

## **DECEA realiza reunião com a comunidade aeronáutica para tratar da alta temporada de tráfego aéreo no fim de ano, e o planejamento especial durante a alta temporada para aeródromos do litoral sul da BA, entre Ilhéus e Porto Seguro, em 27.12.24**

Por nota postada no dia 17, o DECEA informa que, por meio do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), realizou, no dia 16, uma reunião, de forma híbrida, com representantes da comunidade aeronáutica para tratar das medidas adotadas para a alta temporada de tráfego aéreo no fim de ano.

Na abertura, o comandante do CGNA, coronel-aviador Marcelo Franklin Rodrigues, deu as boas-vindas aos participantes e enalteceu a importância do encontro. “Essa reunião visa apresentar as ações para promover o equilíbrio entre a demanda e a capacidade durante a alta temporada, mas também para ouvir as necessidades de nossos parceiros, pois precisamos trabalhar em conjunto e focados em um mesmo objetivo”, pontuou Franklin Rodrigues.

Na sequência, o chefe da Divisão de Operações do Centro, tenente-coronel aviador Marcio Rodrigues Ribeiro Gladulich, destacou a importância do trabalho de integração entre os diversos órgãos envolvidos. “O nosso objetivo é priorizar o processo de decisão colaborativa, para debater oportunidades de melhorias e adotar ações com menor impacto na circulação aérea do país, visando à segurança e fluidez do tráfego aéreo”, Gladulich afirmou.

O tenente-coronel Gladulich apresentou as medidas de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo (ATFM) para manter o balanceamento entre a demanda e a capacidade, envolvendo a coordenação entre os elos envolvidos.

Durante a alta temporada, no período de 21 de dezembro de 2024 a 06 de janeiro de 2025, o reforço nas equipes operacionais e nos órgãos de controle de tráfego aéreo será uma das ações implantadas com base no planejamento do CGNA, de acordo com a expectativa de demanda. Serão adotados, também, os Planos de Alternados e de Desvios em Condições Meteorológicas Severas (SWAP), iniciativas do CGNA em conjunto com as empresas aéreas e os aeroportos. A finalidade é orientar, de maneira estratégica, as ações a serem adotadas no nível tático, por ocasião de cenários operacionais com degradações que impliquem em elevado número de vôos alternados ou com condições meteorológicas severas que tenham a necessidade de evitar um determinado espaço aéreo.

Outro assunto em pauta foi o planejamento especial durante a alta temporada para [1] os aeródromos de Porto Seguro (SBPS) e (privado) Terravista (SBTV), em Porto Seguro, a 6,4 MN ao sul de SBPS, no extremo do litoral sul da Bahia, com o objetivo de manter a demanda ajustada à capacidade dos aeroportos, e [2] os aeródromos de Ilhéus (SBIL), a 98 MN ao norte de SBPS, e Comandatuba (SBTC), 32 MN ao sul de SBIL, também no litoral sul da BA, visando balancear o fluxo de tráfego aéreo que cruza a Terminal Porto Seguro, que é contígua, ao sul, da Terminal Ilhéus.

Na FIR Recife, a TMA Ilhéus (Espaço Classe D, do FL035 ao FL145, e Classe A, do FL145 ao 195) envolve a CTR Ilhéus (Espaço Classe D, do solo ao FL035, de raio circular de 15 MN), no centro (com o aeródromo público de Ilhéus/SBIL). O aeródromo de Comandatuba/SBTC, a 32 MN ao sul de SBIL, situa-se na TMA Ilhéus.

Serão criadas rotas preferenciais com destino aos aeródromos de Ilhéus (SBIL), a 98 MN ao norte de SBPS, e Comandatuba (SBTC), 32 MN ao sul de SBIL, também no litoral sul da BA, visando balancear o fluxo de tráfego aéreo que cruza a Terminal Porto Seguro.

Todas as ações foram adotadas em um ambiente de tomada de decisão colaborativa e de maneira estratégica. Essas medidas serão continuadas de forma pré-tática e tática junto ao Salão Operacional do CGNA durante 24 horas por dia, garantindo a segurança e a eficiência das operações aéreas.

### Aeródromo de Comandatuba (SBTC), em Uná

O aeródromo de Comandatuba (ex-“Hotel Transamérica”) (SBTC) dista 32 MN ao sul de Ilhéus (SBIL) e a 65 MN ao norte de Porto Seguro (SBPS) e a 72 MN ao norte do “Terravista” (SBTC).

