de peixes oriundos de água doce.

A avicultura também concentra uma representação econômica para a cidade, existindo uma granja com criação de galinhas de postura. O extrativismo vegetal ainda é uma atividade de grande significado para a economia local, através da exploração de produtos como a borracha, pupunha e madeira. Existem diversos viveiros de peixes na localidade, voltados à criação de espécies de peixes da Amazônia. Na fruticultura, produz-se no município maracujá, cupuaçu, mamão, abacaxi, banana, abacate, laranja, limão e melancia..

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado e não é arrecadador, isto é, não está autorizado a cobrar Tarifas Aeroportuárias. A Administração Aeroportuária está a cargo do Comando da Aeronáutica, por meio do VII COMAR, devido à presença no local do Destacamento de Aeronáutica de Eirunepé. Na prática, entretanto, apresenta uso

compartilhado entre civis e militares, existindo ali, inclusive, um administrador-responsável designado pela Prefeitura Municipal. Existe um convênio entre a Prefeitura Municipal e o Comando da Aeronáutica para a Exploração, Manutenção e Administração do Aeroporto.

No local, há diversas facilidades cujo uso é exclusivamente militar. A saber: o Destacamento de Aeronáutica de Eirunepé (que funciona nas instalações do antigo Canteiro de Obras da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica – COMARA – da Força Aérea Brasileira – FAB), a Unidade de Vigilância Transportável de Eirunepé (UVT-EI), um hangar ainda inacabado que deverá ser o futuro Núcleo de Base Aérea de Eirunepé (NuBAEI), além da possibilidade de realização de abastecimentos (QAV-TF) para aeronaves militares, estocada em tambores de combustível (200L) e um tanque flexível.

As instalações civis, entretanto, mostram-se inadequadas frente à demanda pelo transporte aéreo existente. O Terminal de Passageiros é improvisado em um barracão de madeira com estado de conservação ruim e cobertura em telha de amianto. A distribuição de espaços dentro do Terminal é ineficiente precisando haver uma reavaliação de seu dimensionamento. Há 16 vagas para carros e 42 vagas para motos no estacionamento de veículos, o qual apresenta revestimento asfáltico em bom estado de conservação. Conforme já mencionado, o aeroporto não disponibiliza Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA) para aviação civil.

O aeroporto conta ainda com a presença de um Carro de Combate a Incêndio (CCI), modelo Land Hover (AC-I), e possui uma edificação destinada a servir como Seção de Combate a Incêndio (SCI – Cat I a IV). Entretanto, não há pessoal capa-

citado/qualificado para atuar em acidentes aeronáuticos ou que tenha conhecimento sobre a operação dos equipamentos. Também não existe corpo de bombeiros na área urbana do município.

Quanto aos insumos utilizados no combate a sinistros, o CCI possui água, mas não conta com Líquido Gerador de Espuma (LGE), nem pó químico. O CCI é categoria 2 de contraincêndio, entretanto, já operam aeronaves de porte maior, reque-rendo a disponibilização de equipamentos de maior porte para adequação ao tráfego existente. Ademais, o CCI está inoperante devido a problemas mecânicos e falta de peças. O acesso à pista de pouso encontra-se em bom estado de conservação.

A estrutura física da SCI é regular, tendo sido executado conforme prevê a Diretoria de Engenharia da Aeronáutica (DIRENG). Possui estrutura em concreto e fechamento em alvenaria. O telhado foi executado em madeira e a cobertura é de telhas de fibrocimento.

Atualmente, a TRIP Linhas Aéreas (Transportes Aéreos Regionais do Interior Paulista Ltda) opera com um equipamento com capacidade de até 45 pax (ATR 42-300), quatro vezes por semana. Ademais, há outras cinco empresas de táxi aéreo operando todos os dias no aeroporto. A estimativa média atual é 200pax/semana.

O pavimento aeroportuário, de modo geral, encontra-se em boas condições de manutenção, sendo o revestimento em CBUQ, acostamentos em AAUQ e ilhas de concreto destinadas ao estacionamento prolongado de aeronaves fixas de maior porte, além de aeronaves de asas rotativas. O acesso ao aeródromo é considerado adequado.

A Sinalização Horizontal da área de movimento apresenta boas condições, em geral. Observa-se apenas que a sinalização dos pontos de visada está desgastada. Não existe estação rádio no local, cuja presença já seria justificada para coordenação do intenso tráfego aéreo existente do local e pelo porte do aeroporto, que pode ser considerado hub na sua região. Com respeito aos equipamentos de Proteção ao Voo, existe apenas um equipamento de rádio-farol (NDB). Existe balizamento noturno no aeródromo, porém ele ainda não possui farol rotativo nem iluminação de pátio. Também não possui equipamento VASIS.

A cerca patrimonial/operacional apresenta-se em boas condições físicas, visto que existe um programa constante de inspeção da área patrimonial do aeroporto, realizado pela equipe do Destacamento de Aeronáutica de Eirunepé.

Não foram detectados focos atrativos de aves próximos ao Aeroporto que venham a comprometer as operações aeronáuticas.

Na Faixa de Pista, foram observados alguns problemas de drenagem e falta de corte do capim que dificulta o acesso e encobre eventuais discrepâncias no local (falta de manutenção).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - ENVIRA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - ENVIRA

Envira / Envira	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 145m (476pés)	Temp. Referência: 33,8°C
Gradiente: 0,21%	CBP: 949m
Área Patrimonial:	Proprietário: Prefeitura Municipal
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 07°26'37" S , Long. 070°01'09" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 15 / 33
Dimensões: 1.200m x 23m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: 4.500kg/0,50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 18m x 20m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: 4.500kg/0,50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 50m x 40m (2.000m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: 4.500kg/0,50MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aviação geral	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 330m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Sim 1(um).
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Prefeitura Municipal	Residências: Sim (próx. Área urbana)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Envira é um município brasileiro do estado do Amazonas, localizado a cerca de 1.216 km da capital Manaus, na margem direita do rio Tarauacá, afluente direto do rio Juruá. Possui uma área territorial de 13.369 km² e uma população de 16.328 habitantes, de acordo com dados apresentados pelo Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A ocupação desta região promoveu-se pelo desbravamento dos seringais nativos durante o ciclo da borracha até a II Guerra Mundial. Seu povo apresenta fortes raízes nordestinas que misturaram-se aos indígenas nativos, primeiros ocupantes da região.

A denominação do município originou-se do rio Envira, principal afluente do Tarauacá que desemboca no Rio Juruá. Por essa razão, o transporte fluvial constitui o principal modal para acessar a região, uma vez que as rodovias são praticamente inexistentes e não ferrovias que liguem o município a outras localidades. O modal aeroviário também se apresenta como alternativa para acessar a região que se encontra num lugar de difícil acesso, sendo uma opção que pode contribuir para a promoção do desenvolvimento local

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A economia é fundamentada na agricultura e na pecuária que se encontram em franco desenvolvimento, sendo auto-suficiente em ambas. Destaque para as culturas permanentes de banana, cupuaçu, café, etc. assim como para as culturas temporárias de mandioca, arroz, milho, cana-de-açúcar, feijão e batata-doce.

A pesca apresenta-se limitada pela forma artesanal, porém ainda sim gera excedentes para os municípios vizinhos de Tarauacá (AC) e Feijó (AC). Tende a um incremento sensível a partir da implantação de nova infraestrutura frigorífica e geleira. O extrativismo vegetal volta-se para a extração da madeira, com atendimento da demanda local e pequena exportação. A avicultura, apesar de atualmente apresentar bases domésticas para o consumo familiar, encontra-se em fase de expansão com fins de abastecimento da sede através da implantação de módulos de criação intensiva. O município possui usinas de beneficiamento de arroz, serrarias, olarias, marcenaria e sorveteria.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto ainda não foi homologado. A Administração Aeroportuária está a cargo da Prefeitura Municipal. Trata-se de uma comunidade isolada e carente que sente a urgência da homologação do aeroporto para uso regular do transporte aéreo. Mesmo que de modo clandestino, existem estimativas de movimentações de aproximadamente 450 pax/mês, sendo que a maior aeronave a operar seria o EMB-110 Bandeirante.

O Terminal de Passageiros (TPS), apesar de apresentar um bom estado de conservação e ser uma edificação recente (inauguração em março/2010), apresenta má distribuição funcional dos espaços e não oferece uma segregação adequada de suas Áreas Restritas de Segurança (ARS). O TPS não conta com área destinada ao estacionamento de veículos. Não existem Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA) nem Seção de Combate a Incêndio (SCI). Também não existe Carro de Combate a Incêndio (CCI) nem corpo de bombeiros no município.

Existe um hangar privado no local, de propriedade da Empresa Envira Táxi Aéreo. Segundo o Prefeito, há interesse de outros empresários em construir outros hangares no local.

O acesso ao local apresenta boas condições de drenagem e conservação.

Não existe cerca operacional. Isso permite o livre trânsito de pedestres e animais pela área de movimento do aeroporto.

A Sinalização Horizontal está bastante desgastada, tendo sido executada com tinta que não segue os padrões estabelecidos para aeródromos. Não há identificação de orientação magnética das cabeceiras. Houve recuo de cabeceiras que não está evidenciado adequadamente. O indicador visual de ventos de superfície não possui base frangível.

Na Faixa de Pista, foram observados problemas de drenagem em diversos trechos que levam a uma aceleração do processo de deterioração do pavimento da área de movimento e comprometem a capacidade de suporte da área preparada da faixa de pista. Foram observados degraus acentuados na transição entre a Faixa de Pista e as áreas pavimentadas que estão comprometendo o nivelamento previsto para a Área Altimetricamente Preparada.

Para eventual ampliação/manutenção da Pista de Pouso, há que se estudar a questão do relacionamento com o seu entorno devido à questão da proximidade com residências e propriedades particulares vizinhas.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a 1,6km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – FONTE BOA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – FONTE BOA

Fonte Boa / Fonte Boa	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWOB
Altitude: 63m (207pés)	Temp. Referência: 32,8°C
Gradiente: 0,08%	CBP: 1.050m
Área Patrimonial: -	Proprietário: Prefeitura Municipal
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 02°31'58" S , Long. 066°04'59" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 18 / 36
Dimensões: 1.270m x 27m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: PCN 6/ R/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 85m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 6/ F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 132m x 39m (5.148m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 6/ F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 147,60m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha zinco	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 1 a 4
Característica: CCI inoperante.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Tambores
Característica: Uso exclusivo do E.B.	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: 1
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sinalização Horizontal desgastada
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Fonte Boa é um município brasileiro do estado do Amazonas, cujas principais riquezas naturais são constituídas por sua fauna e flora. Notadamente, a primeira é muito importante, destacando-se entre as várias espécies a seringueira e a madeira de boas qualidades como: aguano e cedro. Na segunda, ressaltam-se várias espécies de peixes como: pirarucu, tambaqui, quelônio e outros aquáticos como o jacaré.

De acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sua população era de 22.659 habitantes, sendo que 67,37% da população (15.039 habitantes) viviam na zona urbana e 33,63% (7.620 habitantes) na zona rural. A área territorial do município é de 12.110,907 km².

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Destaca-se na agricultura a exploração e o plantio de mandioca, seguindo-se milho, arroz e hortaliças. O principal produto é a mandioca. A produção de energia termoeletrica está em franca expansão. A pecuária é representada principalmente por bovinos e suínos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é uma de suas principais atividades, há uma grande exportação de peixes para a Colômbia e Peru, aproximadamente 30 toneladas ao mês.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado (sua designação OACI é SWOB), mas ainda não é arrecadador, ou seja, não é autorizado a realizar cobrança de Tarifas Aeroportuárias.

As atuais publicações aeronáuticas mostram a Pista de Pouso e Decolagem com piso flexível (asfalto), porém verificou-se que a natureza do piso da área de movimento é de pavimento rígido (Placas de Concreto).

Na pista de pouso e decolagem do aeroporto foram observadas trincas em diversos pontos, além de remendos mal executados.

Em diversos trechos da Faixa de Pista, foi observado um desnível acentuado que fere o nivelamento previsto para a Área Altimetricamente Preparada, na transição entre a área pavimentada e a área não pavimentada. Também falta a realização de manutenção na Faixa de Pista, necessitando de corte da vegetação (mato alto). Também foram observados problemas de drenagem, tais como a existência de um lago próximo à CAB 36, a aproximadamente 20 m da borda da pista.

A Sinalização Horizontal está desgastada (apagada). Não há indicador visual de ventos de superfície no aeroporto. Não há equipamentos de Auxílio à Navegação Aérea, nem de coleta de dados meteorológicos.

O Aeroporto de Fonte Boa possui uma Seção Contraincêndio (SCI) nova, e também possui um Carro de Combate a Incêndio (CCI), da marca Land Rover tipo AC1. Contudo, o CCI está em pane (falta de peças e manutenção), não há insusmos para sua utilização (LGE, PQ, EPI's, etc) e falta pessoal qualificado/treinado para atuação em caso de acidente aeronáutico.

Não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), existindo apenas um abrigo, contíguo ao pátio de estacionamento de aeronaves, para estocagem de tanques de combustível de uso exclusivo do Exército Brasileiro.

Foi observado um grande número de incursões de pessoas e animais na pista de pouso e decolagem naquele aeroporto. A cerca operacional está danificada em quase toda sua extensão, não existindo ou estando encoberta pelo mato, em diversos trechos.

Existe um depósito de resíduos urbanos sólidos é um lixão a céu aberto que se encontra a 1,5 km, do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem, constituindo-se em foco atrativo de aves.

O Terminal de Passageiros (TPS) está em bom estado de conservação e foi construído em alvenaria, com cobertura em telhas de zinco. O TPS mede 12,20 x 12,10 m. Não possui estacionamento de veículos.

Há ainda outra edificação no lado ar do aeroporto, trata-se de depósito de uso da administração aeroportuária, ao lado do TPS.

O aeroporto possui uma frequência de 02 (dois) voos regulares semanais (domingos e quartas-feiras), operados pela TRIP Linhas Aéreas, com aeronaves ATR-42.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO - HUMAITÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO - HUMAITÁ

Humaitá / Humaitá	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWHT
Altitude: 70m (230pés)	Temp. Referência: 34,6°C
Gradiente: 0,02%	CBP: 1.243m
Área Patrimonial: 159ha	Proprietário: VII COMAR
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 07 32' 05"S, Long. 63 04' 20"W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 14 / 32
Dimensões: 1.520m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 7/ F/B/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação (Entrada / Saída)
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 115m x 12m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 7/ F/B/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 65m x 50m (3.250m ²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 7/ F/B/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 190m ²
Característica: Estrutura de concreto armado e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 100m ²
Número de vagas : 10	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 2
Característica: CCI e SCI em mau estado de conservação e sem profissionais qualificados.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: AVGAS
Característica: Não Possui instalações fixas para PAA, entretanto conta com tanque móvel com capacidade de 5.000L de combustível AVGAS	
4.3 Outras	Hangares: Sim (1)
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Prefeitura Municipal	Residências: 2 (Proteção ao voo)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Não
TWR: Não	Biruta: Não (furtado)
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Humaitá é um município brasileiro do estado de Amazonas e muito conhecido por sua grande concentração de migrantes sulistas, principalmente gaúchos. Localiza-se na mesorregião do Sul Amazonense e na microrregião do Madeira. Possui uma população de 44.116 hab. de acordo com as estimativas do IBGE/2010, distribuindo-se em uma área territorial de 33.071,77 km².

Situada na margem esquerda do Rio Madeira, uma das mais importantes vias de escoamento da produção de grão do Centro Oeste brasileiro para o exterior, a cidade também encontra-se acessível por meio de rodovias como a BR-319, que liga Manaus a Porto Velho, e pela Rodovia Transamazônica (BR-230). Não há ferrovias uma vez que este modal não se adequaria as condições geográficas da região, porém modal aeroviário pode contribuir para o acesso mais rápido a região.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Sua principal atividade econômica é a exploração mineral, bem como a florestal, com destaque para a extração de madeira, borracha e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos e suínos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado e não é arrecadador, isto é, não está autorizado a cobrar Tarifas Aeroportuárias. A Administração Aeroportuária está a cargo da Prefeitura Municipal.

O Terminal de Passageiros (TPS) apresenta boas condições de conservação. Foi construído em alvenaria, com estrutura em concreto armado e telhas em fibrocimento. Atualmente, o TPS está subdimensionado requerendo investimentos em reforma e ampliação: possui um pequeno saguão e área de restituição de bagagens e conta com apenas dois banheiros masculinos e dois femininos. Deve-se ressaltar que se trata de um aeroporto de médio porte onde operam regularmente aeronaves do porte do ATR-42 300 (4 operações semanais). Não há estacionamento de veículos e não há extintores de incêndio no prédio do TPS.

Existe um hangar no aeródromo, denominado A-36, de propriedade do Sr Elvis Moreira Rocha, empresário da região. O aeroporto não possui Posto de Abastecimento de Aeronaves, mas possui um tanque móvel que realiza comercialização de combustível no local e possui capacidade de até 5.000L de AVGAS.

O aeroporto conta com serviço de vigilância 24h que é realizado pela guarda municipal. Ainda assim, pode-se evidenciar a existência de atos de interferência ilícita: foi extraviado (furtado) o indicador visual de ventos do aeroporto que atualmente carece deste equipamento de sinalização.

A pintura de Sinalização Horizontal está parcialmente desgastada, o que ainda não compromete as operações de pouso e decolagem, mas já requer manutenção preventiva. O aeroporto não possui balizamento noturno, sala AIS, sistema de rádio-navegação, nem quaisquer equipamentos de Proteção ao Voo ou Estação Meteorológica de Superfície (EMS).

Em alguns trechos da Faixa de Pista, foi observado um desnível acentuado que fere o nivelamento previsto para a Área Altimetricamente Preparada, na transição

entre a área pavimentada e a área não pavimentada. Também foram observados problemas de drenagem e falta de corte de grama (falta de manutenção) ao longo da Faixa de Pista.

A cerca operacional está deficitária: situa-se muito próxima à Pista de Pouso, devendo ser relocada para uma posição mais afastada do eixo da pista.

O pavimento da área de movimento de aeronaves, em geral, apresenta condições satisfatórias, tendo sido detectados apenas alguns pontos isolados no pátio de estacionamento de aeronaves que apresentam drenagem deficiente.

