

3	REVISÃO REFERENTE A SOLICITAÇÃO DA CE1872/GTEL/2011	13/10/11	HGB	-	WV
2	ATENDENDO A COMENTÁRIOS	13/01/11	HGB	-	WV
1	ATEND. COMENTÁR. DA GEPLAN	26/11/10	HGB	-	WV
0	EMIÇÃO INICIAL	11/06/09	HGB	-	WV
Rev.	Modificação	Data	Projetista	Desenhista	Aprovo

ENGEVIX

Coordenador de Projeto	CREA / UF	Autor do Proj. / Resp. Técnico	CREA / UF	Co-autor	CREA / UF
WILSON VIEIRA	0600405580/SP	EDUARDO MINORU NAGAO 5060215720/SP		RICARDO R.S.	5061213470/SP
Coordenador do Contrato	CREA/UF	Coord. Adjunto Contrato	CREA/UF	Desenhista	
WILSON VIEIRA	0600405580/SP	ROMULO R. DA SILVA	0600897689/SP	-	
Número		Conferido	CREA/UF	Escala	Data
1180/00-IL-MD-1001		EDUARDO MINORU NAGAO 5060215720/SP		S/E	11/06/2010

			Sítio		
			AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS HERCÍLIO LUZ		
Área do sítio			GERAL		
Escala	Data	Desenhista	Especialidade / Subespecialidade		
S/E	11/06/2010	-	INFRAESTRUTURA / TERRAPLENAGEM		
Fiscal do Contrato		Rubrica	Tipo / Especificação do documento		
GUILHERME SOLDATELLI			MEMORIAL DESCRITIVO		
Fiscal Técnico		CREA / UF	Tipo de obra		Classe geral do projeto
EDSON RICHTER		17.269-D / PR	CONSTRUÇÃO		PROJETO EXECUTIVO
Gestor do Contrato		Rubrica	Substitui a		Substituída por
ANGELA CRISTINA BAHR					
Termo de Contrato Nº			Codificação		
136-ST/2009/0008			FL.01/104.75/03480/03		

INDICE

1- INTRODUÇÃO	3
2 – INFORMAÇÕES GERAIS DO AEROPORTO.....	3
3- MELHORIAS FUNCIONAIS PROPOSTAS	4
4 – TERRAPLENAGEM.....	6

1– INTRODUÇÃO

O presente documento tem por objetivo apresentar a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO – o memorial descritivo de terraplenagem, referente a elaboração do projeto executivo de ampliação do Aeroporto Internacional de Florianópolis, no estado de Santa Catarina.

2 – INFORMAÇÕES GERAIS DO AEROPORTO

O Aeroporto Internacional de Florianópolis/SC, cerca de 12 km do centro de Florianópolis, capital do Estado.

Instalado em sítio de aproximadamente 8,9 km² de área, na elevação 6 m, temperatura de referência de 29,3°C, tem como ponto de referência do aeroporto as seguintes coordenadas geográficas: latitude 27°40'13" S e longitude 48°33'08" W.

O aeroporto possui tráfego aéreo internacional, doméstico nacional, doméstico regional, geral e militar, operando durante 24h por dia. A classificação com relação a utilização do aeródromo é público/militar, com tipo de operação: VFR/IFR – Precisão; Código da Pista (ICAO): 4D; Código de zona de proteção: 4; Classe Com. Aeronáutica: A e Categoria tarifária: 2° Categoria.

O sistema de pistas é composto de uma pista principal de pouso e decolagem na orientação 14/32, com 2.300 m de extensão e 45 m de largura e uma pista de pouso e decolagem na orientação 03/21, com 1.500 m de extensão por 45 m de largura. Estas pistas se cruzam próximo as cabeceiras 03 e 14, anguladas em 70°.

A pista principal de pouso e decolagem 14/32 possui pavimento em concreto asfáltico com PCN 48 F/B/W/T, com áreas de parada com 60 m x 45 m em ambas as cabeceiras e sem zonas livres de obstáculos (clearway). A pista possui área de giro com 30 m de raio nas cabeceiras 14 e 32 e área de giro intermediária localizada a 715 m da cabeceira 32.

A pista de pouso e decolagem secundária 03/21 possui pavimento rígido em concreto de cimento Portland com PCN 26 R/B/X/T, não apresentando área de paradas, área livre de obstáculos (clearway) nem área de giro.

As pistas de taxiways "A" e "B" do sistema possuem uma extensão total de aproximadamente 430 m em pavimento de concreto asfáltico, com PCN 48F/B/X/T, além da pista taxiway "C", interligado a pista 03/21 ao pátio da base aérea;

O aeroporto possui vários pátios, sendo os principais divididos em pátio principal e secundário, atendendo as aeronaves de passageiros e de carga, além de um terceiro pátio destinado a aviação geral.

O pátio principal possui 105 m x 207 m, utilizado pelas aeronaves do transporte doméstico e internacional. Seu suporte é de PCN 48 F/B/X/T no pátio em pavimento flexível com capacidade para 5 posições de estacionamento. O pátio secundário possui área de 21.840 m².

O pátio de aviação geral possui área de 3.318 m² e capacidade para 5 aeronaves de pequeno porte, além da área ampliada do pátio secundário de 7.440 m², com capacidade para 9 aeronaves de médio porte da aviação geral. Os helicópteros pousam em posição na frente ao pátio auxiliar.

O pátio de equipamentos de rampa existente está localizado entre o pátio principal e secundário, ocupando uma área total de 2.064 m².