O aeródromo de Comandatuba (SBTC), em Uná (BA), é objeto do Convênio de delegação nº 70/2014, datado de 29/12/2014, celebrado entre a União (como Delegante), por intermédio da SAC - Secretaria da Aviação Civil, e o Estado da Bahia (como Delegatário). Pelo Convênio, o Estado da BA exerce a exploração do aeródromo, de forma direta, indireta (com repasse integral a terceiros das obrigações próprias da exploração) ou mista. Atividades de navegação aérea relativas à operação do aeródromo assim como respectivas tarifas, a totalidade da área e bens necessários à execução não integram o objeto do Convênio. O prazo da delegação é de 35 anos, com vigência a partir da data da assinatura e com eficácia legal na publicação do Diário Oficial da União (DOU), com efetiva entrada em vigor do instrumento na publicação no DOU da Portaria de homologação do aeródromo como civil-público pela ANAC.

Portaria nº 5.401/SIA, de 08/07/2021, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 13/07/2021 (seção 1, pág. 44), inclui o Aeródromo de Comandatuba (SBTC) como Classe AP-1.

Portaria nº 10.124/SIA, de 23/12/2022, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 29/12/2022 (seção 1, pág. 895), torna pública a concessão pela ANAC do Certificado Operacional de Aeroporto (COA) nº 54/SBTC/2022 à SOCICAM Administração, Projetos e Representações Ltda, como operadora do aeroporto de Comandatuba (SBTC - CIAD BA0067), em Uma (BA). Anteriormente, a operadora aeroportuária era a SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura da Estado da BA. A Portaria entrou em vigor na data da sua publicação. A certificação operacional fica condicionada, ao menos, à manutenção, pelo operador aeroportuário, dos aspectos avaliados no âmbito do processo por meio do qual a outorga foi concedida, com a operação devendo ocorrer com as seguintes especificações operativas:

I - Geral:

a) Código de referência: 3C;

b) O aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 3C ou inferior;

c) Tipo de operação por pista/cabeceira:

Cabeceira 02 e 20 : VFR Diurno/Noturno e IFR Não-precisão Diurno/Noturno; e

d) Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT): inexistente;

e) Autorizações de Operações Especiais: operações de aeronaves código "4C" que possuam os procedimentos suplementares para operação em pistas estreitas aprovados no *Aircraft Flight Manual* - AFM e incorporados no manual do operador aéreo, conforme isenção aprovada pela Decisão nº 178, de 13/10/2020.

II - Restrição a classes e tipos de aeronaves: não-aplicável.

III - Restrição aos serviços aéreos: não-aplicável.

IV - Restrições operacionais: não há.

De uso público, o aeródromo pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 3C ou inferior.

O aeródromo opera vôos VFR diurno/noturno e IFR diurno/noturno, dispondo de serviço de informação de vôo de aeródromo (AFIS) - Rádio Comandatuba, operado pela Transamérica de Hotéis Nordeste, com expediente sábado e domingo entre 15:00-20:00Z (12:00-17:00LT) ou em outro horário mediante solicitação de serviço. Fora do horário de funcionamento do AFIS, é compulsório contato com APP-Ilhéus antes de decolagem. O horário de funcionamento de aeródromo é de 10:00-20:00Z (07:00-17:00LT) diariamente.

Aeronave com previsão de permanência superior a 1 horas deverá requerer autorização prévia do operador do aeródromo com antecedência mínima de 3 horas antes do fechamento do aeroporto por *email* para a coordenação da operação do aeroporto. O balizamento noturno deverá ser solicitado com antecedência mínima de 3 horas antes do fechamento do aeroporto por *email* para a coordenação da operação do aeroporto.