O aeroporto possui uma edificação (padrão DIRENG) destinada ao Serviço de Combate a Incêndio (SCI), entretanto, não há pessoal qualificado/capacitado para atuar no caso de acidente aéreo. Também não existe corpo de bombeiros na cidade e o Carro de Combate a Incêndio (CCI) que foi doado para o município está inoperante devido à falta de manutenção, peças e insumos. Atualmente o CCI encontra-se fora do sítio aeroportuário, na garagem da prefeitura. O prédio da SCI encontra-se abandonado, requerendo manutenção e reforma: teve seu Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA) foi furtado, não possui bombeamento operante para abastecimento da caixa d'água, apresenta problemas de suporte do pavimento do pátio de manobras do CCI, entre outros problemas.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a 3,0km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – IPIXUNA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – IPIXUNA

Ipixuna / Ipixuna	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 160m (523pés)	Temp. Referência: 34,3°C
Gradiente: 0,10%	CBP: 952m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 07°02'10" S , Long. 071°41'16" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 03 / 21
Dimensões: 1200x23m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: 4.500Kg/0.50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica: -	
Dimensões: -	Dimensões:
Tipo Pavimento: -	Suporte: -
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 48m x 40m (1.920m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: 4.500Kg/0.50MPa
Característica: Anexo à Pista de Pouso. Fere o PBZP.	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 180m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 300 m²
Número de vagas: 5	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC.	Categoria: Não possui
Característica: Não	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Sim (1). Estado precário.
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Prefeitura Municipal	Residências: Sim (diversas)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal)
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Ipixuna é um município do estado do Amazonas. Classificada com o 5º pior IDH do Brasil (2000), o governo investe em melhorias na cidade, como belíssimas praças e várias áreas de lazer e turismo. Ipixuna, em língua indígena, significa “água escura”, denominação que lhe foi dada pelos índios Catuquinas, Culinas e Canamaus.

Tem origem com o povoamento de Riozinho (localizado no centro do atual município) por Arthur Marques de Menezes, em 1833, porém, somente em 19.12.1955, se tornaria o município de Ipixuna. Este, inicialmente, foi constituído pelos subdistritos: Foz do Riozinho, Foz de Ipixuna, Foz do Hudson e parte dos de Foz do Gregório e Canidé, com sede na localidade de Guajará, elevada então à categoria de Cidade (1955).

Atualmente possui uma área territorial de 13.565,920 km², que de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), encontra-se ocupada por uma população de 22.199 habitantes. O nome do município veio do rio Ipixuna, um dos principais afluentes do rio Juruá, com a extensão de cerca de 300 km e que constitui uma a principal rota de acesso ao local.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Sua produção agropecuária é baseada nas culturas cíclicas e permanentes como coco, abacaxi, abacate, laranja, milho, cana-de-açúcar, além da extração de madeira e borracha. A pecuária é representada principalmente por bovinos e suínos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto ainda não foi homologado. A Administração Aeroportuária está a cargo da Prefeitura Municipal. Trata-se de uma comunidade isolada e carente que sente a urgência da homologação do aeroporto para uso regular do transporte aéreo. Ainda que clandestinamente, devido à demanda social pelo transporte aéreo, estima-se que haja operações com frequência de 3 vezes por semana de aeronaves mono e bi-motores fazendo ligação principalmente com Cruzeiro do Sul (AC). Ademais é comum o pernoite de 1 ou 2 aeronaves no aeroporto, que conta com vigilância 24h.

Há necessidade de investimento de recurso para correção de discrepâncias que impedem, atualmente, a homologação do aeroporto.

Toda a área de movimento possui revestimento rígido, em concreto de cimento Portland cujo agregado utilizado (inadequadamente) é o seixo rolado. Existe necessidade de manutenção da área do pavimento que está sendo invadida por vegetação vinda faixa de pista.

Na Faixa de Pista, foram encontrados problemas de drenagem, falta de capacidade de suporte, falta de corte de grama, além de degraus exagerados que ferem a área altimetricamente trabalhada da mesma, principalmente nas transições entre as áreas pavimentadas e as áreas não pavimentadas. Os referidos degraus se constituem em não-conformidades que impedem a regularização do aeroporto, não respeitando o critério da parte nivelada da faixa de pista.

O Terminal de Passageiros (TPS) apresenta distribuição inadequada dos espaços físicos e não há segregação adequada entre o Lado-Ar e o Lado-Terra, havendo necessidade de

O acesso ao aeroporto é regular, porém atende às atuais necessidades dos usuários do Sistema de Aviação Civil. Não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA) no aeroporto. Entretanto, existe um hangar particular construído em madeira, que apresenta estado precário de conservação, de propriedade do Sr Ismael Filho.

O aeroporto não conta com qualquer Serviço de Combate a Incêndio (SCI) nem existe Corpo de Bombeiros no Município.

A pintura de sinalização horizontal está bastante desgastada, não estando indicada a orientação magnética das cabeceiras da Pista de Pouso e Decolagem. Não existe Indicador Visual de Ventos de Superfície no aeroporto.

Existe livre trânsito de pessoas e animais pela Pista de Pouso e Decolagem. O lado da Faixa de Pista contrário ao pátio de estacionamento de aeronaves funciona como estrada para acessar terrenos vizinhos ao aeroporto. Há necessidade de manutenção e reforma de um acesso alternativo que se torna intrafegável em épocas chuvosas.

O pátio de estacionamento de aeronaves foi executado muito próximo à faixa de pista, que necessitaria de uma reformulação na sua geometria. Existe a necessidade de previsão de uma pista de ligação mais prolongada atendendo aos critérios de projeto estabelecidos pela autoridade aeronáutica. Atualmente, os pontos de estacionamento das aeronaves estão demasiadamente próximos à Pista de Pouso e Decolagem.

Existem um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) e um matadouro que se encontram a aproximadamente 650m do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves. Há relatos de pilotos que se queixam de incidentes envolvendo urubus nas proximidades do aeroporto.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – ITACOATIARA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – ITACOATIARA

Itacoatiara / Itacoatiara	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SBIC
Altitude: 43m (142pés)	Temp. Referência: 34,1°C
Gradiente: 0,21%	CBP: 1.231m
Área Patrimonial: 303ha	Proprietário: VII COMAR
Administração: GNA - INFRAE-RO	Tipo de Operação: IFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 03°07'35" S , Long. 058°28'54" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 14/ 32
Dimensões: 1.515m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 8/ F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 97m x 20m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 8/ F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 103m x 84m (8.652m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 8/ F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 246m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 280 m²
Número de vagas : 10	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: GNA - INFRAERO	Residências: Sim (próx à CAB 32)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Sim (YTC (2) 320)
CMA: Serviços de 1 a 4	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal Desgastada)
TWR: Não (apenas coordenação com GNA)	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O Município de Itacoatiara é o terceiro mais populoso do Estado do Amazonas. Localiza-se no extremo norte do País numa área de baixo planalto, com uma pequena inclinação em direção aos cursos d'água, às margens do Rio Amazonas.

O local teve um impulso no crescimento populacional pelo fluxo migratório das regiões sudeste e sul pelo fato da região possuir uma grande riqueza de madeira nas matas locais e a existência de um clima saudável.

Em 1984 vários migrantes de todo o país foram atraídos para a região. Durante esta época, Itacoatiara vivenciou e acompanhou um grandíssimo aumento de sua população, passando, em 1990, a 54.000 habitantes e se tornando a segunda maior cidade do interior do Amazonas.

Após 1990, o crescimento demográfico cessou, porém, a cidade continuou com um positivo aumento de sua população e assim o mantém até os dias atuais.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

As principais atividades econômicas são a agricultura, pecuária, comércio e prestação de serviços. Além disso, há agências bancárias que prestam serviço ao comércio e a população itacoatiarense.

Predomina no setor primário pequenos e médios proprietários, que priorizam a criação de gado bovino de corte. Os pequenos proprietários vêm investindo em melhorias em seus rebanhos.

O parque industrial madeireiro vêm se ampliando. Devido a escassez da madeira, o município procura outras alternativas para conter o desemprego. Porém, mesmo com a baixa quantidade de madeira no mercado, a atividade ainda é significativa no setor industrial.

O município tem como acesso a rodovia AM-010, totalmente pavimentada. A rodovia liga a cidade à capital, Manaus por 265 km..

3. INFRAESTRUTURA

O Terminal de Passageiros (TPS) possui uma estrutura de concreto, em boas condições, o saguão para passageiros e os WC's são todos revestido na cerâmica, possui uma cobertura em cimento amianto pintada. Possui área de estacionamento toda asfaltada com oito (8) vagas demarcadas, porém há mais espaços para futuras vagas em boas condições de conservação no pavimento asfáltico.

O Aeródromo apresenta também em sua estrutura um Grupamento de Navegação Aérea – GNA-IC para prestação de informações de voo e emissão de alerta por meio de rádio, possui uma biruta não iluminada e o equipamento de telecomunicação NDB.

O Aeródromo não possui hangares, seção de combate a incêndio (SCI) nem posto de abastecimento de aeronaves (PAA).

Mesmo possuindo cerca operacional, a mesma em alguns de seus trechos, está danificada, facilitando o trânsito de veículos (fazer “pegas”) e animais na pista.

No dia da visita técnica o aeroporto encontrava-se fechado para pouso e decolagem, devido ter sido fiscalizado e constatado o trânsito de animais na pista e de pássaros ao entorno.

A pista de pouso e decolagem é toda pavimentada com asfalto e possui dimensões de 1.500 x 30m.

A distância entre aeródromo e o lixão da cidade de Itacoatiara fica aproximadamente em um raio de 7km.

O acesso da cidade ao aeródromo é pela AM 010 por uma distância de 3,5km entre a entrada da cidade até a entrada da estrada do aeroporto e uma distância da entrada da estrada do aeroporto até o aeródromo de 5km, totalizando 8,5km.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – ITAMARATI

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – ITAMARATI

Itamarati / Itamarati	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 105 m (345pés)	Temp. Referência: 33,8°C
Gradiente: 0,18%	CBP: 963m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 06°24'55" S , Long. 068°15'26" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 15/33
Dimensões: 1.200m x 20m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: 4.500Kg/0.50MPa	OBS.: Há obstáculos ao PBZP
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 20m x 20m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: 4.500Kg/0.50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 60m x 50m (3.000m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: 4.500Kg/0.50MPa
Característica: 30 m, entre o eixo da pista de pouso e borda do pátio	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 200m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento. Bom estado de conservação	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC.	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica: Não	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Prefeitura Municipal	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal Desgastada)
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico (Existe um morro que fere o PBZP)	

CARACTERÍSTICAS GERAIS

Itamarati é um município brasileiro do estado do Amazonas que, de acordo com o Censo de 2010, promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), possuía uma população de 8.040 habitantes, sendo que 4.474 viviam na zona urbana e 3.566, na zona rural.

Possui uma área territorial de 27.695 Km², localizada na 4ª Sub-Região do Região do Juruá, a qual possui como principal rota de acesso o Rio Juruá, que banha os estados brasileiros do Acre e Amazonas e desagua no rio Solimões.

A história do município se prende à de Carauari e à Tefé. Devido a vários desmembramentos destes município, em 1913 surge Carauari, município que vem a ser extinto em 1930, mas é restaurado em 1931. Somente 10.12.1981, pela Emenda Constitucional no. 12 é criada a Vila de Itamarati que passa a constituir Município Autônomo de Itamarati.

1. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município baseia-se no cultivo de mandioca, arroz, feijão e milho. Destaca-se também na extração de madeira e borracha. A pecuária é representada principalmente por bovinos e suínos, com produção de carne e de leite destinada apenas ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal.

2. INFRAESTRUTURA

O aeroporto ainda não foi homologado. A Administração Aeroportuária está a cargo da Prefeitura Municipal. Trata-se de uma comunidade isolada e carente que sente a urgência da homologação do aeroporto para uso regular do transporte aéreo. Ainda que clandestinamente, há relatos de, no mínimo, três voos semanais para atendimento àquela localidade, sendo dois voos com destino a Eirunepé e um para Manaus. A maior aeronave que ali opera é o EMB-110 Bandeirante.

Não há hangares, Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), nem outras edificações no aeroporto. O acesso ao aeroporto se dá em via asfaltada e encontra-se em boas condições de conservação e drenagem.

O Terminal de Passageiros (TPS) encontra-se em bom estado de conservação e tem abastecimento de água e luz, mas não possui ligação de telefonia fixa. Há disponibilidade, entretanto de telefonia móvel, apenas. Não há vigilância 24h no aeroporto. Falta uma área para estacionamento de veículos no TPS.

Não existe Serviço de Combate a Incêndio no aeroporto, bem como o próprio município não conta com um corpo de bombeiros para atendimentos a eventuais sinistros.

No prolongamento da CAB 15 existe um morro que está ferindo a rampa de aproximação prevista para o aeroporto. Situação semelhante é observada também no prolongamento da CAB 33.

Foram observados problemas de drenagem ao longo de toda a extensão da Faixa de Pista. Foram detectados ainda problemas de baixa capacidade de suporte na Faixa de Pista, o que agrava a situação de uma saída acidental de aeronave para a faixa de pista. Existe ainda um desnível entre a Faixa de Pista e a área pavimentada (degrau) que excede o máximo permitido na Faixa de Pista de Pouso.

O aeroporto não conta com segregação adequada entre os lados Ar e Terra. Há necessidade de construção de uma cerca operacional em torno de todo o aeroporto, para garantir a segurança das operações de pouso e decolagem. Não há cerca operacional nem patrimonial.

A Sinalização Horizontal encontra-se desgastada e foi executada com a utilização de tinta que não seguia os padrões estabelecidos para sinalização de aeródromos. Não existe Indicador Visual de Ventos de Superfície.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a aproximadamente 1,5 km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – JAPURÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – JAPURÁ

Japurá / Japurá	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 85m (230pés)	Temp. Referência: 33,1°C
Gradiente: 0.42%	CBP: 952m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 01°53'46" S , Long. 067°01'10" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 07/25
Dimensões: 1.200m x 20m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: PCN 6/R/C/X/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 120m x 12m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 6/R/C/X/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 122m x 40m (4.880m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 6/R/C/X/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, Táxi Aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 194
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento. Bom estado de conservação	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Sim (2)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Não
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Japurá é um município brasileiro do Estado do Amazonas, considerado ponto logístico estratégico, uma vez que situa-se entre as bacias do rio negro e Solimões, formando uma ligação importante que pode ser explorado futuramente para desenvolvimento da região.

De acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), apresenta uma população de 7.289 habitantes dos quais 45,53% da população (3.319 habitantes) viviam na zona urbana e 54,47% (3.970 habitantes) na zona rural. Sua área territorial se estende em 55.791,480 km².

O município Japurá é atravessado de um extremo a outro, pelo rio Japurá, afluente do rio Solimões, um dos mais importantes do estado. O Japurá, principal via de acesso ao município ao que empresta o nome, foi dos primeiros rios amazonenses a ser penetrado. A história do município remonta ao período de 1764-68, quando são fundadas na região, por Tinoco Valente, as aldeias de São Matias, Santo Antônio do Mapiri e São Joaquim do Macapiri.

Somente em 01.12.1935, pela Lei Estadual nº 176, o município de Tefé – do qual já haviam sido desmembrados São Paulo de Olivença, Coari, Fonte Boa, São Felipe (atual Eirunepé) e Xibauá (atual Carauari) – tem sua estrutura administrativa definida com três distritos: Tefé, Caiçara e Maraã, sendo que em 19.12.1955, pela Lei Estadual nº 96, o distrito de Maraã é desmembrado, dando origem a dois novos municípios: Maraã e Japurá. Em 04.06.1968, pela Lei Federal nº 5.449, Japurá é enquadrada como “Área de Segurança Nacional”.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A base de renda de agricultores deve-se às culturas temporárias, onde se destaca a mandioca, abacaxi, arroz, cana-de-açúcar, feijão e milho. Entre as permanentes estão o abacate, banana, laranja e limão. A pecuária é pequena e de subsistência. A pesca é praticada de forma artesanal.

Trata-se de um município isolado e que conta apenas como o modal aéreo como alternativa ao transporte fluvial. Dista 1.050km da capital, Manaus, por via fluvial e 785km por via aérea.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto de Japurá ainda não é homologado, tendo sido construído com recursos do Governo Estadual para atender às necessidades da comunidade da sede do isolado município de Japurá (denominada Limoeiro).

Toda a área de movimento foi construída em pavimento rígido (Placas de Concreto de Cimento Portland). O aeroporto conta com um Terminal de Passageiros (TPS), mas não possui Seção de Combate a Incêndio, nem Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA).

O acesso ao município é realizado por uma estrada com revestimento em asfalto. O aeroporto conta com um Terminal de Passageiros (TPS), mas não possui Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA), Seção Contraincêndio (SCI), nem quaisquer outras facilidades além do Terminal. Encontra-se em estado regular de conservação de modo geral e pode ser expandido para ambas as Cabeceiras da Pista de pouso. Sendo preferível a CAB 07, pois esta encontra-se mais distante da área urbana do município.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – VILA BITTENCOURT

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – VILA BITTENCOURT

Japurá / Vila Bittencourt	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWJP
Altitude: 78m (257pés)	Temp. Referência: 33,3°C
Gradiente: 0,05%	CBP: 1.234m
Área Patrimonial: 1.505 ha	Proprietário: COMAER (UNIÃO)
Administração: VII COMAR	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 01°24'17" S , Long. 069°25'21" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 13 / 31
Dimensões: 1.500m x 30m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: PCN 14/ R/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pista de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 123m x 18m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 14/ R/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 98m x 78m (7.644m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 14/ R/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não Possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não Possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não Possui
Característica: Não Possui	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Tambores de QAV1
Característica: Uso exclusivo do E.B.	
4.3 Outras	Hangares: Não Possui
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não Possui
Guarda Campo: 3º P.E.F.	Residências: Vila Militar
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não Possui	NDB: Não Possui
CMA: Não Possui	Balizamento: Sinalização Horizontal (desgastada)
TWR: Não Possui	Biruta: Não Possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Japurá é um município brasileiro do Estado do Amazonas, considerado ponto logístico estratégico, uma vez que situa-se entre as bacias do rio negro e Solimões, formando uma ligação importante que pode ser explorado futuramente para desenvolvimento da região.

De acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), apresenta uma população de 7.289 habitantes dos quais 45,53% da população (3.319 habitantes) viviam na zona urbana e 54,47% (3.970 habitantes) na zona rural. Sua área territorial se estende em 55.791,480 km².

O município Japurá é atravessado de um extremo a outro, pelo rio Japurá, afluente do rio Solimões, um dos mais importantes do estado. O Japurá, principal via de acesso ao município ao que empresta o nome, foi dos primeiros rios amazonenses a ser penetrado. A história do município remonta ao período de 1764-68, quando são fundadas na região, por Tinoco Valente, as aldeias de São Matias, Santo Antônio do Mapiri e São Joaquim do Macapiri.

