

Ordem de Serviço:	Data:
2014.0002.1329	24/01/2019
Contrato: 2014.8593.0002	

Dependência:	Serviço/Obra/Objeto da ordem de serviço:
9549 - CENT. SERV. INFR. CESIN DF	P1 - EVT / BALSAS-MA

Dados da Ordem de Serviço:	
Descrição do (evento/produto) objeto desta OS:	
Correção do Estudo de Viabilidade Técnica (P1) de BALSAS - MA.	
Observações:	Data limite para atendimento:
Ajustes EVT Balsas	

Dados do Contrato:					
Valor:		Empresa:			
R\$ 32.267.452,88		Consórcio Progen Planway			
Data do Contrato:	Início:	Prazo:	Término:	Prorrogação:	Novo Término:
09/01/2014	14/01/2014	24 meses	14/01/2016	36 meses	14/01/2019

Fiscal de Serviço:	CREA / CAU:
Alaor Cesar Barbiero Junior	5062950581/D-SP

Instruções / Esclarecimentos /Correções:

Em atendimento ao Contrato 2014.8593.0002 de 09/01/2014, firmado entre a SAC - Secretaria de Aviação Civil e o(a) Consórcio Progen Planway solicitamos:

Considerando os questionamentos realizados pela SAC/MTPA, encaminhamos abaixo solicitações de ajustes no produto.

1. O movimento de passageiro na hora-pico proposto no EVT é de 255 passageiros em 2037, sendo que para a obtenção deste valor não foram apresentados os cálculos. Entretanto, conforme orientação apresentada nos itens 9 a 12 da NT nº 39/DPROFAA/DPE/SEAP/SAC-PR o dimensionamento deve ser baseado nos estudos do FAA conforme a tabela de equivalência (Tabela 1 - dimensionamento de hora-pico).
Ao se aplicar o índice da tabela na demanda de 2037 apresentada no ofício nº 302/2018/DIAR-SAC/SAC, obtém-se o valor de 52 passageiros na hora-pico. Valor muito inferior ao apresentado no EVT.
Dessa forma, solicitamos a revisão desse quesito de modo a compatibilizar com as orientações da SAC/MTPA apresentadas na NT.
Ainda, com a alteração de passageiro na hora-pico, o dimensionamento do terminal de passageiros pode sofrer alteração, bem como o consumo de energia elétrica, água, esgoto, telefonia e estacionamentos, o que impacta diretamente no orçamento.
2. Verifica-se, no EVT inicial do aeroporto existente, que foram utilizados os ábacos para condições ISA+15 na determinação dos comprimentos de pista para cada cenário. No estudo para implantação do novo sítio, foram utilizados ábacos ISA, o que reflete em maiores fatores de correção. Com isso, os comprimentos de pista

necessários para cada cenário/aeronave se prolongam consideravelmente, se comparados com cálculos que tomam como base o ábaco ISA+15. Para efeito de ilustração, vide abaixo o comprimento de pista necessário para a aeronave A319 com PMD de 80%:

Tabela 13: Distâncias Declaradas				
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
15	1.360	1.360	1.360	1.360
23	1.360	1.360	1.360	1.360

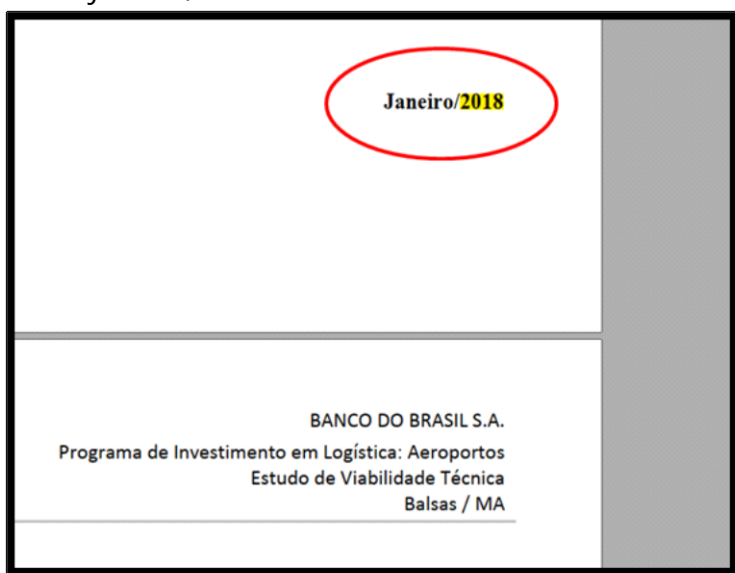
EVT sítio existente Rev01 pg. 98 - abril/2014

Tabela 15: Distâncias Declaradas – Cenário 3				
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
11	1.752	1.752	1.752	1.752
29	1.752	1.752	1.752	1.752

EVT novo sítio Rev04 pg. 75 - janeiro/2019

Salientamos que a diferença de altitude entre os sítios não é relevante, a ponto de resultar em diferença significativa como a indicada acima, apesar de na versão mais recente não ter sido apresentada memória de cálculo dos fatores de correção de pista. Reporta-se, também, que a temperatura de referência para cada EVT é diferente, sem indicar fonte de referência da informação. Assim, solicitamos avaliação e correção.

3. Verificar as folhas 1 e 2, no tocante ao ano de elaboração do estudo, que constam como janeiro/2018:



04	04/01/18	Aprovado – Versão Final	LOW	FSH	JMG
03	18/12/18	Revisado Conforme – OS. 2014.0002.1313	LOW	FSH	JMG
02	22/11/18	Revisado Conforme – OS. 2014.0002.1309	LOW	FSH	JMG
01	14/11/18	Revisado Conforme – OS. 2014.0002.1305	LOW	FSH	JMG
00	31/10/18	Emissão Inicial	LOW	FSH	JMG
Revisão	Data	DESCRIÇÃO	ELAB.	CONF.	APROV.
REVISÕES					

Emitida por:

Alaor Cesar Barbiero Junior

CREA / CAU:5062950581/D-
SP**Recebida por:**

Consórcio Progen Planway

Assinatura:**Assinatura / Data:**