Em elevação de 23 pés, a aeródromo de Comandatuba (SBTC) tem pista (02/20) de 30 x 2.000 m., de asfalto (resistência de pavimento PCN 40 e resistência de subleito baixa), em faixa de pista de 280 x 2.120 m. A cabeceira 02 (el, 22 pés) é deslocada em 101 m. e a cabeceira 20 (el, 23 pés) é deslocada em 65 m., implicando as seguintes distâncias operacionais:

RWY	TORA (m.)	ASDA (m.)	TODA (m.)	LDA(m)
02	1.935 [=2.000-65]	1.935	1.935	1.834 [=2.000-101-65]
20	1.899 [=2.000-101]	1.899	1.899	1.834 [=2.000-65-101]

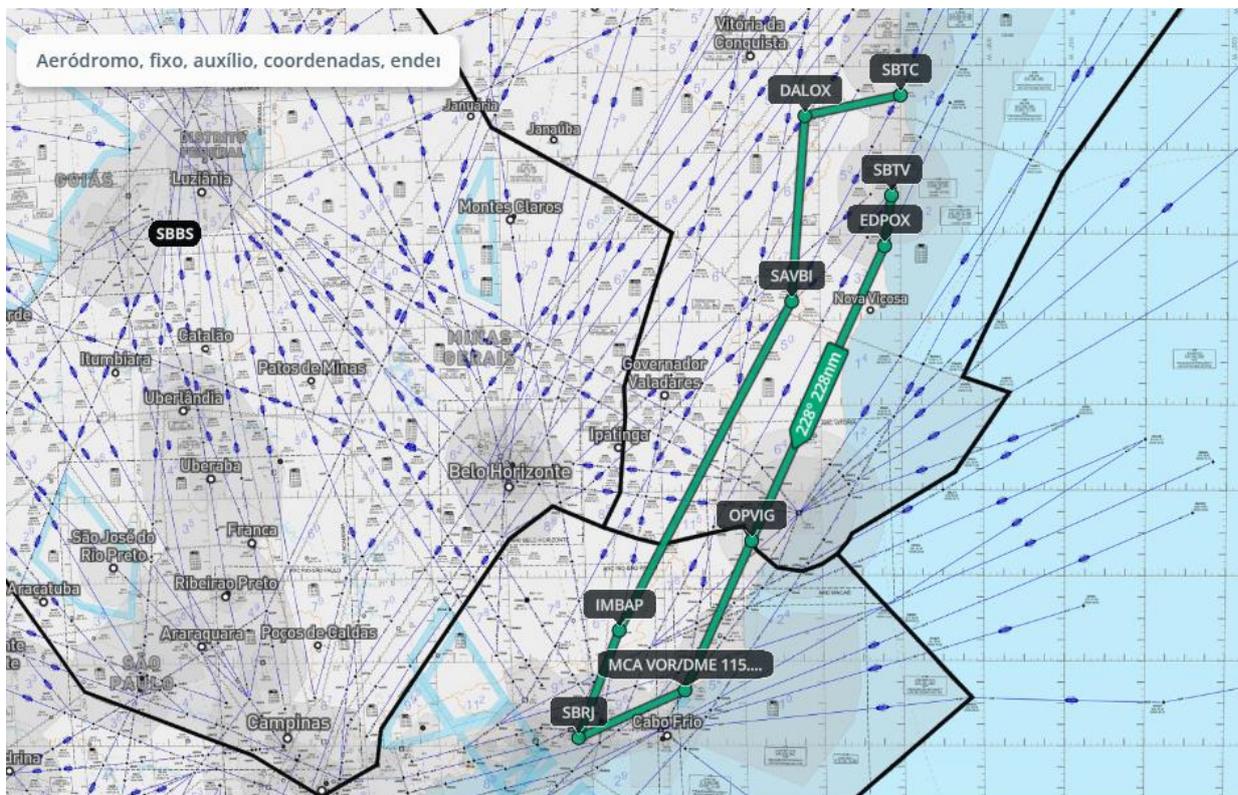
Existem RESA nas duas cabeceiras, de 90 x 90 m.

A pista é dotada de sistema de luzes de balizamento, com luzes de cabeceira, luzes laterais ao longo da pista a cada 60 m., e mais as luzes de *taxiway*. A cabeceira 02 é dotada de sistema de luzes de indicação de rampa de aproximação com ângulo padrão de 3°, para MEHT de 49 pés.

As operações IFR no aeródromo contam com procedimentos de saída (SID) do tipo OMNI (Omnidirecionais) das duas cabeceiras e com procedimentos de aproximação (IAP) por navegação por satélite (RNP) para as duas cabeceiras.