Somente em 01.12.1935, pela Lei Estadual nº 176, o município de Tefé – do qual já haviam sido desmembrados São Paulo de Olivença, Coari, Fonte Boa, São Felipe (atual Eirunepé) e Xibauá (atual Carauari) – tem sua estrutura administrativa definida com três distritos: Tefé, Caiçara e Maraã, sendo que em 19.12.1955, pela Lei Estadual nº 96, o distrito de Maraã é desmembrado, dando origem a dois novos municípios: Maraã e Japurá. Em 04.06.1968, pela Lei Federal nº 5.449, Japurá é enquadrada como “Área de Segurança Nacional”.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A base de renda de agricultores deve-se às culturas temporárias, onde se destaca a mandioca, abacaxi, arroz, cana-de-açúcar, feijão e milho. Entre as permanentes estão o abacate, banana, laranja e limão. A pecuária é pequena e de subsistência. A pesca é praticada de forma artesanal.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado e possui dimensões de 1500 x 30 m e o piso em revestimento rígido (Placas de Concreto). Foi verificado que a pista foi reformada e ampliada pela COMARA, com reinauguração em janeiro de 2008.

Não existe qualquer Serviço de Combate a Incêndio (SESCINC).

Foi verificada a incidência de incursão em pista por pessoas e animais de médio porte (búfalos, inclusive). Não existe cerca operacional no aeródromo de Vila Bitencourt.

A pista apresenta um bom estado de conservação, tendo sido executada em revestimento rígido (Placas de Concreto).

A faixa de pista apresenta pequenas erosões nas proximidades da CAB 31 e uma grande erosão junto à CAB 13. Há necessidade de limpeza da Faixa de Pista.

A pintura de sinalização horizontal encontra-se em estado de conservação regular e requer manutenção para reforço. Não existe Indicador Visual de Ventos de Superfície.

Existe um grande lixão a céu aberto que se constitui em foco de atração de aves.

O referido lixão encontra-se a menos de 300 metros da cabeceira 13.

Não há Terminal de Passageiros (TPS).

O aeródromo de Vila Bittencourt serve, principalmente, de apoio ao Terceiro Pelotão Especial de Fronteira do Exército (3º PEF) e uma pequena vila indígena. Deste modo, o aeródromo é utilizado, quase que exclusivamente, por aeronaves autorizadas pela FUNAI ou por aeronaves Militares.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – JURUÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – JURUÁ

Juruá / Juruá	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 64m (210pés)	Temp. Referência: 33,2°C
Gradiente: 0,13%	CBP: 984m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 03°28'56" S , Long. 066°03'27" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 04/ 22
Dimensões: 1.200m x 23m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: PCN 8/R/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 88m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 8/R/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 110m x 50m (5.500m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 8/R/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 156m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha de barro. Boas condições	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui. Há previsão de construção pela Prefeitura
Número de vagas : 20 vagas a executar.	Tipo de piso: A definir
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Prefeitura Municipal	Residências: Sim
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sinalização Horizontal
TWR: Não	Biruta: Sim (sem base frangível)
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Juruá é um município brasileiro do estado do Amazonas. O vocábulo Juruá vem de lurúá que significa em guarani “rio de boca larga”. Com uma área territorial de 19.400,418 km². De acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sua população é composta por 10.822 habitantes, onde 5.686 habitantes viviam na zona urbana e 5.136 habitantes na zona rural.

Cortada pelo rio de mesmo nome que constitui a principal via de acesso ao município, sua origem retoma ao ciclo da borracha quando grande número de nordestinos vieram trabalhar nos seringais da região. Em 19.12.1955, pela Lei Estadual nº 96, partes contíguas dos territórios de Carauari e de Tefé são desmembradas e passa a constituir o novo município de Juruá, com sede na localidade que até então se chamava Paranaguá do Norte que é elevada a Vila com o nome de Juruá.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Juruá possui 111 estabelecimentos agropecuários ao total. São 41 estabelecimentos agropecuários com bovinos, totalizando 971 cabeças de gado. Sua produção agropecuária é baseada no cultivo de mandioca, cana, feijão, fumo, milho e abacaxi. A pecuária é pequena e de subsistência, com produção de carne e de leite. A pesca é praticada de forma artesanal..

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto ainda não foi homologado. A Administração Aeroportuária está a cargo da Prefeitura Municipal. Trata-se de uma comunidade isolada e carente que

sente a urgência da homologação do aeroporto para uso regular do transporte aéreo. Ainda que clandestinamente, há relatos de três voos semanais para atendimento àquela localidade.

Recentemente, foram realizadas melhorias na infraestrutura do aeroporto, com vista à sua homologação. O revestimento da Pista de Pouso é em Placas de Concreto Cimento Portland, tendo sido utilizado o seixo rolado como agregado graúdo. O Terminal de Passageiros está passando por uma reforma e adequação, havendo a previsão de construção de um pátio de estacionamento de veículos com 20 vagas (ainda não executado, quando da data da visita).

Não existe Seção de Combate a Incêndio (SCI) no aeroporto e não existe Corpo de Bombeiros no município. Não existem outras edificações além do TPS.

O Acesso ao aeroporto é regular, precisando de reforma. Também é fundamental que seja prevista uma reforma do acesso às propriedades vizinhas ao sítio aeroportuário, visto que no período de chuvas, os seus moradores se vêem obrigados a transitar por dentro da área de movimento para acessá-las.

A Pintura de Sinalização Horizontal não foi realizada do modo como prevê a norma vigente (RBAC 154). Tendo sido utilizada tinta não especificada e com marcações que fogem aos padrões previstos, conforme pode ser evidenciado no indicativo da CAB 04. Foi instalado um novo Indicador Visual de Ventos de Superfície, entretanto o mesmo mostra-se inadequado: estando subdimensionado e preparado para receber iluminação, apesar de não existir balizamento noturno no aeroporto. Deste modo, o equipamento não atende aos requisitos previstos pela ABNT.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a aproximadamente 1,2km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

Jutaí / Jutaí	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Aeródromo Futuro	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: A definir	Temp. Referência: 33,0°C
Gradiente:	CBP:
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: A definir	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético:
Dimensões:	Tipo Pavimento:
Suporte:	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo:
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
Característica:	
Tipo de Aeronaves:	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo:
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área:
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria:
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo:
Característica:	
4.3 Outras	Hangares:
Depósitos:	Casa de Força (KF):
Guarda Campo:	Residências:
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR:	NDB:
CMA:	Balizamento:
TWR:	Biruta:
Zona de Proteção:	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Jutaí é um município do Estado do Amazonas, pertencente a Região do Triângulo Jutaí – Solimões – Juruá (2º Sub-Região). Possui uma área territorial de 68.881 Km², sendo que a principal via de acesso se faz por via fluvial através do rio Jutaí. Para viajar por via aérea é necessário deslocar-se até Fonte Boa ou Tefé para e então tomar avião para Manaus ou outros lugares, sendo há uma pequena pista de terra batida para pequenas aeronaves de monomotor. Jutaí encontra-se a 500Km da capital do estado em Linha reta e 1072Km por via fluvial

As origens do Município de Jutaí remontam ao século XVII, quando o jesuíta Samuel Fritz fundou a aldeia de Tefé. A região foi posteriormente objeto de disputa entre espanhóis e portugueses, vencendo estes, em fins do século XVIII. Elevado a município, Tefé em meados do século XIX chega a ter uma área de 500.000 km². Posteriormente, ocorreram vários desmembramentos, dando origem a vários municípios, entre os quais em 1891, o de Fonte Boa. Em 1928, este município toma-se sede de Comarca. Em 19 de Dezembro de 1955, pela Lei Estadual n°. 96 aproximadamente metade do território do município de Fonte Boa é desmembrado, passando a constituir um novo município, chamado de Jutaí, cuja instalação se dá em 11 de Abril de 1956.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A agricultura não registra grandes índices de produção mas, destaca-se na cultura da mandioca seguindo-se a de abacaxi, arroz, batata-doce, cana-de-açúcar, feijão, juta, malva, mandioca, melancia e milho. Entre as culturas permanentes destacam-se o abacate, a banana, o cacau (amêndoa), o coco, o fumo, a laranja, o limão, o mamão, a manga e a tangerina.

A pecuária é incipiente, concentrando-se em pequena criação de bovinos e suínos. A pesca merece destaque, apesar da carência de equipamentos adequados, principalmente gelo. Registra-se o apresamento de espécies como matrinxã, tambaqui, jaraqui, sardinha, pirarucu, pescada, tucunaré e pacu. O pirarucu e os peixes lisos são comercializados em Manaus e Tabatinga.

A avicultura, voltada para a criação de galinhas, patos, perus e marrecos, é destinada ao consumo local. Não gera renda para as famílias e não concorre para a formação econômica do setor. O extrativismo vegetal destaca-se como principal atividade econômica absorvendo grandes parcelas de mão-de-obra local. É atividade tradicional, onde se destacam as explorações de madeira, borracha, sorva e castanha, contribuindo para a formação da renda familiar e gerando divisas para o município.

Nos setores secundário, o município dispõe de pelo menos seis serrarias de pequeno e médio porte e de duas marcenarias para o beneficiamento da madeira. No setor terciário, a sede do município conta com cerca de 15 estabelecimentos comerciais de médio porte e de 70 estabelecimentos de pequeno porte, 02 correspondentes bancário (Bradesco - Banco Postal) e Caixa Econômica 04 hotéis e algumas pensões, além de restaurantes e lanchonetes.

3. INFRAESTRUTURA

Não há nenhum local destinado as operações aeronáuticas de pouso e decolagem no local, havendo necessidade de pesquisa de novo sítio aeroportuário para o estabelecimento de um aeródromo na região. Foram observados potenciais sítios aeroportuários na direção Sul-Sudeste da área urbana (5,5km) daquele isolado município.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – LÁBREA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – LÁBREA

Lábrea / Lábrea	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWLB
Altitude: 74m (243pés)	Temp. Referência: 34,1°C
Gradiente: 0,08%	CBP: 979m
Área Patrimonial: 300ha	Proprietário: VII COMAR
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 07°16'44" S , Long. 064°46'10" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 01 / 19
Dimensões: 1.200m x 28m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 7/ F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 154m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 7/ F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 105m x 63m (6.615m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 7/ F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 165m²
Característica: Estrutura metálica com alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 150 m²
Número de vagas : 20 vagas	Tipo de piso: Asfáltico
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 2
Característica: Carro CCI, e SCI em condições boas, faltando insumos para a sua operação em caso de sinistro.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: 1 (Residência)	Residências: 2 (Proteção ao voo)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Sim (LBR (1)295)
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal Desgastada)
TWR: Não	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Lábrea é um município brasileiro do Estado do Amazonas, considerado um dos principais centros agropecuários do estado. Com uma área territorial de 68.229,009 km², possui uma população de 37.574 habitantes que se dividem em 24.223 habitantes que viviam na zona urbana e 13.351 habitantes que residem na zona rural, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A cidade de Lábrea foi fundada através da lei provincial número 523, de 14 de maio de 1881, elevando a freguesia de Lábrea à categoria de vila. Sua história remonta a fase áurea da borracha, quando se trouxe grandes levas de imigrantes nordestinos para a região sob o comando do Coronel Antônio Rodrigues Pereira Labre, que os instalou nas margens do rio Purus, na terra firme de Amaciari, que passa a denominar-se Lábrea.

A maior parte de sua extensão territorial é quase que totalmente formada pela densa selva amazônica e pode ser alcançada por terra também a partir da cidade de Porto Velho (RO), tomando-se a estrada para Rio Branco (AC). O transporte fluvial também é muito usado na região, sendo o rio Purus o de maior destaque.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Na produção agropecuária do município predominam as culturas de mandioca, batata doce, cana-de-açúcar, feijão, fumo e hortaliças. Destaca-se também pela extração de madeira. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado (sua designação OACI é SWLB) e não é arrecadador, isto é, não está autorizado a cobrar Tarifas Aeroportuárias. A Administração Aeroportuária está a cargo da Prefeitura Municipal. O movimento de passageiros é intenso para os padrões regionais, sendo que, no ano de 2010, o valor estimado foi da ordem de 32.000 pax. Atualmente, a TRIP Linhas Aéreas opera regularmente 4 vezes por semana e a RIMA Táxi Aéreo opera habitualmente 5 vezes por semana. O Terminal de Passageiros (TPS) apresenta estado de conservação regular, tendo sido construído em estrutura metálica e fechamento em alvenaria, com cobertura em telhas de fibrocimento. A atual demanda já aponta que o TPS encontra-se subdimensionado e requer ampliação. O saguão/sala de embarque possuem dimensões de aproximadamente 50m². Há 20 vagas destinadas ao estacionamento de veículos, cujo estado de conservação também é regular e a natureza do revestimento do piso é asfáltico. Existe serviço de vigilância 24h no aeroporto. O TPS não possui serviço de telefone público.

O acesso ao aeroporto é considerado adequado, atendendo às atuais necessidades dos usuários do Sistema de Aviação Civil.

O aeroporto possui uma Seção de Combate a Incêndio (SCI) dotada de um Carro de Combate a Incêndio (CCI) que está operacional, faltando, entretanto, insumos como Líquido Gerador de Espuma (LGE) e Extintores de Pó Químico. Por outro lado, o aeroporto não possui equipe capacitada e qualificada para realizar a operação dos equipamentos de combate a incêndio habilitados a atuar em caso de acidente aéreo. A SCI foi construída conforme os padrões estabelecidos pela DI-RENG.

Não há hangares, nem Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), ou outras edificações, além do TPS e da SCI.

Foi observado o trânsito de pessoas e animais pela área de movimento do aeroporto. Observa-se a existência de pessoas com roçados e lavouras dentro do sítio aeroportuário.

Não existe balizamento noturno. Entretanto, existe um NDB para auxílio à Navegação Aérea. A sinalização horizontal é regular e o aeroporto conta com Indicador Visual de Ventos de Superfície.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a aproximadamente 1,4km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves. Segundo o administrador do aeródromo, o INCRA já disponibilizou uma outra área para destinação dos resíduos urbanos, conforme seleção realizada por técnico do IPAAM.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – MANACAPURU

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – MANACAPURU

Manacapuru / Manacapuru	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Cancelado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 50m (164pés)	Temp. Referência: 33,6°C
Gradiente: -	CBP: -
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: Sem Condições Operacionais
Coordenadas: Lat. 03°16' 02"S , Long. 060° 39'41"W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Foi construído um Loteamento de Casas Populares no local da Pista de Pouso
Dimensões:	Tipo Pavimento:
Suporte:	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo:
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Sem condições operacionais	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo:
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área:
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria:
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo:
Característica:	
4.3 Outras	Hangares:
Depósitos:	Casa de Força (KF):
Guarda Campo:	Residências:
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR:	NDB:
CMA:	Balizamento:
TWR:	Biruta:
Zona de Proteção: Sem condições operacionais	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Em decorrência do crescimento demográfico de Manacapuru, que atualmente ostenta a posição de quarta cidade mais populosa do Amazonas e uma das maiores em população da região Norte, o município foi incluído na Região Metropolitana de Manaus em 2008. Possui atualmente 7,329 km² e seu Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é de 0,663.

Manacapuru é um município brasileiro do estado do Amazonas, pertencente à Região do Rio Negro – Solimões (7º Sub-Região). Localiza-se a sul de Manaus, capital do estado, à margem esquerda do rio Solimões, na confluência deste com o rio Manacapuru, fazendo com que o modal hidroviário seja um dos principais meios de acesso a região. Além disto ainda é banha pelos rios os rios Purus e Jará que contribui para a aumentar a navegação da região.

O mais importante modo para se chegar à região se faz pelo transporte rodoviário, sendo que as únicas rodovias existentes são a AM-070, que interliga Manacapuru à Manaus, Iranduba e Manaquiri; e a AM-254, que interliga Manaus à Novo Airão, passando por Manacapuru, e pela Ponte Rio Negro. O modal aeroviário não é uma alternativa para permitir um acesso ao município, devido à destruição da pista ali existente.

A história de Manacapuru está fortemente ligada à aldeia dos Índios Mura, que se estabeleceram na margem esquerda do rio Solimões por volta do século XVIII, fazendo com que surgisse a localidade. Além dessas características, Manacapuru é conhecida nacionalmente como a Princesinha do Solimões, apelido que ostenta desde meados do século XIX. Seu nome é de origem indígena, que deriva das expressões Manacá e Puru. Manacá é uma planta brasileira das dicotiledôneas, da família solanaceae. Em tupi-guarani, a palavra significa "Flor". Já a palavra "Puru"

possui a mesma origem, sendo distinto apenas o significado, que quer dizer enfeitado ou matizado. Assim sendo, Manacapuru em tupi-guarani significa Flor Matizada.

Atualmente ocupa uma área territorial de 7.062 km² e sua população, contada pelo IBGE em 2010, somava 85.144 habitantes, apresentando-se como o quarto município mais populoso do Amazonas. Juntamente com outros sete municípios, integra a Região Metropolitana de Manaus,

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Caracteriza-se especialmente pela coleta de borracha e castanha, exploração de caça, pesca, pecuária extensiva nos campos naturais e incipiente agricultura itinerante nas terras firmes, salientando-se que nos últimos anos houve um destaque para a cultura da juta e da pimenta-do-reino. Com relação a Manacapuru, observa-se que, embora tenha nas indústrias extrativas animal e vegetal expressiva fonte de riqueza, é a agricultura, em particular a cultura da Juta, é a base econômica do município.

Na agricultura tem destaque as culturas de mandioca, juta, milho, feijão e hortaliças em geral, como produção de várzea. A pecuária, apresenta a criação de bovinos eqüinos e suínos. Na pesca, as espécies mais comuns são pacu, sardinha, curimatá, branquinha, jaraqui, matrinxã, acari-bodó e peixes lisos em geral. O extrativismo vegetal ainda é uma atividade de grande significado para a economia local, através da exploração de produtos como borracha, pupunha e madeira. Na Fruticultura produz-se no município maracujá, cupuaçu, mamão, abacaxi, banana, abacate, laranja, limão, tangerina, melancia, etc..

3. INFRAESTRUTURA

Atualmente a pista do aeródromo está cancelada, possuindo somente 400 m de comprimento, em piçarra.

A área foi disponibilizada para serem construídos casas e apartamento populares para moradores do município.

O acesso é feito pela AM-070. No Quilometro oitenta (80km) sentido Manaus/Manacapuru, logo após a entrada da estrada de acesso ao município de Novo Airão a 200 metros virando a direita é o ramal de 2 Km de extensão que dá acesso a pista.