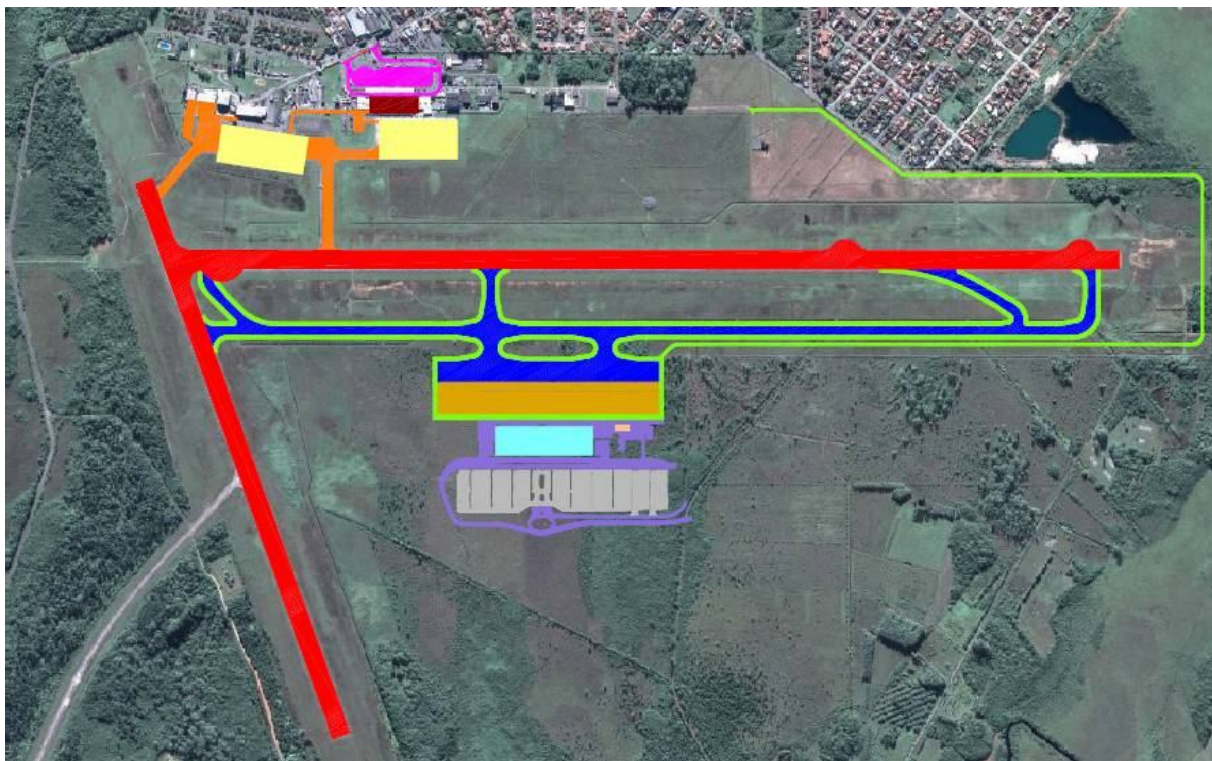
Destaca-se que atualmente a pista de pouso e decolagem 14/32 possui restrição na operação de aeronaves de grande porte com peso máximo de decolagem devido ao comprimento de pista e a capacidade de suporte da pista PCN. Como exemplo, a aeronave MD-11 possui 14% de restrição ao peso máximo de decolagem e o B-747/400 possui 16,5% de restrição.

3- MELHORIAS FUNCIONAIS PROPOSTAS

As áreas em estudo referentes a ampliação do Aeroporto Internacional de Florianópolis, são as seguintes:

- implantação de taxiways, que interligam no pátio de aeronaves à pista de pouso e decolagem existente;
- implantação do novo pátio de estacionamento e aeronaves;
- implantação da nova área de estacionamento de equipamento de rampa;
- implantação do novo Terminal de Passageiros e Serviços (TPS);
- implantação de vias de serviço que interligam o TPS ao pátio;
- novos acessos viários e estacionamento de veículos.

A seguir se mostram os locais onde serão realizadas essas obras:



Existente:

- Pistas de Pouso e Decolagem
- Taxiways
- Pátio de Aeronaves
- Estacionamento de Veículos
- Terminal de Passageiros

Projetado:

- Taxiways
- Vias de Serviço e Acostamento das Taxiways
- Pátio de Aeronaves
- Vias de Acesso
- Estacionamento de Veículos
- Terminal de Passageiros
- Equipamentos de Rampa

4 – TERRAPLENAGEM

O projeto de terraplenagem foi elaborado a partir do projeto geométrico, das sondagens realizadas e do projeto de pavimentação.

O projeto de terraplenagem consiste da limpeza da área de ampliação, a regularização da faixa básica através de operação de corte e escavação da caixa do pavimento com substituição do solo existente por material proveniente de jazida.

Os volumes de material excedente originam-se exclusivamente das caixas para execução da estrutura dos pavimentos e da demolição das estruturas existentes, sendo depositados em locais destinados a bota-fora, previamente selecionados.

Para os materiais de 1ª e 2ª categoria, provenientes de corte e/ou obtidos em caixas de empréstimos (Jazida Moriá), utilizados nos aterros ou no reforço do subleito foi considerado um fator de redução corte/aterro de 1,25. Para os materiais de aterros lançados o fator considerado é de 1,10.

Nas plantas de projeto estão detalhadas as seções transversais e perfil longitudinal com as respectivas cotas do movimento de terra.

A metodologia de execução dos serviços está descrita nas especificações técnicas.