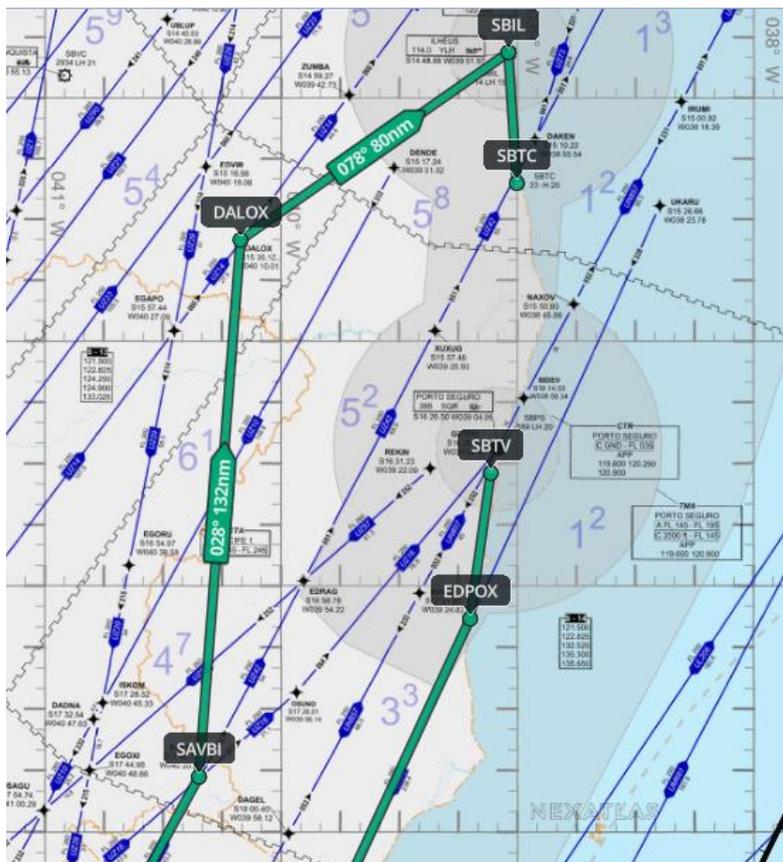
O aeródromo de Comandatuba (SBTC) está na projeção das aerovias Z35 (de duplo sentido, com FL min. 050) e UZ42 (sentido único - nordeste - FL mín. 250)

Na consulta de NOTAM para o aeródromo, o NOTAM B3112/24N, de 11/12/2024, com validade de 21/12/24 00:00 a 06/01/25(23:59Z), informa o procedimento de controle de fluxo ativo para aeronaves com destino ao aeródromo de Comandatuba (SBTC) com rotas preferenciais conforme os 7 seguintes aeródromos de origem - no Rio de Janeiro, em São Paulo e Campinas e em Belo Horizonte:  
- SBRJ: IMBAP UZ42 SAVBI DCT DALOX DCT;