Com essa realidade o municio de Manacapuru poderá ser acessado pela AM 070, enquanto não houver outra área para ser construído um novo aeródromo, caso seja de interesse da administração pública.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – MANICORÉ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – MANICORÉ

Manicoré / Manicoré	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SBYM
Altitude: 53m (174pés)	Temp. Referência: 33,6°C
Gradiente: 0,03%	CBP: 1.060m
Área Patrimonial: 360ha	Proprietário: VII COMAR
Administração: Prefeitura Municipal / GNA	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 05°48'01" S , Long. 061°16'42" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 06 / 24
Dimensões: 1.280m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 12/ F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação e 1 saída de pista
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 103m x 15m	Dimensões: 123m x 15m
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 12/ F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 118m x 52m (6.136m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 12/ F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 250m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 50m²
Número de vagas: 3	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 1 a 4
Característica: O CCI está em pane e fora da área do aeródromo	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: (m) - (1) TF
Característica: Tambores de 200l.	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Sim
Guarda Campo: Prefeitura Municipal	Residências: Existem diversas invasões na área patrimonial
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Sim (MCR 310)
CMA: Serviços de 1 a 4	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal)
TWR: Não. Possui coordenação com GNA - IN-FRAERO	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Situado na mesorregião do Madeira, Manicoré dista da Capital do Estado 333 km em linha reta e 419 km via fluvial. A cidade possui uma posição estratégica entre Manaus e Porto Velho. O município sofre com os problemas de desmatamento nos seus cerrados naturais. A denominação de “Manicoré” é devida à população e à freguesia, provém do rio Manicoré, no Madeira. O nome do rio procede de “Anicoré”, tribo indígena que habitava a região.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Boa parte da fonte de renda da população advém da produção agrícola, principalmente do cultivo da banana, melancia e da produção de farinha (mandioca), com destaque para a produção de melancia e bananas, das quais o município é o maior produtor do estado. O município possui um grande potencial extrativista baseado na borracha e na castanha. Além da extração de madeira, borracha e óleo de copaíba. A pecuária é representada principalmente por bovinos e suínos, mas é grande a criação de equinos e bubalinos na região, com produção de carne e de leite. A pesca é abundante e praticada de forma artesanal.

O setor terciário responde por mais de metade do valor adicionado ao Produto Interno Bruto do Município, correspondendo às atividades de comércio varejista e serviços.

A acessibilidade ao local se dá principalmente pelo rio Madeira ou pelo Aeroporto do município, existindo ainda uma ligação rodoviária implantada (84km) que liga a sede do município à BR-174.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado, possuindo um terminal de passageiros (TPS) novo sendo recentemente reformado em perfeita condições de uso, todo em estrutura de concreto e cobertura em telha de fibrocimento, ainda é composto por banheiros masculino e feminino, espaço para lanchonete, sala VIP, sala de espera para embarque, dois (2) balcões para companhias aéreas, forro em PVC e climatizado.

Completando a infraestrutura, ainda possui: seção de combate a incêndio (SCI), Sistema de Drenagem, três vagas para estacionamento, cerca operacional (alguns ponto danificadas), biruta não iluminada e um Grupo de Navegação Aérea - GNA.

A pista de pouso e decolagem possui uma dimensão de 1300 x 30m em pavimento asfáltico e contém uma área de giro na cabeceira 05. O acesso da pista para o pátio pode ser feita por duas (2) pistas de ligação (taxiway) e o acesso a SCI é feita por uma via independente, todos estão pavimentado com asfalto.

Todas as informações foram nos repassada pelos funcionários do GNA, onde possuem um edifício ao lado do terminal de passageiro. No dia da visita fomos informando que o aeródromo estava restrito para pousos e decolagens, devido a manutenções na própria pista.

Durante a visita foi observado à presença de urubus nas próximas a pista, especialmente em cima da cerca operacional das cabeceiras.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – MARAÃ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – MARAÃ

Maraã / Maraã	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Aeródromo Futuro	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 70m (230pés)	Temp. Referência: 33,0°C
Gradiente: -	CBP: -
Área Patrimonial:	Proprietário: União
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 01°49'41" S , Long. 065°33'55" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 03 / 21
Dimensões: A definir	Tipo Pavimento: A definir
Suporte: A definir	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: A definir
Característica:	
Dimensões: A definir	Dimensões:
Tipo Pavimento: A definir	Suporte: A definir
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: A definir
Tipo Pavimento: A definir	Suporte: A definir
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo:
Nº de Pavimento: 1	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área:
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria:
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo:
Característica:	
4.3 Outras	Hangares:
Depósitos:	Casa de Força (KF):
Guarda Campo:	Residências:
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR:	NDB:
CMA:	Balizamento:
TWR:	Biruta:
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Maraã é um município brasileiro do estado do Amazonas, que possui uma área territorial de 16.910,419 km². Sua população, segundo o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) era de 17.364 habitantes, dos quais 50,44% da população (8.759 habitantes) viviam na zona urbana e 49,56% (8.605 habitantes) na zona rural.

A denominação “Maraã” provém do igarapé de mesmo nome, cuja foz, no Japurá, está situada a sede do município. O município de Maraã é banhado pelo rio Japurá, que o atravessa de um extremo a outro, se tornando o principal meio de acesso ao município.

Sua origem remonta ao mandato do Cel. Joaquim Tonico Valente, na época governador (1763-1779) da Capitania, quando foram fundadas nas margens do Japurá, em território hoje do município de Maraã, as povoações de Santo Antonio do Mapiri, São Matias e São Joaquim do Macapiri, atualmente desaparecidas. Somente em 19.12.1955, pela Lei estadual nº 96, o distrito de Maraã é desmembrado de Tefé, dando origem a dois novos municípios: Japurá e Maraã.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, arroz, banana e cítricos. Além da extração de madeira, borracha e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos e suínos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é abundante, praticada de forma artesanal, supre as necessidades da população local e exporta aos municípios vizinhos.

3. INFRAESTRUTURA

O Governo do Estado do Amazonas já possui uma área que foi previamente destinada a servir como sítio aeroportuário do futuro aeródromo de Maraã. A região escolhida situa-se a, aproximadamente, 3,4km do centro urbano do município, na direção Nordeste. Ainda falta definir as características geométricas para a construção do novo aeródromo, para atender àquela isolada comunidade do Estado.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – MAUÉS

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – MAUÉS

Maués / Maués	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWMW
Altitude: 21m (69pés)	Temp. Referência: 34,2°C
Gradiente de Pista: 0,07%	CBP: 994m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 03°22'20" S , Long. 057°43'29" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 01 / 19
Dimensões: 1.200m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 8/ F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões: -	Dimensões:
Tipo Pavimento: -	Suporte: -
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 120m x 45m (5.400m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 8/ F/C/Y/U
Característica: O posicionamento do pátio está ferindo o PBZP	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 105 m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 60 m²
Número de vagas: 10	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 1 a 4
Característica: CCI não encontra-se no aeródromo	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Sim (1)	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal)
TWR: Não	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O Município de Maués está situado na Região do Médio Amazonas, na Microrregião de Itacoatiara, distante da Capital do Estado 268 km em linha reta e a 356 km via fluvial.

Município do Médio Amazonas, banhado pelas águas do Rio Maués-Açu, Maués é conhecida como a Cidade do Guaraná, exportando para outros Estado do País e para o exterior. Oferece ao turista diversos rios com águas límpidas que permitem a prática da caça subaquática e ve se firmando como grande pólo turístico do Estado.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

O setor terciário é bastante fortalecido pelo aspecto turístico representado, principalmente pela Festa do Guaraná que tem crescido bastante nos últimos anos e já aponta uma demanda crescente para o transporte aéreo na região.

Além das praias, há várias outras opções em atividades de lazer e culturais: esportes, passeios de barco, igarapés, além do contato direto com a cultura de algumas civilizações indígenas ainda presentes, estas responsáveis por uma variedade de artesanato e lendas, destacando-se o artesanato saterê-maué, grupo étnico que habita um trecho do rio urupadi, sob a jurisdição da FUNAI. As águas límpidas dos rios de Maués permitem inclusive a prática da caça sub-aquática, prática trazida por imigrantes do sul, realizada com frequência por alguns habitantes.

A produção agropecuária do Município é baseada, principalmente, no cultivo de guaraná, existindo ainda a produção de mandioca e melancia. A pecuária é representada principalmente por bovinos e suínos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local e exportação. O município destaca-se como um grande centro pesqueiro tanto para exportação como para consumo local

O guaraná é o principal produto dos maué, pois é o que obtém maior preço no mercado. O guaraná produzido e beneficiado pelos índios (chamado guaraná da terra) é de qualidade superior ao do produzido pelos civilizados (chamado guaraná de Luzeia). Porém, o guaraná de Luzeia é produzido em escala muito maior. Enquanto os maué vendem no máximo duas toneladas de guaraná por ano, uma empresa na cidade de Maués afirma vender 40 toneladas por ano.

Seu acesso logístico só pode ser feito por via fluvial ou aérea.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é público homologado, possui terminal de passageiros (TPS) em estrutura de concreto e em razoável estado de conservação, contento algumas rachaduras em sua estrutura, a cobertura é de telha de fibrocimento. Possui banheiro masculino e feminino, uma sala de pré-embarque, uma sala para a administração, um lanche e dois balcões para companhias aéreas. O TPS é todo climatizado, na sala de pré-embarque possui uma televisão e possui vigilância 24h.

O Aeroporto conta com pista de pouso e decolagem de 1200 m de comprimento e 30 m de largura (recém reformada) sendo toda pavimentada com asfalto, pátio de aeronaves, mas não possui pista de taxi (taxiway) e nem sistema de drenagem.

Em relação à segurança, a cerca operacional do aeródromo contorna todo o sítio aeroportuário e se encontra em excelente estado de conservação. Possui também uma seção de combate a incêndio (SCI), casa de força/depósito, estacionamento com aproximadamente oito vagas, jardim e biruta não iluminada. A sinalização horizontal feita por pintura está bom estado de conservação.

A presença de aves próximo ao aeródromo é freqüente, a distância deste ao lixão é de aproximadamente 3km.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – NHAMUNDÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – NHAMUNDÁ

Nhamundá / Nhamundá	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 95m (312pés)	Temp. Referência: 35,1°C
Gradiente de Pista: 0,20%	CBP: 953m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 02°10'44" S , Long. 056°47'35" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 15 / 33
Dimensões: 1.200m x 24m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: 5000kg/0,50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 88m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: 5000kg/0,50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 124m x 39m (4.836m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: 5000kg/0,50MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sinalização Horizontal Desgastada
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Nhamundá é um município brasileiro do interior do estado do Amazonas, pertencente à Região do Baixo Amazonas (9º Sub-Região). Ocupa uma área de 14.040 Km² e sua população, contada pelo IBGE em 2010, era de 18.278 habitantes. Localiza-se a leste de Manaus, capital do estado, distando dela 375 km, em linha reta, e cerca de 577 km por via fluvial, sendo o rio Nhamundá o principal meio de acesso a região.

As origens da sede municipal remontam ao início das penetrações do rio Nhamundá, ocorrido nas primeiras décadas do século XVII. O rio Nhamundá, que banha as terras do município a quem empresta o nome, é o lugar que em 1541, deu-se o tão propalado encontro de Francisco Orellana e seu pessoal com as mulheres guerreiras, a quem o espanhol denominou “Amazonas”. Essas guerreiras eram conhecidas pelos seus irmãos silvícolas, pela denominação de “Icamiabas”, que significa “Mulheres sem Marido”. Esta região era habitada primitivamente pelos índios: Ua-bois ou Jamundás, Cuniris, Guncari.

Constituiu-se município Autônomo de Nhamundá apenas em 19.12.1955, pela Lei Estadual nº 96, quando o distrito de Ilha das Cotias é desmembrado de Parintins e passando este a ter como sede a vila de Afonso de Carvalho. Somente em 31.01.1956, instala-se o novo município, nomeado pelo Governador do Estado, o sr. Pedro Macedo de Albuquerque.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A agricultura da região não apresenta expressão econômica, somente para consumo local. A pesca apresenta apenas caráter esportivo e artesanal para consumo local. Contudo a pecuária aparece como a atividade de maior importância para a

formação do setor, principalmente a pecuária de corte, que contribui na renda do município e no extrativismo vegetal, destaca-se por apresentar a maior reserva mineral do Brasil em bauxita e jazida de calcário (cimento).

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é público não-homologado, não possui terminal de passageiros (TPS).

Em relação à segurança, a cerca operacional é existente, dificultando o acesso de pessoas e animais e carros, porém o acesso é livre quem chegar pela via de acesso.

A presença de urubus é freqüente durante todo o dia na pista e nos arredores do aeródromo, isso se deve a disposição de lixo nas margens da pista por moradores da cidade.

A pista de pouso e decolagem possui 1200 x 30 m sendo toda pavimentada com asfalto, também possui uma pista de ligação (taxiway) e um pátio para aeronaves, todos os pavimentos estão em bom estado de conservação e possuem sinalização horizontal em tinta em toda a pista.

Não foi detectada a presença de aves, principalmente urubu próximo ao aeródromo.

O acesso ao aeroporto com a malha urbana é diferenciado dos demais municípios, sendo que a cidade de Nhamundá fica em uma Ilha e o aeroporto esta localizada no continente a uma distância aproximada de 10 km. O deslocamento para o aeroporto tem que ser feito uma parte por via fluvial (6,5 km) e a outra por via terrestre (3,5 km), em uma estrada pavimentada com asfalto e sinalizada.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – NOVA OLINDA DO NORTE

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – NOVA OLINDA DO NORTE

Nova Olinda do Norte / Nova Olinda do Norte	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWNO
Altitude: 20m (66pés)	Temp. Referência: 34,0°C
Gradiente de Pista: 0,10%	CBP: 993m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 03°53'18" S , Long. 059°04'48" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 08 / 26
Dimensões: 1.200m x 30m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte: PCN 6/ F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação (Entrada / Saída)
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 40m x 18m	Dimensões:
Tipo Pavimento: PIÇ	Suporte: PCN 6/ F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 60m x 65m (3.900m²)
Tipo Pavimento: PIÇ	Suporte: PCN 6/ F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 62m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo:
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Sim	Residências: 1 (vigia)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Não
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O nome Nova Olinda do Norte originou-se de Olinda, denominação da propriedade de Fulgêncio Rodrigues Magno, comerciante no Paraná do Urariá, e da expressão do Norte, acrescentada pelo Governador do Amazonas, Plínio Ramos Coelho, ao criar o município.

A história de Nova Olinda do Norte está estreitamente ligada à exploração de petróleo do Amazonas. O município chegou a possuir dois poços de exploração de petróleo da PETROBRAS (durante a década de 50), cuja produção foi posteriormente classificada como inadequada para uso comercial devido à composição química dos hidrocarbonetos ali encontrados, o que culminou no fechamento dos mesmos.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A pecuária concorre na formação do setor econômico, sendo os principais rebanhos representados por bovinos e suínos, cuja produção de carne e leite além de destinar-se ao consumo local, exporta-se o excedente para outros municípios, notadamente Manaus.

A agricultura regional tem sua maior expressão nas culturas temporárias e, dentre estas, a liderança cabe ao cultivo da mandioca vindo a seguir: abacaxi, arroz, cana-de-açúcar, feijão, fumo, juta, malva, melancia, melão e milho. Entre as permanentes merecem registros: abacate, banana, cacau, laranja, limão, manga e tangerina.

A pesca, praticada em moldes artesanais, dirige-se principalmente para o consumo local, sem muita representatividade econômica. A avicultura também desen-

volve-se em moldes domésticos para o consumo familiar, tendo sua maior expressão na criação de galinhas.

A exploração dos recursos florestais no município é baseada no extrativismo da borracha, do pau-rosa, coleta da castanha, essências oleaginosas (andiroba e copaíba), gomas não elásticas e frutas, que outrora absorvia um considerável contingente de trabalhadores rurais. Tem apresentado um processo de desaceleração nessa atividade, mormente a borracha, face a política governamental para com a heveicultura nacional. Devido a existência de petróleo no município, há em Nova Olinda ocorrências mineralógicas, detectadas e catalogadas pelos órgãos oficiais do governo.

A acessibilidade à Nova Olinda do Norte se dá principalmente navegando pelo Rio Madeira. Sendo possível ainda a utilização dos modais rodoviário (por estradas ainda não asfaltadas) e aéreo.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é público, mas encontra-se fechado em NOTAM (*Notice to Airmen*) devido a risco das operações aéreas. Os riscos são devidos a obstáculos encontrados ao Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo, além da grande concentração de urubus no lugar.

Possui terminal de passageiros (TPS) em estrutura de concreto e cobertura em telha fibrocimento em más condições, possui banheiro masculino e feminino (danificados), um micro saguão de espera para passageiros e dois (2) balcões para companhias aéreas ou administrativas. Ao lado do TPS possui uma casa em madeira que pertence ao vigia do aeródromo.

O mesmo não contempla seção de combate a incêndio (SCI), posto de abastecimento de aeronaves (PAA), biruta, vagas para estacionamento e auxílio de navegação aérea.

A pista de pouso e decolagem possui dimensões de 1200 x 30 m, contém também uma pista ligação e pátio para as aeronaves todas em piçarra.

A cerca operacional é bastante danificada, facilitando o trânsito de pessoas e animais na pista que gera risco às operações aéreas. A presença de urubus é bastante presente no entorno do aeródromo, principalmente nas proximidades da cabeceira 07, onde há uma fazenda com atividade de piscicultura (criação de peixes) desativada e também a localização do lixão do município. A distância entre o aeródromo e o lixão do município é de aproximadamente 1km.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – NOVO ARIPUANÃ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – NOVO ARIPUANÃ

Novo Aripuanã / Novo Aripuanã	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWNA
Altitude: 47m (154pés)	Temp. Referência: 33,8°C
Gradiente de Pista: 0,05%	CBP: 992m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO (Fechado por NOTAM devido a obstáculo ao PBZP)
Coordenadas: Lat. 05°07'04" S , Long. 060°21'54" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 08 / 26
Dimensões: 1.200m x 30m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte: 5700kg/0.62MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação (Entrada / Saída)
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 35m x 24m	Dimensões:
Tipo Pavimento: PIÇ	Suporte: 5700kg/0.62MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 98m x 47m (4.606m²)
Tipo Pavimento: PIÇ	Suporte: 5700kg/0.62MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 170m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas:	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Não
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Possui obstáculos ao PBZP no prolongamento da CAB 08.	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O município de Novo Aripuanã é constituído de território desmembrado de Borba e Manicoré, por isso está sua história ligada estreitamente à desses municípios. Localiza-se na Região do Madeira (5º Sub-Região), sendo este rio a principal via de acesso ao município e a toda zona a que dá o nome.

Datam de 1637 os registros das primeiras penetrações no rio Madeira, em sequência à expedição de Pedro Teixeira, ligando Belém do Pará a Quito, no Equador. Porém somente em 19 de dezembro de 1955, pela Lei Estadual nº 96, foi criado o município de Novo Aripuanã, desmembrado dos municípios de Borba e Manicoré, e constituído pelo território dos distritos de Foz do Aripuanã e Sumaúma, do primeiro, e dos sub-distritos de Alvorada, Manicorezinho e Itapinima, do segundo, tendo como sede a Vila de Foz do Aripuanã, elevada à categoria de cidade.

Em 10 de fevereiro de 1956 ocorreu a instalação do município, sendo seu primeiro prefeito, nomeado pelo governador do Estado, o sr. Wilson Paula de Sá. E em 10 de dezembro de 1981, pela Emenda Constitucional nº 12, Novo Aripuanã perdeu parte de seu território em favor do novo município de Apuí. Atualmente, sua população estimada em 2010 era de 21.389 habitantes, ocupando uma área de 26.956 km².

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

O extrativismo vegetal desponta como o suporte da economia local, voltado a exploração de castanha, seguindo-se borracha, gomas não elásticas, madeira, óleo de copaíba e essência de pau-rosa. A agricultura também possui um peso signifi-

cativo na formação do setor, sendo que a maior parte da produção provém das culturas temporárias, com a mandioca em primeiro plano, seguindo-se: abacaxi, arroz, feijão, cana-de-açúcar, juta, melancia, melão e milho. Entre as permanentes destacam-se o abacate, a banana, o cacau, a laranja, o limão, a manga e a tangerina.

A pecuária não é muito representativa para a formação econômica do setor, porém encontra-se em franco desenvolvimento com inúmeros investidores na criação de bovinos e suínos. A pesca desenvolve-se em moldes artesanais, voltada para a subsistência das famílias locais. A avicultura representa-se principalmente pela criação de galinhas, havendo também patos, perus e marrecos e desenvolve-se em moldes domésticos para o consumo familiar.

A acessibilidade à Nova Olinda do Norte se dá principalmente navegando pelo Rio Madeira. Sendo possível ainda a utilização dos modais rodoviário (que pode ser empregado nos períodos de estiagem) e aéreo. O município de Novo Aripuanã situa-se na mesorregião do Madeira e dista da Capital do Estado 228 km em linha reta e 300 km via fluvial.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado, mas encontra-se atualmente fechado devido a riscos de operações aéreas. O risco mencionado em NOTAM (Notice to Airmen) refere-se a uma residência, que se constitui em obstáculo ao Plano Básico de Zona de Proteção e que se situa no prolongamento da CAB 08.

Possui terminal de passageiros (TPS) em estrutura de concreto e cobertura em telha fibrocimento em boas condições, possui banheiro masculino e feminino, saguão de espera para passageiros, área para lanchonete e dois (2) balcões para companhias aéreas

O mesmo não contempla seção de combate a incêndio (SCI), posto de abastecimento de aeronaves (PAA), biruta, vagas para estacionamento e auxílio de navegação aérea.

A pista de pouso e decolagem possui dimensões de 1200 x 30 m, sendo toda em piçarra. Contém também uma pista ligação e pátio para as aeronaves todas em piçarra.

Com falta de cerca operacional o trânsito de pessoas e animais na pista é constante sendo evidenciado na visita técnica. Entre a parte central da pista e a cabeceira 07, existe uma formação de um lago, tornando um obstáculo e servindo para atração de aves. A distância entre o aeródromo e o lixão do município é de aproximadamente 3km.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – PARINTINS

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – PARINTINS

Parintins / Parintins	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWPI
Altitude: 26m (87pés)	Temp. Referência: 34,7°C
Gradiente: 0,10%	CBP: 1.478m
Área Patrimonial: 210ha	Proprietário: VII COMAR
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: IFR NOTURNO
Coordenadas: Lat. 02°40'24" S , Long. 056°46'16" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 06 / 24
Dimensões: 1.800m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 33/ F/B/X/T	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 150m x 18m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 33/ F/B/X/T
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 215m x 65m (13.975m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 33/ F/B/X/T
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 2	Área: 860 m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 750 m²
Número de vagas : 45	Tipo de piso: ASPH
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 3
Característica: Encontra-se em condições operacionais e com equipe treinada	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Sim
Guarda Campo: 1 (Residência)	Residências: 2 (Proteção ao voo)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: DME PRI 114.10	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sinalização Horizontal e Luminosa
TWR: Sim	Biruta: Sim (Iluminada)
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Parintins é um município brasileiro do estado do Amazonas. Com uma população de 934.712 habitantes, segundo dados do IBGE 2010, se configura como a segunda maior cidade do estado e um dos pontos turísticos mais importantes da Amazônia. Trata-se de um dos principais patrimônios culturais da América Latina devido ao Festival Folclórico de Parintins.

O município de Parintins como quase todos os demais municípios brasileiros, foi primitivamente habitado por indígenas. Sua descoberta ocorreu em 1749, quando, descendo o Rio Amazonas, o explorador José Gonçalves da Fonseca notou uma ilha que, por sua extensão, se sobressaía das outras localizadas à direita do grande rio.

A fundação da localidade só foi realizada em 1796, por José Pedro Cordovil, que veio com seus escravos e agregados para se dedicar à pesca do pirarucu e à agricultura, chamando-a Tupinambarana. A rainha D. Maria I deu-lhe a ilha de presente. Ali instalado, fundou uma fazenda de cacau, dedicando-se à cultura desse produto em grande escala. Ao sair dali, algum tempo depois, ofertou a ilha à rainha.

Tupinambarana foi aceita e elevada à Missão Religiosa, em 1803, pelo Capitão – Mor do Pará, Conde dos Arcos, que incumbiu sua direção ao Frei José das Chagas, recebendo a denominação de Vila Nova da Rainha. A eficiente atuação de Frei José provocou um surto de progresso e desenvolvimento na Vila, mediante a organização da comarca do Alto Amazonas.

Em 24.10.1848, pela Lei Provincial do Pará nº 146, a freguesia foi elevada à categoria de Vila, com a denominação de Vila Bela da Imperatriz, e constituiu o município até então ligado a Maués. Em 15.10.1852, pela Lei nº 02, é confirmada a criação do município, sendo que no ano seguinte, dá-se a instalação do município

de Parintins. Em 30.10.1880, pela Lei Provincial nº 499, a sede do município recebe foros de Cidade e passou a denominar-se Parintins.

Localizando-se na Região do Baixo Amazonas (9º Sub-Região) à margem direita do Rio Amazonas, este se apresenta como o principal meio de acesso a ilha Tupinambarana que possui uma área de 7.069 Km². Possui um grande e movimentado porto que atende a quase toda a região Norte. Outra alternativa para se chegar a região se faz pelo transporte aeroviário, operados por duas companhias aéreas que disponibiliza 4 voos para o município. Na época do festival folclórico, ocorrido geralmente nos meses de junho e julho, outras empresas aéreas estendem a abrangência à cidade, como a Gol Transportes Aéreos, Rico Linhas Aéreas, Total Linhas Aéreas, Manaus Aerotáxi e BRA Transportes Aéreos.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

É atividade de maior peso no setor primário. Compreende principalmente a criação de bovinos, vindo a seguir a criação de suínos. A produção de carne e leite destina-se ao consumo local e à exportação para outros municípios. A economia é praticamente fundamentada neste setor. Parintins tem o maior rebanho bovino e bubalino do Estado, tendo aproximadamente 150 mil bovinos e 50 mil bubalinos. Para completar a formação econômica do setor primário, a agricultura é representada pelas culturas temporárias de abacaxi, arroz, batata-doce, cana-de-açúcar, feijão, fumo, mandioca, melancia, melão e milho. Culturas permanentes: abacate, banana, cacau café, caju, coco, laranja, limão, pimenta-do-reino e tangerina.

Em relação a pesca, esta é pouco significativa tanto para o consumo local como exportação para outros municípios. A avicultura está voltada para o criatório em

moldes domésticos, sendo representada principalmente pela criação de galinhas, seguida de perus, patos, marrecos e gansos. O extrativismo vegetal é pouco representativo na formação do setor primário, mas destaca-se a exploração de borracha, cumaru, gomas não elásticas, madeira, óleo de copaíba e puxuri.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é público homologado, possui terminal de passageiros (TPS) em perfeito estado de conservação, climatizado e ainda contempla banheiros masculinos e femininos no saguão e nas salas de embarque e desembarque, um mezanino, salas disponíveis para as companhias aéreas, duas salas administrativas, assentos para os passageiros no saguão e mezanino, uma lanchonete, uma sala VIP, porta automática em vidro na entrada do estacionamento para o saguão, estacionamento com disponibilidade de 45 vagas para carros e motos, três telefônicos públicos, jardim e sistema de som.

Em relação à segurança, o aeródromo possui cerca operacional em todo o sítio e em perfeito estado de conservação, casa de força (KF) com gerador de energia, torre com farol rotativo, torre de comando aéreo, guarita/depósito, espaço para armazenagem de materiais de companhias aéreas (carrinhos, escadas etc), equipamentos de segurança ao voo (VASIS e VOR), alojamento para bombeiros (civis), seção de combate a incêndio (SCI) e dois carros de combate a incêndio.

No período de visita ao aeródromo o mesmo se encontrava fechado para pouso e decolagem pelo motivo de perigo aviário (urubus).

A pista de pouso e decolagem possui dimensões de 1.800 x 30m, possui também uma pista de ligação (taxiway) e pátio para aeronaves todas em pavimento asfáltico.

O aeródromo é administrado por profissionais da prefeitura de Parintins e possui um quadro de dezessete funcionários distribuídos em diversas funções (Administrador, Supervisor, Secretarias, Segurança Operacional, Inspeção e Pista). Na área externa do aeroporto possui os bombeiros (civis) que se dividem em duas equipes de oito soldados e mais o chefe da seção, totalizando dezessete profissionais. A seção de combate a incêndio é equipada com roupas modernas e apropriadas, dois carros pipas (sendo um de última geração), depósitos para materiais e um alojamento.

A distância do centro da cidade para o Aeroporto é de aproximadamente 7 km. A via de acesso é pela Avenida Odovaldo Novo, é pavimentada com asfalto, sinalizada, iluminada e com um bom sistema de drenagem.

A área destinada ao Lixão (Aterro Controlado) da cidade fica em uma distância de 5,5 km por via terrestre e 3 km da cabeceira 24 da pista de pouso e decolagem.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – PAUINI

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – PAUINI

Pauini / Pauini	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWUI
Altitude: 121m (397pés)	Temp. Referência: 33,6 °C
Gradiente: 0,11%	CBP: 967m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 07°42'45" S , Long. 066°59'48" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 10 / 28
Dimensões: 1.200m x 20m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 6/ F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões: -	Dimensões:
Tipo Pavimento: -	Suporte: -
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 82m x 25m (2.050m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 6/ F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas:	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica: Não	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Sim (diversas)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal)
TWR: Não	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Pauini é um município brasileiro do estado do Amazonas, com área territorial de 43.263,388 km². De acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sua população era de 18.153 habitantes, sendo que 9.264 habitantes viviam na zona urbana e 8.889 habitantes na zona rural.

Foi criado em 19.12.1955, pela Lei Estadual nº 96, por desmembramento de Lábrea e ficando com sede em Terruaã, que é elevado à categoria de Cidade. Habitavam primeiramente a região, os índios Pamaris, Catuquinas, Purupurus, Cucamas, Jamadis, Canamaris e outros porém, a partir da segunda metade do século XVIII, há uma intensificação do povoamento proporcionado pela migração dos soldados da borracha, principalmente os de origem cearense os quais se estabeleceram às margens do grande rio e pouco depois se estenderam aos afluentes caudalosos.

Localizado na 3ª Sub-Região do Região do Purus, situa-se à margem esquerda do rio de mesmo nome, que constitui sua principal via de acesso. O rio Pauini, cuja denominação se estendeu ao município é uma referencia a um dos principais afluentes do rio Purus. O município encontra-se a uma distância de 915km em linha reta e 2.115km por via fluvial da capital do Estado, Manaus.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A economia do município é baseada na agricultura de subsistência, em que grande parte depende dos repasses de verbas dos governos, federal e estadual. Na agropecuária cultiva-se produtos como mandioca, abacaxi, arroz e fumo. A pecuária

é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. No extrativismo, destaque para a madeira, borracha e castanha. A pesca é praticada de forma artesanal..

3. INFRAESTRUTURA

O Aeródromo encontra-se fechado por meio de NOTAM pela ANAC, apesar de estar homologado (código OACI é SWUI). Não foi encontrado no local um responsável pela administração do aeródromo. Trata-se de uma comunidade isolada e carente que sente a urgência da homologação do aeroporto para uso regular do transporte aéreo. Ainda que clandestinamente, foram observadas várias aeronaves operando no aeródromo, todas com menos de 5.700kg até o porte do EMB-110 Bandeirante. Deste modo, verificou-se, no local, uma considerável demanda pelo transporte aéreo. Ali atualmente operam, pelo menos, três Empresas de Táxi Aéreo. Com voos diários.

O aeródromo está situado dentro da área urbana e encontra-se muito limitado dada a sua impossibilidade de expansão aliada aos seus problemas atuais de geometria. Há necessidade de escolha de novo sítio aeroportuário.

O sítio aeroportuário atual encontra-se na parte da cidade denominada “Cidade Alta”. Essa parte se distingue da chamada “Cidade Baixa” devido à grande diferença de elevação. Deste modo, no prolongamento da CAB 28 pode-se evidenciar um precipício de, aproximadamente, 40m de altura. Esse acentuado talude compromete a segurança das operações aeronáuticas e limita uma possível ampliação da pista atual. Por outro lado, no sentido da CAB 10, existem casas que também limitam a ampliação da pista.

Foram verificados ainda problemas de drenagem dentro da Faixa de Pista do Aeródromo.

Há problemas de geometria da área de movimento que está estrangulada pela conurbação que se lhe avizinha. Não existe pista de ligação, estando o pátio de estacionamento de aeronaves anexo diretamente à pista de pouso, estando dentro de sua faixa de pista. É natural e constante o trânsito de pessoas, animais e veículos pela pista de pouso.

O Indicador Visual de Ventos de Superfície está fora dos padrões estabelecidos pelas normas vigentes e não possui base frangível, sendo ele mesmo obstáculo ao Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo. Não existe qualquer serviço de Combate a Incêndio no Local, nem no aeródromo nem na área urbana.

Também não há hangares, nem quaisquer outras edificações no aeródromo. O pernoite de aeronaves se dá no pátio de aeronaves que oferece livre acesso, sendo, portanto, bastante vulnerável. Não há PAA.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a aproximadamente 180m do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – BALBINA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – BALBINA

Presidente Figueredo / Balbina	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Privado	Designador ICAO: SWBL (AD CNL)
Altitude: 172m (564pés)	Temp. Referência: 34,7°C
Gradiente de Pista: 0,65%	CBP: 897m
Área Patrimonial:	Proprietário: Eletrobrás
Administração: Eletrobrás	Tipo de Operação: Aeródromo Cancelado
Coordenadas: Lat. 01°55'30" S , Long. 059°24'44" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 16 / 34
Dimensões: 1.200m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: 8000Kg/0.83MPa	OBS.: Aeródromo Cancelado
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 60m x 18m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: 8000Kg/0.83MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 60m x 45m (2.700m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: 8000Kg/0.83MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 500 m²
Número de vagas : 15	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Não
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O Município de Presidente Figueiredo situado ao norte de Manaus, capital do estado, sendo o 23º município mais populoso do estado do Amazonas.

A BR 174 é a responsável por interligar o Município à Manaus, capital do estado além de Boa Vista Capital de Roraima.

A Usina Hidrelétrica de Balbina está localizada no rio Uatumã (Bacia Amazônica), município brasileiro de Presidente Figueiredo, precisamente no distrito de Balbina, no estado do Amazonas. Cada uma das 5 unidades geradoras tem capacidade de geração de até 55 MW de energia elétrica, totalizando 275 MW.

A usina é criticada por ter um alto custo e ter causado o maior desastre ambiental da história do Brasil.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

O Setor Terciário (principalmente nas atividades ligadas ao turismo) apresenta-se como a principal força econômica do município, que possui belezas naturais e mananciais explorados como o novo ecoturismo ou turismo ecológico.

Por outro lado, a extração mineral continua se expandindo e os produtos mais importantes são: bauxita, ferro, sal-gema, manganês, linhita, ouro e cassiterita. Essa atividade econômica se desenvolve, principalmente no distrito do Pitinga. Outra atividade econômica é a já mencionada geração de energia elétrica pela Usina Hidrelétrica de Balbina.

A BR-174 é responsável por interligar o município à Manaus, capital do estado, além de Boa Vista, capital de Roraima, e ao município fronteiro de Santa Elena de Uairén, na Venezuela.

3. INFRAESTRUTURA

O Aeródromo é privado, pertencente a Eletrobrás. Existe interesse do Governo Estadual em torná-lo público, devido à sua posição estratégica dentro da Geografia e Economia do Estado do Amazonas.

Não possui terminal de passageiros (TPS), seção de combate a incêndio (SCI), auxílio de navegação aérea, hangares ou posto de abastecimento de aeronaves (PAA).

A pista de pouso e decolagem possui pavimento asfáltica em toda a sua extensão. Nas cabeceiras 15 e 33 há possibilidade de uma eventual ampliação da pista de pouso, que atualmente possui dimensões de 1.200 x 30m.

As pinturas de sinalização horizontal da pista estão desgastadas/apagadas, não possui biruta. Também não há cerca operacional.

A falta de manutenção é visível no aeródromo, em alguns pontos nas laterais da pista foram observados princípios e estágios avançados de erosões estando às canaletas assoreadas.

A presença de pássaros, principalmente de urubus é grande na área do aeródromo. Foi constatado que o lixão da Vila de Balbina fica a uma distância de aproximadamente 200 metros ao lado da pista, sendo que para que seja depositado o lixo coletado na Vila, o caminhão atravessa a pista de pouso e decolagem.

A distância do Aeródromo até a área urbana da Vila é de 1,5 km.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – MATURACÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – MATURACÁ

Santa Isabel do Rio Negro / Maturacá	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWMK
Altitude: 108m (354pés)	Temp. Referência: 33,6°C
Gradiente: 0,18%	CBP: 963,78m
Área Patrimonial: -	Proprietário: Exército Brasileiro
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 00°37'41" N , Long. 066°06'54" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 07 / 25
Dimensões: 1200m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 33/F/B/Y/T	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 83m x 18m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 33/F/B/Y/T
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 70m x 51m (3.570m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 33/F/B/Y/T
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo (somente mediante autorização do VII COMAR)	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Vila Militar
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Sinalização Horizontal desgastada
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Santa Isabel do Rio Negro é um município brasileiro no interior do estado do Amazonas. Situado na Região do Alto Rio Negro. Encontra-se a uma distância da capital do estado de 620 km em linha reta e 772 km via fluvial. Possui uma área territorial de 62.846,23 km² e uma população de 18.133 habitantes, dos quais 6.858 habitantes residem na zona urbana e 11.275, na zona rural. Em seu território estão localizados o Pico da Neblina e o Pico 31 de Março, que são as duas montanhas mais altas do Brasil.

Em 1931, quando é definitivamente restaurado o município de Barcelos, a região do atual município de Santa Isabel do Rio Negro fazia parte de seu território, sendo que em 29.12.1956 pelo desmembramento determinado pela Lei Estadual nº 117, é criado o Município de Santa Isabel do Rio Negro, com sede na vila antigamente chamada Ilha Grande. Em 04.06.1968, pela Lei Federal nº 5.449, o município é enquadrado como Área de Segurança Nacional.