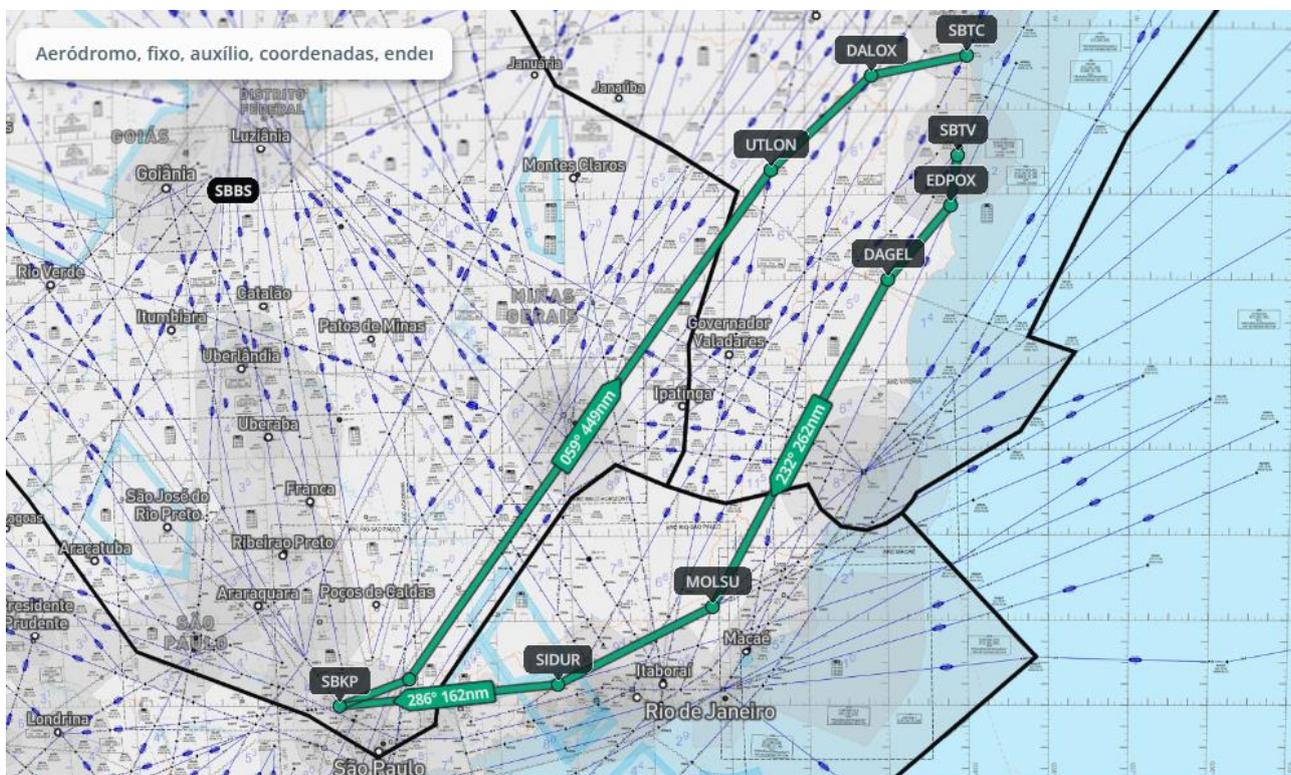


Obs.: sendo UZ42 uma aerovia de sentido único FL 250 e fixo DALOX (na UZ14), a 69 MN a SW-W (RM 101°) de SBTC e a 80 MN a SW (RM 078°) de SBIL

Pode-se verificar a desvio lateral, abandonando a UZ42, a partir do fixo SAVBI, garantindo uma maior separação da rota aos aeródromos de SBPS e SBTV