Encontra-se à margem direita do Rio Negro, aproximadamente no meio caminho entre Barcelos e São Gabriel da Cachoeira. O transporte fluvial constitui o principal modal para se chegar a região, podendo ser complementado pelo transporte aeroviário, que permitiria o acesso mais rápido a região.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

Maturacá é uma localidade que se destina basicamente ao abrigo do 5º Pelotão Especial de Fronteira do Exército Brasileiro, nas proximidades da maior elevação do Relevo Nacional, o Pico da Neblina, com 2993m de altitude em relação ao nível médio dos mares (MSL).

Devido a essa proximidade, a localidade apresenta além da função estratégica de segurança nacional por estar em uma região de fronteira, um grande potencial ecoturístico ou de turismo de aventura a ser explorado com bastante critério.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado e possui uma extensão de 1200 x 30 m, além de um prolongamento de mais 600 x 30 m que não é homologado.

Não existe, no aeródromo, Serviço de Combate a Incêndio – SESCINC.

A pista já apresenta um grande desgaste em sua extensão, vegetação rasteira cobrindo parte da lateral, empoçamento de água em grande parte da faixa de pista.

A Sinalização Horizontal encontra-se apagada. E o aeródromo não possui indicador visual de ventos de superfície.

O pavimento do pátio de estacionamento de aeronaves possui defeitos severos, em grande parte.

O Aeródromo não possui cerca operacional.

Não há Terminal de Passageiros (TPS) nem estacionamento de veículos.

Não foram verificados focos de atração de pássaros. Os resíduos sólidos gerados na localidade são estocados em uma vala pelo pessoal do Exército Brasileiro, na qual se procede, oportunamente, a queima controlada.

O aeródromo de Maturacá serve de apoio ao Quinto Pelotão Especial de Fronteira (5º PEF) do Exército Brasileiro e a uma comunidade indígena que habita aquela localidade. O aeródromo é utilizado, na maior parte das vezes, por aeronaves autorizadas pela FUNAI e por aeronaves militares.

A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – TAPURUQUARA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – TAPURUQUARA

Santa Isabel do Rio Negro / Tapuruquara	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWTP
Altitude: 53m (174pés)	Temp. Referência: 33,3°C
Gradiente: 0,15%	CBP: 984m
Área Patrimonial:	Proprietário: Prefeitura Municipal
Administração: VII COMAR	Tipo de Operação: IFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 00° 22' 43" S , Long. 064° 59' 33" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 10 / 28
Dimensões: 1.200m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 8/ F/C/Y/U	OBS.: Aerodromo reformado recentemente
2.2. Pista de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 70m x 18m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 8/ F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 41m x 60m (2.460m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 8/ F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 39,75m²
Característica: alvenaria e cobertura em alumínio em bom estado de conservação.	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: 1 a 4
Característica: Atualmente inoperante, não possui qualificado e o CCI requer manutenção	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: TPQ (1) 365
CMA: Não possui	Balizamento: Sinalização Horizontal
TWR: Não possui	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

4. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Santa Isabel do Rio Negro é um município brasileiro no interior do estado do Amazonas. Situado na Região do Alto Rio Negro. Encontra-se a uma distância da capital do estado de 620 km em linha reta e 772 km via fluvial. Possui uma área territorial de 62.846,23 km² e uma população de 18.133 habitantes, dos quais 6.858 habitantes residem na zona urbana e 11.275, na zona rural. Em seu território estão localizados o Pico da Neblina e o Pico 31 de Março, que são as duas montanhas mais altas do Brasil.

Em 1931, quando é definitivamente restaurado o município de Barcelos, a região do atual município de Santa Isabel do Rio Negro fazia parte de seu território, sendo que em 29.12.1956 pelo desmembramento determinado pela Lei Estadual nº 117, é criado o Município de Santa Isabel do Rio Negro, com sede na vila antigamente chamada Ilha Grande. Em 04.06.1968, pela Lei Federal nº 5.449, o município é enquadrado como Área de Segurança Nacional.

Encontra-se à margem direita do Rio Negro, aproximadamente no meio caminho entre Barcelos e São Gabriel da Cachoeira. O transporte fluvial constitui o principal modal para se chegar a região, podendo ser complementado pelo transporte aeroviário, que permitiria o acesso mais rápido a região.

5. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, cana-de-açúcar, feijão, arroz, milho e abacaxi. A pecuária é representada principalmente por bovinos e suínos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal, apenas para suprir as necessidades

do município. No Extrativismo o destaque é para castanha, madeira, borracha e gomas não elásticas.

6. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado, mas ainda não é arrecadador, ou seja, não é autorizado a realizar cobrança de Tarifas Aeroportuárias.

A Pista de Pouso e Decolagem, a Pista de Ligação e o Pátio de Estacionamento de Aeronaves foram recentemente reformados. Foi construída ainda uma cerca para delimitar o seu perímetro operacional. Entretanto, ainda foram observados problemas de drenagem (áreas alagadas), em algumas áreas na faixa de pista de pouso e decolagem.

O aeroporto está distante do perímetro urbano do município cerca de 04 (quatro) km. A estrada que dá acesso ao aeroporto é de asfalto e está em ótimas condições de tráfego.

A Sinalização Horizontal está em ótimo estado de conservação. O indicador visual de ventos de superfície está de acordo com a legislação em vigor.

Existe na localidade um rádio-farol (NDB), que é administrado pela INFRAERO.

O Terminal de Passageiros (TPS) encontra-se subdimensionado, medindo 7,95 x 5 m todo em alvenaria, cobertura de alumínio e em bom estado de conservação. O aeroporto recebe 02 (duas) frequências de voos regulares durante a semana (terças e sextas). Não existe área para estacionamento de veículos no aeroporto.

Existe um grande lixão a céu que se constitui em foco de atração de aves. Porém, ainda existe um número pequeno de urubus naquela localidade.

Não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA) e a Seção de Combate a Incêndio (SCI) está sem uso e não tem pessoal qualificado/treinado para atender

ao SESCINC (Serviço de Contraincêndio). O CCI está quebrado e faltam-lhe peças. O mesmo encontra-se em um depósito da prefeitura no centro da cidade.

Existe um depósito na lateral do pátio de estacionamento de aeronaves, feito de alvenaria, utilizado para guardar material de apoio no solo da empresa TRIP Linhas Aéreas, medindo cerca de 1,71 x 2,13 x 2,7m.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ

Santo Antônio do Içá / Santo Antônio do Içá	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 90m (295pés)	Temp. Referência: 33,2°C
Gradiente: 0,15%	CBP: 975m
Área Patrimonial: -	Proprietário: -
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 03°05'04" S , Long. 067°57'30" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 15 / 33
Dimensões: 1.200m x 23m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: PCN 7/R/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação (Entrada / Saída)
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 118m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 7/R/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 124m x 40m (4.960m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 7/R/C/Y/U
Característica: 130,15m, entre o eixo da pista de pouso e borda do pátio	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 130m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: QAV (tambores de 200l)
Característica: Uso particular	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Sim
Guarda Campo: Prefeitura Municipal	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB:
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal Precária)
TWR: Não	Biruta: Sim (sem cone de ventos)
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Santo Antônio do Içá é um município brasileiro do estado do Amazonas, situado na região do Alto Solimões, na margem esquerda do rio que lhe dá nome. Encontra-se distante da capital do estado, Manaus, 888 km em linha reta e 1199 km via fluvial. Possui uma área territorial de 12.307,773 km² e com população de 24.487 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A história e a vida do município estão estreitamente ligadas ao rio Iça, que banha as suas terras com grande número de afluentes que convergem para o seu leito, assim como a grande quantidade de igarapés que concorrem para engrossar-lhe a caudal, fazendo do transporte fluvial o principal meio de acesso a região.

Boa Vista foi a primeira denominação da atual sede municipal. Não se sabe precisamente a data de sua fundação, entretanto, sabe-se que antes de 1831 ele já existia. Somente em 1938, por força do Decreto-Lei Estadual nº 176, de 1º de dezembro de 1938, apareceram Tonantins e Boa Vista, como distritos de São Paulo de Olivença, o segundo já com a denominação atual de Santo Antônio do Içá. Em 19.12.1955, pela Lei Estadual nº 96, os distritos de Tonantins e Santo Antônio do Içá são desmembrados de São Paulo de Olivença, passando a constituir o município Autônomo de Santo Antônio do Içá, que em 1968, passa a ser enquadrado como “Área de Segurança Nacional”.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, arroz, cana, açúcar, feijão e milho. A pecuária é representada principalmente por bovi-

nos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal, com exportação de peixe liso para o município de Tabatinga.

3. INFRAESTRUTURA

O Aeroporto ainda não é homologado. Não há Administração Aeroportuária estabelecida. Ficando apenas a vigilância do local a cargo de um funcionário da Prefeitura Municipal. Entretanto, constata-se a existência de trânsito constante de pessoas, animais e veículos pela pista de pouso.

A segurança da área de movimento é bastante precária e requer atenção especial, visto que não há cerca operacional ou patrimonial. O Aeroporto serve ainda como acesso a um balneário (clube de trabalhadores rurais) que se encontra no prolongamento da CAB 14. Faz-se necessária a realização de manutenção de uma estrada alternativa (já existente) que permitiria o trânsito das pessoas ao clube e a outras áreas vizinhas.

No município, a maior parte da demanda pelo transporte aéreo é gerada pela necessidade de transporte de valores (banco) e de correspondências (malote dos correios). Segundo relatos de pessoas do local, não há venda de passagens aéreas partindo daquele aeroporto, visto que não existem linhas que operem no município, atualmente. A utilização do aeroporto se dá, principalmente, em casos de emergência ou calamidades, quando a rapidez e agilidade se mostram necessários para o atendimento à população local.

O Terminal de Passageiros (TPS) encontra-se em situação precária, inclusive com problemas estruturais graves evidenciados por várias rachaduras que comprome-

tem a sua integridade física. Não existe estacionamento para veículos junto ao TPS.

Com respeito à sinalização do aeródromo, deve-se observar que a pintura de sinalização de táxi foi executada na cor branca, o que fere o que preveem as normas vigentes que tratam do assunto.

No aeroporto, não há Seção de Combate a Incêndio (SCI), nem é provida por Carro de Combate a Incêndio.

Não há um Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), existindo apenas um depósito de combustíveis (QAV) da Marinha do Brasil.

O acesso ao Aeroporto encontra-se em condição regular, necessitando de manutenção.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a aproximadamente 1,25 km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – IPIRANGA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – IPIRANGA

Santo Antônio do Içá / Ipiranga	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWII
Altitude: 74m (243pés)	Temp. Referência: 33,3°C
Gradiente: 0,07%	CBP: 1232,77m
Área Patrimonial: -	Proprietário: União
Administração: Exército Brasileiro	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 02°56'24" S , Long. 069°41'39" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 01/ 19
Dimensões: 1.500m x 30m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: PCN 13/ R/C/Z/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 80m x 18m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 13/ R/C/Z/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 77m x 64m (4.928m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 13/ R/C/Z/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 42m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Tambores QAv
Característica: Uso exclusivo do Exército Brasileiro	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: 2º P.E.F.	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sinalização Horizontal
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Santo Antônio do Içá é um município brasileiro do estado do Amazonas, situado na região do Alto Solimões, na margem esquerda do rio que lhe dá nome. Encontra-se distante da capital do estado, Manaus, 888 km em linha reta e 1199 km via fluvial. Possui uma área territorial de 12.307,773 km² e com população de 24.487 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A história e a vida do município estão estreitamente ligadas ao rio Iça, que banha as suas terras com grande número de afluentes que convergem para o seu leito, assim como a grande quantidade de igarapés que concorrem para engrossar-lhe a caudal, fazendo do transporte fluvial o principal meio de acesso a região.

Boa Vista foi a primeira denominação da atual sede municipal. Não se sabe precisamente a data de sua fundação, entretanto, sabe-se que antes de 1831 ele já existia. Somente em 1938, por força do Decreto-Lei Estadual nº 176, de 1º de dezembro de 1938, apareceram Tonantins e Boa Vista, como distritos de São Paulo de Olivença, o segundo já com a denominação atual de Santo Antônio do Içá. Em 19.12.1955, pela Lei Estadual nº 96, os distritos de Tonantins e Santo Antônio do Içá são desmembrados de São Paulo de Olivença, passando a constituir o município Autônomo de Santo Antônio do Içá, que em 1968, passa a ser enquadrado como “Área de Segurança Nacional”.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, arroz, cana, açúcar, feijão e milho. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal, com exportação de peixe liso para o município de Tabatinga.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado. Nas informações aeronáuticas divulgadas, atualmente, constam as dimensões de 1200 x 23 m, com piso flexível (asfalto). Porém foi verificado que seu piso é rígido (Placas de Concreto) e que a referida pista foi reformada e ampliada pela COMARA e reinaugurado em janeiro de 2008. A pista apresenta um bom estado de conservação.

Não existe qualquer Serviço de Combate a Incêndio (SESCINC).

A faixa de pista necessita de limpeza da vegetação, que está invadindo a área pavimentada.

Não existe cerca operacional.

A pintura de sinalização horizontal encontra-se em estado de conservação regular e requer manutenção para reforço, principalmente na bordas laterais da pista de pouso. Não existe Indicador Visual de Ventos de Superfície.

Não foram verificados focos de atração de pássaros. Os resíduos sólidos gerados na localidade são estocados em uma vala pelo pessoal do Exército Brasileiro, na qual se procede, oportunamente, a queima controlada.

Existe um pequeno terminal de passageiros, medindo 8,10 x 5,25 m, em bom estado de conservação, feito em alvenaria e coberto com telhas de cimento-amianto.

Existe também um depósito ao lado do terminal de passageiros medindo 13,50 x 5,10 m.

O aeroporto de Ipiranga serve de apoio ao Segundo Pelotão Especial de Fronteira do Exército (2º PEF) e uma pequena vila daquela localidade. Deste modo, o aeroporto é utilizado, quase que exclusivamente, por aeronaves autorizadas pela FUNAI ou por aeronaves Militares.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA

São Gabriel da Cachoeira / São Gabriel da Cachoeira	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SBUA
Altitude: 76m (251pés)	Temp. Referência: 33,6°C
Gradiente: 0,07%	CBP: 2130,20m
Área Patrimonial: 644 ha	Proprietário: COMAER (UNIÃO)
Administração: VII COMAR	Tipo de Operação: IFR NOTURNO
Coordenadas: Lat. 00°08'53" S , Long. 066°59'09" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 05 / 23
Dimensões: 2.600m x 45m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 47/ F/C/X/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 2 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 150m x 23m	Dimensões: 150m x 23m
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 47/ F/C/X/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: (58.997,59m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 47/ F/C/X/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 818,13m²
Característica: alvenaria e cobertura em telha fibrocimento	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 210m²
Número de vagas : 25	Tipo de piso: Asfalto
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: CAT3
Característica: Apenas uma viatura AC3/CIMASA, operada pelo DASG.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: QAV e AVGAS
Característica: Comercializado pela Empresa Pioneiro	
4.3 Outras	Hangares: 2 (DASG + 8 Hangaretes)
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Sim
Guarda Campo: DASG	Residências: 2 (Em estado precário)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: DME SGC 115.40	NDB: SGC 215
CMA: Serviços de 1 a 4	Balizamento: Sinalização Horizontal e Luminosa
TWR: Não. Apenas coordenação com o GNA	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeroporto é homologado (sua designação OACI é SBUA), possui uma extensão de 2600 x 45 m, com piso flexível (asfalto), esta em bom estado de conservação, possui ainda balizamento noturno, biruta iluminada, NDB/VOR-DME. O Farol rotativo existente esta em pane, necessitando de manutenção.

O aeroporto possui um Grupamento de Navegação Aérea – GNAUA, administrado pela INFRAERO, que cuida da sala AIS e da parte de navegação aérea.

O aeroporto não possui uma Seção de Combate a Incêndio (SCI), mas existe uma viatura tipo AC3 – CIMASA, que fica abrigada no hangar do Destacamento de Aeronáutica de São Gabriel da Cachoeira (DASG), Organização Militar subordinada ao Sétimo Comando Aéreo Regional (VII COMAR). O Carro de Combate a Incêndio (CCI) é operado por militares do Comando da Aeronáutica. O CCI encontrava-se em pane, aguardando manutenção, quando da ocasião da visita ao aeroporto. Existe ainda Sistema Móvel Luminoso (SML) que funciona como balizamento de emergência, e permanece sob responsabilidade do DASG.

O aeroporto de São Gabriel da Cachoeira tem seu uso compartilhado civil/militar. A parte militar é representada pelo DASG, a qual é responsável pela administração da Pista de Pouso e Decolagem e do Pátio de Estacionamento de Aeronaves.

O Terminal de Passageiros (TPS) não possui um administrador civil, suas dimensões são de 46 x 22 m, tendo sido construído em estrutura metálica com fechamento em alvenaria. Possui cobertura em telhas de amianto e apresenta bom estado de conservação geral. Possui ainda, um estacionamento para 25 veículos, com piso em revestimento asfáltico, em bom estado de conservação.

O aeroporto fica a aproximadamente 14 km da cidade, sendo o acesso realizado por uma estrada asfaltada, que requer de manutenção em alguns pontos.

O aeroporto possui uma frequência de 04 (quatro) voos regulares semanais, sendo aos domingos, terças, quartas e sextas-feiras, operados pela TRIP Linhas Aéreas, com aeronaves ATR-42.

Possui um hangar de estrutura metálica onde funciona o DASG. Existe também um depósito próximo ao farol rotativo de propriedade do Comando da Aeronáutica.

O aeroporto possui Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), seu fornecedor é a empresa BR-Aviation (pertencente ao grupo PETROBRAS). O PAA tem toda sua área cercada e possui capacidade de estocagem de 330.000 l (trezentos e trinta mil litros) de QAv e 40.000 l (quarenta mil litros) de AvGAS.

Existe um grande lixão a céu aberto que se constitui em foco de atração de aves.

O referido lixão encontra-se a 5,86 km do Centro Geométrico da Pista de Pouso.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – ANAMOIM

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – ANAMOIM

São Gabriel da Cachoeira / Anamoim	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWAO
Altitude: 102m (335pés)	Temp. Referência: 34,3°C
Gradiente: 0,28%	CBP: 792,04m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: VFR DIURNA
Coordenadas: Lat. 01°47'10" N , Long. 067°24'22" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 14/ 32
Dimensões: 1.000m x 23m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte: 2.500Kg/0.50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: NÃO POSSUI
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: NÃO POSSUI
Tipo Pavimento:	Suporte:
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: NÃO POSSUI
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: NÃO POSSUI
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: NÃO POSSUI
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: NÃO POSSUI
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: NÃO POSSUI
Depósitos:	Casa de Força (KF): NÃO POSSUI
Guarda Campo: 1 (Residência)	Residências: Varias (aldeia indígena)
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: NÃO POSSUI	NDB: NÃO POSSUI
CMA: NÃO POSSUI	Balizamento: NÃO POSSUI
TWR: NÃO POSSUI	Biruta: NÃO POSSUI
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado. A pista de pouso possui uma extensão de 1000 x 23m, com revestimento do piso em Grama.

Não existe qualquer Serviço de Combate a Incêndio – SESCINC.

A Faixa de Pista necessita manutenção: apresenta vegetação bastante alta que já está prejudicando a normalidade das operações de pouso e decolagem, sendo necessária a realização de corte de arbustos de médio porte. A faixa de pista apresenta ainda problemas de drenagem para o escoamento das águas superficiais.

O Aeródromo não possui Sinalização Horizontal, nem Indicador Visual de Ventos de Superfície.

Não existe Terminal de Passageiros (TPS). Existindo apenas a comunidade indígena nas proximidades da CAB 14. A principal função do aeródromo é apoiar a comunidade indígena (tribo Ueriquema). Deste modo, o aeródromo é utilizado,

quase que exclusivamente, por aeronaves autorizadas pela FUNAI ou por aeronaves Militares.

Não há pátio de estacionamento de aeronaves, nem cerca operacional.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – ASSUNÇÃO DO IÇANA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – ASSUNÇÃO DO IÇANA

S. Gabriel da Cachoeira / Assunção do Içana	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWAK
Altitude: 110m (361pés)	Temp. Referência: 33,9°C
Gradiente: Não disponível	CBP:
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: Sem condições operacionais
Coordenadas: Lat. 01°03'40" N , Long. 067°36'12" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 07 / 25
Dimensões: 950m x 30m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte:	OBS.: Foi realizado apenas um sobrevoo devido ao estado precário da pista de pouso.
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: Não possui
Tipo Pavimento:	Suporte:
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo ainda está homologado (sua designação OACI é SWAK). Não existe NOTAM alertando o perigo às operações aéreas no local. Trata-se de área restrita de voo.

A pista de pouso e decolagem é revestida com piçarra, encontrando-se, atualmente, sem condições operacionais.

Durante o sobrevoo da equipe de campo, não foram percebidos problemas relativos a perigo aviário no entorno do aeródromo.

Não há pátio de estacionamento de aeronaves. Não há qualquer sinalização na pista, nem indicador visual de ventos de superfície. A natureza do revestimento do piso é de solo natural, com baixa capacidade de suporte. Não há Terminal de Passageiros (TPS) ou outras edificações voltadas à facilitação do Transporte Aéreo. Não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), nem Seção de Combate a Incêndio (SCI), nem há outras edificações no aeródromo.

A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – CUCUI

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – CUCUÍ

São Gabriel da Cachoeira / Cucuí	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWKU
Altitude: 83m (272pés)	Temp. Referência: 34,0°C
Gradiente: 0,18%	CBP: 967,37m
Área Patrimonial: 400 ha	Proprietário: VII COMAR
Administração: VII COMAR	Tipo de Operação: VFR DIURNA
Coordenadas: Lat. 01°07'14" N , Long. 066°50'30" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 16 / 34
Dimensões: 1200m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 13/F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 80m x 20m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 13/F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 106m x 60m (6.360m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 13/F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo (somente mediante autorização do VII COMAR)	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Em ruína
Nº de Pavimento: Não possui	Área: -
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas: Não possui	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: 4º P.E.F.	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: CCI (1) 345
CMA: Não possui	Balizamento: Sinalização Horizontal
TWR: Não possui	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado possui uma extensão de 1200 x 30m. Não existe Serviço de Combate a Incêndio – SESCINC. Toda a área de movimento já apresenta grande desgaste, com defeitos severos evidentes em toda sua extensão.

Existe cerca operacional, porém a mesma está danificada e necessita de reparos. Não há Terminal de Passageiros (TPS) nem estacionamento de veículos. Restando apenas uma edificação abandonada que servia como TPS.

Não foram verificados focos de atração de pássaros. Os resíduos sólidos gerados na localidade são estocados em uma vala pelo pessoal do Exército Brasileiro, na qual se procede, oportunamente, a queima controlada.

A Sinalização Horizontal encontra-se desgastada/apagada. O Aeródromo não possui Indicador Visual de Ventos de Superfície. A localidade possui um rádio-farol (NDB) que é administrado pela INFRAERO.

Este aeródromo é utilizado, na maioria das vezes, por aeronaves militares, servindo de apoio ao Quarto Pelotão Especial de Fronteira do Exército (4º PEF).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – PARI-CACHOEIRA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – PARI-CACHOEIRA

São Gabriel da Cachoeira / Pari-Cachoeira	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWPC
Altitude: 136m (446pés)	Temp. Referência: 33,6°C
Gradiente:	CBP:
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 00°15'57" N , Long. 069°47'40" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 13/ 31
Dimensões: 1200m x 30m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte: 2.500Kg/0.50MPa	OBS.:
2.2. Pista de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: 6º P.E.F.	Residências: Vila Militar
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: PCR (1) 325 (inoperante)
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo ainda está homologado (sua designação OACI é SWPC).

A pista de pouso e decolagem é revestida com piçarra, e encontra-se sem condições operacionais regulares.

Durante o sobrevoo da equipe de campo, não foram percebidos problemas relativos a perigo aviário no entorno do aeródromo. Existindo apenas o quartel do Exército no entorno do Aeródromo.

Trata-se de uma pista de uso exclusivo do Exército Brasileiro. Não há pátio de estacionamento de aeronaves. Não há qualquer sinalização na pista, nem indicador visual de ventos de superfície. A natureza do revestimento do piso é de solo natural, com baixa capacidade de suporte. Não há Terminal de Passageiros (TPS) ou outras edificações voltadas à facilitação do Transporte Aéreo. Não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), nem Seção de Combate a Incêndio (SCI), nem há outras edificações no aeródromo.

A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – QUERARI

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – QUERARI

São Gabriel da Cachoeira / Querari	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWQE
Altitude: 168m (551pés)	Temp. Referência: 33,0°C
Gradiente: 0,63%	CBP: 646,11m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 01°05'17" N , Long. 069°50'16" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 18 / 36
Dimensões: 850m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 2.500Kg/0.50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 50m x 37m (1.850m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 2.500Kg/0.50MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: QAV1 (TAMBORES)
Característica: Uso exclusivo E.B.	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: 2º P.E.F.	Residências: Aldeia Indígena
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de no-

vembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado e possui uma extensão de 850 x 30m (publicações aeronáuticas), porém, no local, verificou-se mais extenso.

Não existe qualquer Serviço de Combate a Incêndio (SESCINC).

A pista, bem como o pátio de estacionamento de aeronaves, em revestimento asfáltico, apresentam desgaste avançado em toda sua extensão, com vários defeitos no pavimento com severidade de média a alta.

Não há sua Sinalização Horizontal, nem indicador visual de ventos de superfície.

Não há cerca operacional.

Não existe um Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA). Entretanto, existe um depósito na lateral do pátio de estacionamento de aeronaves, utilizado para armazenamento de combustível para as aeronaves do Exército Brasileiro.

Não há Terminal de Passageiros (TPS) nem estacionamento de veículos.

Não foram verificados focos de atração de pássaros. Os resíduos sólidos gerados na localidade são estocados em uma vala pelo pessoal do Exército Brasileiro, na qual se procede, oportunamente, a queima controlada.

O aeródromo de Querari serve, principalmente, de apoio ao Segundo Pelotão Especial de Fronteira do Exército (2º PEF) e uma comunidade indígena presentes naquela localidade. Deste modo, o aeródromo é utilizado, quase que exclusivamente, por aeronaves autorizadas pela FUNAI ou por aeronaves Militares.

Posteriormente, será apresentada a planta contendo os obstáculos ao PBZP do aeródromo. A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – SANTO ATANÁZIO

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – SANTO ATANÁZIO

São Gabriel da Cachoeira / Santo Atanázio	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWAZ
Altitude: 126m (413pés)	Temp. Referência: 33,1°C
Gradiente:	CBP:
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: Sem condições operacionais
Coordenadas: Lat. 00°28'15" N , Long. 069°21'16" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 17 / 35
Dimensões: 900m x 30m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte:	OBS.: Foi realizado apenas um sobrevoo devido ao estado precário da pista de pouso.
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: Não possui
Tipo Pavimento:	Suporte:
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de no-

vembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo ainda está homologado (sua designação OACI é SWAZ). Não existe NOTAM alertando quanto ao risco às operações aéreas no local. Trata-se de área restrita de voo.

A pista de pouso e decolagem é revestida com piçarra, encontrando-se, atualmente, sem condições operacionais.

Durante o sobrevoo da equipe de campo, não foram percebidos problemas relativos a perigo aviário no entorno do aeródromo.

Não há pátio de estacionamento de aeronaves. Não há qualquer sinalização na pista, nem indicador visual de ventos de superfície. A natureza do revestimento do piso é de solo natural, com baixa capacidade de suporte. Não há Terminal de Passageiros (TPS) ou outras edificações voltadas à facilitação do Transporte Aéreo.

Não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), nem Seção de Combate a Incêndio (SCI), nem há outras edificações no aeródromo.

A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – SÃO JOAQUIM

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – SÃO JOAQUIM

São Gabriel da Cachoeira / São Joaquim	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWSQ
Altitude: 165m (541pés)	Temp. Referência: 32,9°C
Gradiente: 0,20%	CBP: 952,20m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 01°42'01" N , Long. 069°23'23" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 10 / 28
Dimensões: 1200m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 2.500Kg/0.50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não Possui
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 2.500Kg/0.50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: (2.511,34m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 2.500Kg/0.50MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não Possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não Possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não Possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: QAV1
Característica: Dois tanques de combustíveis do Exército Brasileiro	
4.3 Outras	Hangares: Não Possui
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não Possui
Guarda Campo: 3º P.E.F.	Residências: Aldeia Indígena e Vila Militar
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não Possui	NDB: Não Possui
CMA: Não Possui	Balizamento: Não Possui
TWR: Não Possui	Biruta: Não Possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nhe-engatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado e sua designação OACI é SWSQ. O aeródromo de São Joaquim possui uma extensão de 1200 x 30m em revestimento asfáltico.

Não existe qualquer Serviço de Combate a Incêndio – SESCINC.

A pista já apresenta bastante desgaste em grande parte de sua extensão. Há um precário sistema de drenagem que está, em grande parte, obstruído pela vegetação. Ademais, foi verificado o surgimento de alguns focos de erosão na Faixa de Pista.

O aeródromo não possui área de giro em suas cabeceiras.

Não existe Sinalização Horizontal, nem Indicador Visual de Ventos de Superfície.

Não há Terminal de Passageiros (TPS) no aeródromo, existindo apenas um pequeno abrigo para caso de mau tempo.

Não existe cerca operacional.

Existem dois tanques de combustível para abastecimento das aeronaves do Exército Brasileiro (QAv).

Não foram verificados focos de atração de pássaros. Os resíduos sólidos gerados na localidade são estocados em uma vala pelo pessoal do Exército Brasileiro, na qual se procede, oportunamente, a queima controlada.

O aeródromo de São Joaquim, principalmente, serve de apoio ao Terceiro Pelotão Especial de Fronteira do Exército (3º PEF) e uma comunidade indígena naquela localidade (tribo dos Curipacos). Deste modo, o aeródromo é utilizado, quase que exclusivamente, por aeronaves autorizadas pela FUNAI ou por aeronaves Militares.

A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – TARAQUÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – TARAQUÁ

São Gabriel da Cachoeira / Taraquá	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWTR
Altitude: 105m (344pés)	Temp. Referência: 33,2°C
Gradiente: 0,65%	CBP: 770,94m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 00°07'13" N , Long. 068°32'54" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 03 / 21
Dimensões: 1000m x 30m	Tipo Pavimento: TER
Suporte: PCN 7/F/C/X/T	OBS.:
2.2. Pista de Táxi	Quant. e Tipo:
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: (1.600m²)
Tipo Pavimento: TER	Suporte: PCN 7/F/C/X/T
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó títica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado. A natureza do revestimento do piso da pista de pouso é o próprio solo natural (que é bastante arenoso). Existe uma vegetação rasteira que cobre quase toda extensão da pista de pouso.

Ao longo de toda a Faixa de Pista, foram observados focos de erosão que já estão se aproximando da Pista de Pouso, além de problemas de drenagem, tais como falta de escoamento das águas pluviais.

Não existe qualquer Serviço de Combate a Incêndio – SESCINC. Não existe, também, nenhuma edificação destinada a abrigar um Terminal de Passageiros (TPS). Não há Sinalização Horizontal, nem demarcação de início e fim de pista. Também não existe Indicador Visual de Ventos de Superfície.

Não há delimitação para o pátio de estacionamento de aeronaves nem cerca operacional.

O aeródromo de Taraquá serve de apoio a uma comunidade indígena naquela localidade, sendo utilizado, exclusivamente, por aeronaves autorizadas pela FUNAI e por aeronaves militares.

A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – UAPUÍ-CACHOEIRA

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – UAPUÍ-CACHOEIRA

São Gabriel da Cachoeira / Uapuí-Cachoeira	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWUK
Altitude: 130m (426pés)	Temp. Referência: 33,0°C
Gradiente:	CBP:
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: Sem condições operacionais
Coordenadas: Lat. 01°11'59" N , Long. 069°12'42" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 18 / 36
Dimensões: 900m x 30m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte:	OBS.: Foi realizado apenas um sobrevoo devido ao estado precário da pista de pouso.
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: Não possui
Tipo Pavimento:	Suporte:
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Não possui	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Não possui
TWR: Não possui	Biruta: Não possui
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo ainda está homologado (sua designação OACI é SWUK). Não existe NOTAM alertando o perigo às operações aéreas no local. Trata-se de área restrita de voo.

A pista de pouso e decolagem é revestida com piçarra, encontrando-se, atualmente, sem condições operacionais.

Durante o sobrevoo da equipe de campo, não foram percebidos problemas relativos a perigo aviário no entorno do aeródromo.

Não há pátio de estacionamento de aeronaves. Não há qualquer sinalização na pista, nem indicador visual de ventos de superfície. A natureza do revestimento do piso é de solo natural, com baixa capacidade de suporte. Não há Terminal de Passageiros (TPS) ou outras edificações voltadas à facilitação do Transporte Aéreo. Não há Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), nem Seção de Combate a Incêndio (SCI), nem há outras edificações no aeródromo.

A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – IAUARETÊ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – IAUARETÊ

São Gabriel da Cachoeira / Iauaretê	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público/Restrito	Designador ICAO: SWYA
Altitude: 125m (410pés)	Temp. Referência: 33,1°C
Gradiente: 0,19%	CBP: 1283,02m
Área Patrimonial: 159 ha	Proprietário: COMAER
Administração: FUNAI	Tipo de Operação: IFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 00°36'34" N , Long. 069°10'52" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 06 / 24
Dimensões: 1600m x 30m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 31/F/B/Y/U	OBS.: O aerodromo passou recentemente por uma reforma realizada pela COMARA.
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões:	Dimensões:
Tipo Pavimento:	Suporte:
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 60m x 58m (3.480m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 31/F/B/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Aeronaves FUNAI ou mediante autorização do VII COMAR.	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Não
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: YAU (1) 380
CMA: Serviços de 1 a 4	Balizamento: Sinalização Horizontal
TWR: Apenas coordenação via radio com GNA/INFRAERO	Biruta: Sim
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Gabriel da Cachoeira é um município situado no extremo noroeste do estado brasileiro do Amazonas. Dista 852 quilômetros da capital do estado, Manaus. Situa-se na Bacia do Alto Rio Negro e possui uma área territorial de 109.184,896 km² e uma população de 37.300 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O município também é conhecido como Cabeça do Cachorro por seu território ter forma semelhante à cabeça deste animal. Surgiu em 03.09.1891 pela Lei Estadual nº 10, como território desmembrado de Barcelos e com a denominação de São Gabriel. Porém até 1943, este é extinto e recriado várias vezes, recebendo neste mesmo ano a denominação de “Uaupés, pelo Decreto-Lei Estadual nº 1.186. Essa nova denominação provém do rio Uaupés que banha o município e é um dos mais importantes afluentes do rio Negro, constituindo também um dos principais meios de acesso a região.

Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, restabelece-se definitivamente a comarca de São Gabriel, passando o município, em 1968, a enquadrar-se como Área de Segurança Nacional”. Vale ressaltar também, que boa parte do seu território abrange o Parque Nacional do Pico da Neblina, além das terras indígenas: Alto Rio Negro; Médio Rio Negro I, II e III; e Rio Téa.

Foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas (2008), além de ser o município do país com o maior número de nativos: nove de cada dez habitantes são comprovadamente indígenas. Em um caso único na Federação brasileira, foram reconhecidas como línguas oficiais ao lado do português, mais três idiomas que foram aprovados pela lei municipal 145/2002, de 22 de novembro de 2002: o Nheengatu, o Tukano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes, dos quais 85% são indígenas.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de mandioca, que é a matéria prima para o fabrico da farinha, muito consumida pelos índios na região. É grande produtor de piaçava e cipó titica, além da extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é considerada de subsistência.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é homologado. Não existe Terminal de Passageiros (TPS), nem Seção de Combate a Incêndio (SCI). A demanda pelo transporte aéreo é basicamente para atender ao efetivo de militares do local e para atender à isolada comunidade que se encontra ali, na fronteira com a Colômbia.

O aeroporto encontra-se em obras, que estão sendo realizadas pela Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA). Assim, ali se encontram edificações destinadas a sediar o Canteiro de Obras da COMARA (DECO-YA). Trata-se de melhoria na infraestrutura geral do aeródromo, além da reforma e ampliação da pista de pouso. Os investimentos contemplam a construção da cerca operacional, a ampliação da pista de 1600 x 30 m com um pavimento flexível, para 2000 x 30 m, mantendo o mesmo tipo pavimento, além da reforma no pátio de estacionamento de aeronaves.

O Aeródromo possui um Grupamento de Navegação Aérea – GNAYA administrado pela INFRAERO, o qual possui rádio-farol (NDB), Estação Meteorológica de

Superfície (inoperante por ocasião da visita), e estação rádio para controle/coordenação do tráfego aéreo.

O aeródromo ainda não possui indicador visual de ventos de superfície. O atual revestimento da pista de pouso está comprometido com vários defeitos severos, tais como, panelas, rachaduras, desagregação, envelhecimento e remendos mal executados.

A atual pista não possui área de giro.