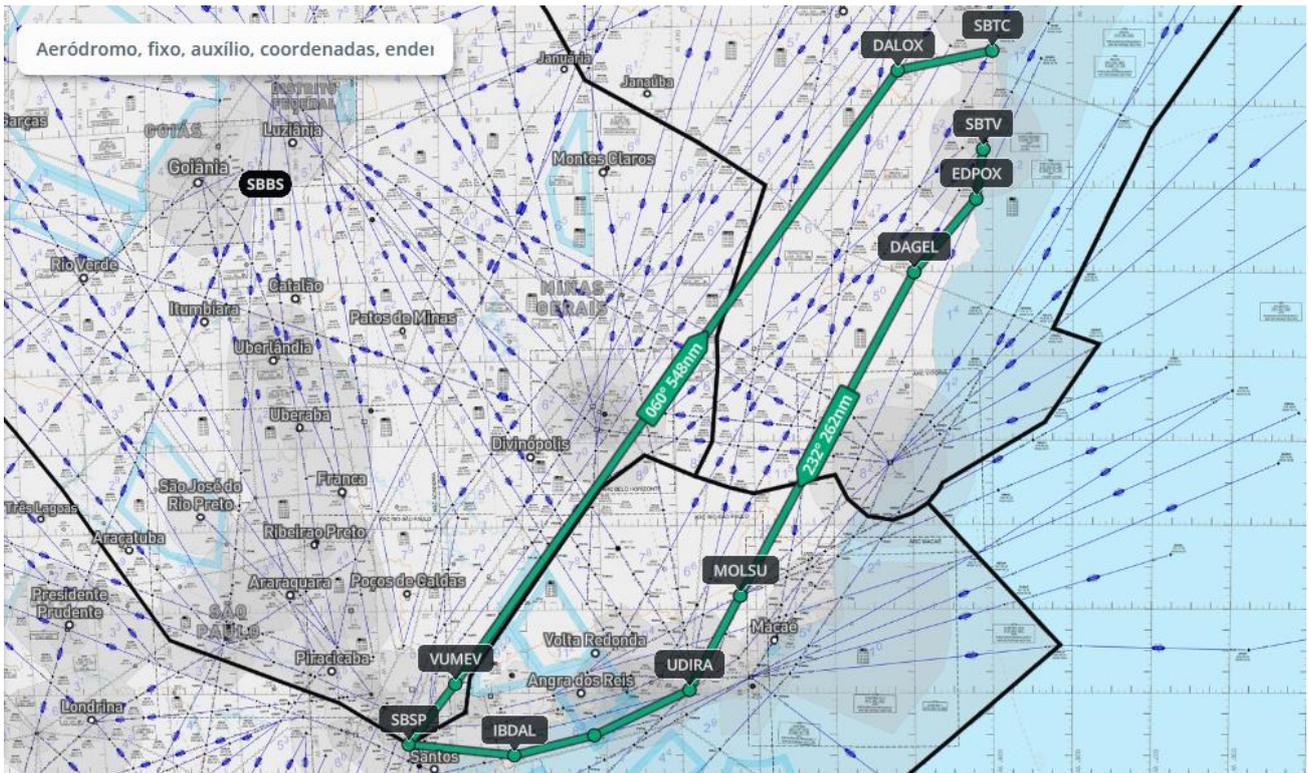


- SBGL: IMBAP UZ42 SAVBI DCT DALOX DCT;
- SBKP: KONVI UZ23 UTLON DCT DALOX DCT;



Obs.: sendo UZ23 uma aerovia de sentido único FL 250 e fixo DALOX (na UZ14), a 69 MN a SW-W (RM 101°) de SBTC e a 80 MN a SW (RM 078°) de SBIL

- SBSP: VUMEV UZ14 DALOX DCT;



Obs.: sendo UZ14 uma aerovia de sentido único FL 250, paralela à aerovia UZ23(utilizada por aeronave com origem em SBKP) e fixo DALOX (na UZ14), a 69 MN a SW-W (RM 101°) de SBTC e a 80 MN a SW (RM 078°) de SBIL

- SBGR: VUMEV UZ14 DALOX DCT;
- SBCF: KADOR UZ14 DALOX DCT; e,



- SBBH: KADOR UZ14 DALOX DCT.

Estas rotas preferencias que deverão ser seguidas por aeronaves com destino de Comandatuba (SBTC) são as mesmas rotas preferencias previstas para destino de Ilhéus (SBIL), que é fixo de aerovia (inferior) Z18.

Para o aeroporto de Ilhéus (SBIL), foi emitido o NOTAM B3131/24R (de alteração do NOTAM B3113/24), de 12/12/2024, com validade de 21/12/24 00:00 a 06/01/25(23:59Z), informando o procedimento de controle de fluxo ativo para aeronaves com destino ao aeroporto de Ilhéus (SBIL) com rotas preferenciais conforme os 7 seguintes aeródromos de origem - no Rio de Janeiro, em São Paulo e Campinas e em Belo Horizonte:

- SBRJ: IMBAP UZ42 SAVBI DCT DALOX;
- SBGL: IMBAP UZ42 SAVBI DCT DALOX;
- SBKP: KONVI UZ23 UTLON DCT DALOX;
- SBSP: VUMEV UZ14 DALOX;
- SBGR: VUMEV UZ14 DALOX;
- SBCF: KADOR UZ14 DALOX; e,
- SBBH: KADOR UZ14 DALOX.

Dados do CGNA dos relatórios estatísticos mostram que, em dezembro de 2023, o aeroporto de Porto Seguro (SBPS) teve 2.138 movimentos (média de 68,97 mov./dia); entre 21 e 31 de dezembro (11 dias, 35,5% do mês), foram 999 movimentos (43,1% do total do mês), uma média de 90,8 mov./dia (com máximo diário no período de 134 mov.). Em janeiro de 2024, foram 2.598 movimentos (83,8 mov./dia); entre 01 e 06 de janeiro, 628 movimentos, uma média de 104,7 mov./dia (com máximo diário de 149 mov.)

Dados do CGNA dos relatórios estatísticos mostram que, em dezembro de 2023, o aeroporto de Ilhéus (SBIL) teve 895 movimentos (média de 28,87 mov./dia); entre 21 e 31 de dezembro (11 dias, 35,5% do mês), foram 389 movimentos (39,5% do total do mês), uma média de 35,4 mov./dia (com máximo diário no período de 51 mov.). Em janeiro de 2024, foram 1.178 movimentos (38 mov./dia); entre 01 e 06 de janeiro (19,4% do mês), 211 movimentos (19,9% do movimento do mês), uma média de 35,2 mov./dia (com máximo diário de 43 mov.).