A Administração Aeroportuária é de responsabilidade da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – SÃO PAULO DE OLIVENÇA (SEN. EUNICE MICHILES)

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – SÃO PAULO DE OLIVENÇA (SEN. EUNICE MICHILES)

São Paulo de Olivença / Senadora Eunice Michiles	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SDCG
Altitude: 86m (282pés)	Temp. Referência: 33,4°C
Gradiente: 0,34%	CBP: 956,39m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 03°28'09" S , Long. 068°55'17" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 05 / 23
Dimensões: 1200m x 23m	Tipo Pavimento: CONC
Suporte: PCN 6/R/B/Y/T	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 88m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 6/R/B/Y/T
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 114m x 40m (4.560m²)
Tipo Pavimento: CONC	Suporte: PCN 6/R/B/Y/T
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: linear
Nº de Pavimento: 1	Área: 162,51m²
Característica: Alvenaria, com cobertura em telhas cerâmicas (estado de conservação regular)	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: 1.186m²
Número de vagas : 40 vagas	Tipo de piso: Asfáltico
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Sim
Característica: Carro CCI, e SCI Abandonados.	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Sim (tambores de 200l)
Característica: Uso exclusivo do E.B.	
4.3 Outras	Hangares: Não possui
Depósitos: Sim	Casa de Força (KF): Não possui
Guarda Campo: Não possui	Residências: Não possui
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não possui	NDB: Não possui
CMA: Não possui	Balizamento: Sinalização Horizontal desgastada
TWR: Não possui	Biruta: Sim (sem base frangi-vel)
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Paulo de Olivença é um município brasileiro no interior do estado do Amazonas. Pertencente à Mesorregião do Sudoeste Amazonense e Microrregião do Alto Solimões, situa-se ao sudoeste da capital do estado, Manaus, distando desta cerca de 1 235 quilômetros. Possui uma área territorial de 19.745,808 km² e uma população de 31.426 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os principais meios de acesso a região se dá pelo transporte fluvial através do rio Solimões e por meio via aérea, sendo a Trip Linhas Aéreas o único operador de voos regulares.

Sua origem remonta as missões fundadas pelos jesuítas ao longo do rio Solimões. No final do séc. XVII, São Paulo de Olivença, segundo Otaviano de Melo na Obra Topônimos Amazonenses, foi o nome dado pelo coronel Joaquim de Melo e Póvoas, em 1759, em reverência à então cidade portuguesa de Olivença, antes de sua tomada pelos espanhóis. Atualmente encontra-se classificado como Área de Segurança Nacional, por força da Lei Federal no. 5.449, de 04.06.1968.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do Município de São Paulo de Olivença é baseada no cultivo de mandioca, arroz, abacaxi, cana-de-açúcar, feijão. É grande a extração de madeira, borracha, goma e castanha. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal, suprimindo as necessidades do município.

3. INFRAESTRUTURA

O Aeroporto é homologado (código OACI é SDCG), mas não é arrecadador, isto é, não está autorizado a cobrar Tarifas Aeroportuárias. A Administração Aeroportuária está a cargo da Prefeitura Municipal. Atualmente, a Empresa TRIP Linhas Aéreas (Transportes Aéreos Regionais do Interior Paulista Ltda) opera regularmente duas vezes por semana, com o ATR-42 (capacidade para até 45 pax). Ademais, operam ali ainda empresas de táxi aéreo como a Amazonaves e o malote dos correios (com frequência aproximada de três vezes por semana). Segundo a Administração Aeroportuária Local, já houve o pico de embarque de até 32 (trinta e dois) pax em um único voo.

A Administração Aeroportuária conta com 6 (seis) funcionários, responsáveis pela manutenção das instalações do Terminal de Passageiros (TPS) e pela vigilância 24h da Área de Movimento.

O Terminal de Passageiros (TPS) está subdimensionado para as atuais necessidades do Sistema de Aviação Civil e encontra-se em estado de conservação regular, tendo sido construído em alvenaria, com cobertura em telhas cerâmicas apoiadas em uma estrutura de madeira. Há cerca de 40 (quarenta) vagas no estacionamento de veículos, que se encontra em bom estado de conservação e cujo revestimento é asfáltico.

Foram detectadas deficiências na cerca operacional que possui diversos pontos vulneráveis que permitem o acesso de pessoas e animais à área operacional de aeroporto. Neste sentido, foi observado que faltam pequenas melhorias para tornar adequado o acesso dos moradores aos sítios e propriedades rurais vizinhas ao aeroporto. Estes, por comodidade e por não existir um acesso em melhores condi-

ções de conservação e trafegabilidade, preferem invadir a área operacional do aeroporto. Ademais, foi observado que não existe cerca operacional em todo o perímetro previsto: em alguns trechos faltam os arames e os mourões estão fora dos padrões previstos para cercas aeroportuárias (conforme as normas de AV-SEC).

A Pista de Pouso foi construída em revestimento rígido e encontra-se em estado de conservação regular. Quanto à Faixa de Pista, foram observados problemas de drenagem, tais como falta de escoamento das águas superficiais (empoçamento), cujo acúmulo lentamente se infiltra pelo solo chegando às camadas subjacentes do pavimento, podendo contribuir para a diminuição da sua vida útil. Além de problemas de assoreamento das valas de drenagem existentes. Na Faixa de Pista, observa-se ainda que há desníveis (degraus) acentuados que violam o nivelamento previsto.

A sinalização horizontal encontra-se em estado regular, mas o indicador visual de ventos de superfície não possui base frangível, sendo, portanto, considerado obstáculo ao Plano Básico de Zona de Proteção. Não há balizamento noturno, nem quaisquer equipamentos de telecomunicações ou meteorologia.

O Aeroporto possui uma Seção de Combate a Incêndio (SCI), tendo-lhe sido destinado um Carro de Combate a Incêndio (CCI). Entretanto, devido a problemas de aparelhamento e manutenção, o CCI não se encontra na SCI. Vale ressaltar que a SCI encontra-se abandonada. O pátio de manobras e o acesso da SCI à Pista de Pouso estão em condições precárias.

O aeroporto não possui um Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), existindo apenas um abrigo para estocagem de tambores de combustível de uso exclusivo das aeronaves da Marinha do Brasil.

Não há outros hangares ou edificações no aeroporto, além das previamente mencionadas.

Atualmente, não há, no município, serviço de coleta de lixo. Deste modo, cada cidadão dá o destino que julgar mais adequados aos resíduos gerados. Assim, alguns moradores costumam queimar o lixo nos quintais de suas propriedades, enquanto outros, levam o lixo para o antigo depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto), que foi abandonado pela administração municipal e se encontra a aproximadamente 4,2km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – SILVES

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – SILVES

Silves / Silves	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 65m (213pés)	Temp. Referência: 34,2°C
Gradiente: 0,12%	CBP: 976,45m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 02°50'16" S , Long. 058°13'14" W	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 12 / 30
Dimensões: 1.200m x 23m	Tipo Pavimento: PIÇ
Suporte: 2.500kg/0,50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: Não possui
Característica:	
Dimensões: -	Dimensões:
Tipo Pavimento: PIÇ	Suporte: 2.500kg/0,50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: -
Tipo Pavimento: PIÇ	Suporte: 2.500kg/0,50MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Sem condições operacionais	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Sim
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Não
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

O Município de Silves está localizado a 200 km em linha reta de Manaus e 250 km por via fluvial, a montante do Rio Amazonas, área territorial de 3.747,2 km² numa região de lagos amazônicos dos mais variados tamanhos e formas, na confluência do Rio Urubu com o Lago Canaçari. Trata-se de região de várzeas e igapós, com abundância de peixes e de rica diversidade aquática a montante do Rio Amazonas.

A história de Silves está intimamente associada à de Itapiranga, por já terem formado uma mesma unidade administrativa, com as atuais respectivas sedes se alternando no decurso do tempo como sede do município que então englobava a ambos. O povoamento da região tem seu marco inicial da fundação da Missão do Saracá, por Frei Raimundo, da Ordem das Mercês, em 1660.

Desde 1956, entretanto, Itapiranga e Silves separaram-se em municípios autônomos.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A economia de Silves baseia-se gira em torno do setor da agropecuária, principalmente, possuindo mais de 10.000 cabeças de gado, além de apresentar as culturas de mandioca, milho e guaraná. O PIB per capita do município encontra-se em torno de R\$ 7.252,99, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2008).

O município tem como acesso a rodovia AM-060, estrada da várzea, totalmente pavimentada. A rodovia liga a cidade à capital, Manaus por 107 km, com uma travessia de balsa sobre o Rio Urubu.

3. INFRAESTRUTURA

O Aeródromo não é homologado. A pista de pouso e decolagem é constituída em sua totalidade por piçarra, não possui terminal de passageiros (TPS), seção de combate a incêndio (SCI), auxílios a navegação aérea, hangares ou posto de abastecimento de aeronaves (PAA).

O trânsito de pessoas e veículos é constante, pois o Aeródromo não possui cerca patrimonial e serve até de passagem para um bairro e um hotel, além de ser usado como área para caminhada.

A pista de pouso e decolagem possui dimensões de 1.300 x 30m, tendo seu acesso pela Av. Governador Eduardo Braga. Pela sua posição geográfica (depressões) é impossível fazer a ampliação da pista em ambas às cabeceiras.

A presença de pássaros foi observada na área da do aeródromo e constatado que se encontra a uma distância aproximada de 1,5km do Campo de Pouso.

Como a cidade de Silves é situada em uma ilha, o aeródromo é inserido na área urbana onde o centro da cidade está a uma distância aproximada de 1,5km do aeródromo.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – TAPAUÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – TAPAUÁ

Tapauá / Tapauá	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Não-homologado	Designador ICAO: ZZZZ
Altitude: 49m (161pés)	Temp. Referência: 33,8°C
Gradiente: 0,25%	CBP: 971,72m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 05°38'10"S , Long. 063°11'09" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 04/22
Dimensões: 1200m x 23m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: 5700kg/0,50MPa	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 71m x 15m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: 5700kg/0,50MPa
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 100x50 m (5000m)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: 5700kg/0,50MPa
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Sim (1)	Casa de Força (KF): Não
Guarda Campo: Não	Residências: Sim
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal Desgastada)
TWR: Não	Biruta: Sim (Não possui cone de ventos)
Zona de Proteção: Plano Básico (Existem obstáculos na Faixa de Pista)	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Tapauá é um município brasileiro no interior do estado do Amazonas. Pertencente a mesorregião do Purus, dista da Capital do Estado 450 km em linha reta e 1.228 km via fluvial. Possui uma área territorial de 89.713,10 km² e uma população de 19.077 habitantes, com 10.618 habitantes na zona urbana e 8.459 na zona rural.

“Tapauá”, denominação dada ao município e à respectiva sede, provém do rio do mesmo nome, um dos principais afluentes do rio Purus e que atravessa o município de um extremo a outro numa extensão de cerca de 500 Km², constituindo uma das principais vias de acesso ao município.

Seu povoamento ocorre em 1878, quando o Comendador João Gabriel de Carvalho, com vários companheiros, desembarcou em terras do atual município de Boca do Acre, iniciando a ocupação dos afluentes do rio Purus a partir daí. Em 19.12.1955, pela Lei Estadual nº 96, o distrito de Boca do Tapauá é desmembrado de Canutama, passando a construir o município de Tapauá, cuja sede é elevada à categoria de Cidade., instalando o município de Tapauá apenas em 31.01.1956.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A produção agropecuária do município é baseada no cultivo de juta, farinha, banana, laranja, feijão, milho, abacaxi, guaraná e abóbora. A pecuária é representada principalmente por bovinos, com produção de carne e de leite destinada ao consumo local. A pesca é praticada de forma artesanal.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo ainda não é homologado. Segundo informações obtidas em campo, há uso, ainda que clandestino da pista, principalmente, em casos de emergência, para a remoção de pessoas acidentadas para tratamento de saúde na capital (Manaus), por exemplo. Trata-se de uma comunidade isolada e que requer atenção do Estado Brasileiro.

A área de movimento é pavimentada e possui revestimento em Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), tendo brita como agregado graúdo. Conforme pode ser notado a partir de uma inspeção visual do solo local, a capacidade de suporte do subleito é baixa, o que compromete a vida útil do pavimento ou compromete o seu uso para aeronaves de maior porte ou encarece os custos de obras aeroportuárias no local.

Não há cerca operacional/patrimonial. É bastante comum a utilização da pista atual como via de acesso às áreas vizinhas pelas pessoas do local. É comum ainda o trânsito de animais e veículos pela pista. Verifica-se a necessidade de criação de acessos alternativos à pista de pouso, além da implantação/construção da cerca operacional no aeródromo.

Há certa dificuldade para a expansão da pista de pouso no sítio atual: no prolongamento da CAB 04, encontra-se um acentuado desnível provocado por uma erosão; enquanto no prolongamento da CAB 22, também foi observado um desnível grande, ainda que com gradiente menos acentuado. No prolongamento da CAB 22, há ainda um igarapé (afluente local) que passa a 270 m.

Foi observado ainda que a ampliação da Faixa de Pista está comprometida para as laterais, devido a um grande desnível, em relação a parte que está fora da atual área altimetricamente trabalhada, além da existência de casas vizinhas.

Na Faixa de Pista, foram encontrados obstáculos deliberadamente implantados no local, além de algumas árvores que precisam ser removidas. Há ainda problemas de erosão nas laterais da pista.

Quanto à Sinalização Horizontal, foram encontradas marcas fora das normas vigentes na área do Pátio de Estacionamento de Aeronaves. O indicador visual de ventos está sem o cone de ventos. Não outras formas de auxílio à navegação ou Equipamentos de Proteção ao Voo.

Não existe Seção de Combate a Incêndio (SCI) nem corpo de bombeiros estabelecido no município.

Também não existem Terminal de Passageiros (TPS), nem Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), nem quaisquer outras edificações ou facilidades no aeródromo, além de um pequeno abrigo utilizado em caso de mau tempo.

O acesso terrestre ao Aeródromo é considerado precário.

Existe um depósito de resíduos sólidos (lixão a céu aberto) que se encontra a aproximadamente 2,25 km do Centro Geométrico da Pista de Pouso e Decolagem. Constitui-se em foco atrativo de aves.

PLANTA DE SITUAÇÃO DO AERÓDROMO – URUCARÁ

PLANTA GERAL DO AERÓDROMO – URUCARÁ

Urucará / Urucará	
1. CARACTERÍSTICAS GERAIS	
Tipo: Público	Designador ICAO: SWWK
Altitude: 20m (66pés)	Temp. Referência: 34,4°C
Gradiente: 0,05%	CBP: 994,30m
Área Patrimonial:	Proprietário:
Administração: Prefeitura Municipal	Tipo de Operação: VFR DIURNO
Coordenadas: Lat. 02°31'44" S , Long. 057°45'22" W .	
2. ÁREA DE MOVIMENTO	
2.1. Pista de Pouso	Rumo Magnético: 13/31
Dimensões: 1200m x 23m	Tipo Pavimento: ASPH
Suporte: PCN 6/F/C/Y/U	OBS.:
2.2. Pistas de Táxi	Quant. e Tipo: 1 de ligação
Característica: Ligação entre a pista de pouso e o pátio de aeronaves	
Dimensões: 30m x 11m	Dimensões:
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 6/F/C/Y/U
2.3. Pátio de Aeronaves	Dimensões: 115m x 38m (4.370m²)
Tipo Pavimento: ASPH	Suporte: PCN 6/F/C/Y/U
Característica:	
Tipo de Aeronaves: Privadas, táxi aéreo	

3. ÁREA TERMINAL	
3.1 Terminal de Passageiros	Tipo: Não possui
Nº de Pavimento:	Área:
Característica:	
3.2 Estacionamento de veículos	Área: Não possui
Número de vagas :	Tipo de piso:
4. ÁREA DE APOIO E SERVIÇOS	
4.1 SESCINC	Categoria: Não possui
Característica:	
4.2 Abastecimento Combustível	Tipo: Não possui
Característica:	
4.3 Outras	Hangares: Não
Depósitos: Não	Casa de Força (KF): Sim
Guarda Campo: Não possui	Residências: Sim
5. PROTEÇÃO AO VOO	
VOR: Não	NDB: Não
CMA: Não	Balizamento: Sim (Sinalização Horizontal Desgastada)
TWR: Não	Biruta: Não
Zona de Proteção: Plano Básico	

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

Urucará é um município brasileiro do estado do Amazonas. Localizada na Região do Baixo Amazonas (9º Sub-Região) possui 15.780 habitantes (dados de 2009) distribuídos por uma área de 25.998 Km². Distante de Manaus por 270 km em linha reta e 281 por via fluvial. Sua população estimada em 2009 era de 15.780 habitantes.

A atual cidade de Urucará originou-se da povoação de Santana da Capela, fundada em 1814, por Crispim Lobo de Macedo. Em 1880, a povoação já possuía certo adiantamento, uma pequena igreja coberta de telhas e população regular. Tornou-se, então, sede da freguesia de Nossa Senhora Santana da Capela, criada pela Lei Provincial nº 462 de 03.05.1880.

Habitada primitivamente pelos índios Burubus, Caboquenas e Guanavenas, a denominação de “Urucará”, provém da fusão de dois vocábulos indígenas: “Uru” e “Cará”, que significam respectivamente “cesto de palha” e “inhame”.

2. ASPECTOS ECONÔMICOS

A agricultura baseia-se principalmente no cultivo de mandioca, banana, guaraná, cacau, maracujá, milho, feijão, arroz, juta, malva, entre as principais culturas temporárias e permanentes. Na pecuária, o criatório de animais no município tem destaque na bovinocultura, com gado, de corte e misto. Também são criados bufalinos e caprinos.

A pesca apresenta-se em moldes artesanal, sendo o pescado destinado ao consumo local. A avicultura desenvolve a produção de frangos e galinhas de postura. Os ovos destinam-se ao consumo da escola e revenda na sede do município.

O extrativismo vegetal, atividade tradicional no município, é praticada através de extração de produtos naturais, ainda disponíveis em grandes quantidades na floresta. Os

principais produtos extraídos são: palha branca, cipó titica, madeira beneficiada e castanha-do-pará.

A hortifruticultura é voltada para a produção de couve, alface, coentro, pepino, pimentão e tomate. E frutas como banana, maracujá, melancia, laranja, pupunha, graviola e abacate. Também cria-se tambaqui através do sistema de barragem.

Recentemente, tem sido observado o interesse de uma grande empresa privada no setor de energia, no uso do aeródromo como base de apoio para as atividades de exploração de petróleo na região.

3. INFRAESTRUTURA

O aeródromo é público, possui terminal de passageiros (TPS) em estrutura de concreto e madeira e cobertura com telha de barro em precário estado de conservação (abandonado).

Em relação à segurança, a cerca operacional é quase inexistente, o acesso de pessoas e animais e carros são constantes na pista.

A presença de urubus é freqüente durante todo o dia na pista e nos arredores do aeródromo, isso se deve a disposição de lixo nas margens da pista por moradores da cidade.

A pista de pouso e decolagem possui 1200 x 23 m sendo toda pavimentada com asfalto, também possui uma pista de ligação (taxiway) e um pátio para aeronaves, todos os pavimentos estão em mau estado de conservação e não possuem sinalização em nenhuma parte do aeródromo.

O acesso ao aeroporto se dá por duas vias: uma é a Rua José Falabela e a outra é a Rua do Aeroporto, as duas ruas são pavimentadas, porém em má estado de conservação e sistema de drenagem inexistente.

A distância deste ao lixão é de aproximadamente 3km.