



PEZR - PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO - SOBREPOSIÇÃO DAS CURVAS DE RUÍDO DA SITUAÇÃO ATUAL E SITUAÇÃO FUTURA  
ESC. 1:7.500

| COORDENADAS GEODIRFICAS - SITUAÇÃO ATUAL |  |                |             |               |
|--|--|----------------|-------------|---------------|
| LOCALIZAÇÃO                              | COORDENADAS - SISTEMA DE COORDENADAS WGS84 |                |             |               |
|  | LATITUDE                                   | LONGITUDE      | E (m)       | N (m)         |
| AERODROMO                                | 10°59'07.000"S                             | 37°04'24.000"W | 710.523.952 | 8.784.973.723 |
| CABECERA 12                              | 10°59'1.288"S                              | 37°04'40.283"W | 709.758.017 | 8.785.154.767 |
| CABECERA 30                              | 10°59'3.719"S                              | 37°03'37.123"W | 711.947.929 | 8.785.065.400 |
| TESTE DE MOTOR                           | 10°59'8.255"S                              | 37°04'23.587"W | 710.536.471 | 8.784.935.084 |

| COORDENADAS GEODIRFICAS - SITUAÇÃO FUTURA |  |                |             |               |
|---|--|----------------|-------------|---------------|
| LOCALIZAÇÃO                               | COORDENADAS - SISTEMA DE COORDENADAS WGS84 |                |             |               |
|   | LATITUDE                                   | LONGITUDE      | E (m)       | N (m)         |
| AERODROMO                                 | 10°59'07.000"S                             | 37°04'24.000"W | 710.523.952 | 8.784.973.723 |
| CABECERA 12                               | 10°59'0.889"S                              | 37°05'04.107"W | 709.419.640 | 8.785.168.578 |
| CABECERA 30                               | 10°59'3.551"S                              | 37°03'40.281"W | 711.707.443 | 8.785.071.541 |
| TESTE DE MOTOR                            | 10°59'11.869"S                             | 37°04'33.688"W | 710.228.893 | 8.784.826.104 |

| PISTA DE POUSO E DECOLAGEM - SITUAÇÃO ATUAL |                 |          |              |
|---|-----------------|----------|--------------|
| PISTA                                       | COMPRIMENTO (m) | CABECERA | ALTITUDE (m) |
| CAB 1230                                    | 2.200           | 12       | 7,24         |
|   | 2.200           | 30       | 5,73         |

| PISTA DE POUSO E DECOLAGEM - SITUAÇÃO FUTURA |                 |          |              |
|--|-----------------|----------|--------------|
| PISTA  | COMPRIMENTO (m) | CABECERA | ALTITUDE (m) |
| CAB 1230                                     | 2.610           | 12       | 8,16         |
|  | 2.500           | 30       | 6,74         |

| UTILIZAÇÃO DAS CABECERAS |          |             |         |
|--------------------------|----------|-------------|---------|
| PISTA                    | CABECERA | % DECOLAGEM | % POUSO |
| CAB 1230                 | 12       | 98,00%      | 98,00%  |
|                          | 30       | 2,00%       | 2,00%   |

| PARÂMETROS DO AERODROMO            |        |
|------------------------------------|--------|
| PARÂMETRO                          | VALOR  |
| Temperatura de referência (°C)     | 30,70  |
| Elevação (m)                       | 7,00   |
| Umidade relativa média em 2019 (%) | 72,35  |
| Pressão QNH média em 2019 (mmHg)   | 761,04 |
| Velocidade média do vento (km/h)   | 14,80  |

| PARÂMETROS DO TESTE DE MOTOR |          |
|------------------------------|----------|
| ITEM                         | VALOR    |
| Aeronave                     | 8737-890 |
| Dição (graus)                | 0,00     |
| Potência de motor (%)        | 80,00    |
| Duração do teste (min)       | 5,00     |
| Número de testes (diurno)    | 1,00     |
| Número de testes (noturno)   | 1,00     |

| PARÂMETROS DA CABECERA 12 - SITUAÇÃO ATUAL |       |
|--|-------|
| PARÂMETRO                                  | VALOR |
| Elevação (m)                               | 7,24  |
| Ângulo de aproximação (graus)              | 3,00  |
| Altura de cruzamento da cabeceira (m)      | 15,24 |

| PARÂMETROS DA CABECERA 30 - SITUAÇÃO ATUAL |       |
|--|-------|
| PARÂMETRO                                  | VALOR |
| Elevação (m)                               | 6,73  |
| Ângulo de aproximação (graus)              | 3,00  |
| Altura de cruzamento da cabeceira (m)      | 15,24 |

| PARÂMETROS DA CABECERA 12 - SITUAÇÃO FUTURA |       |
|---|-------|
| PARÂMETRO                                   | VALOR |
| Elevação (m)                                | 8,16  |
| Ângulo de aproximação (graus)               | 3,00  |
| Altura de cruzamento da cabeceira (m)       | 15,24 |

| PARÂMETROS DA CABECERA 30 - SITUAÇÃO FUTURA |       |
|---|-------|
| PARÂMETRO                                   | VALOR |
| Elevação (m)                                | 6,74  |
| Ângulo de aproximação (graus)               | 3,00  |
| Altura de cruzamento da cabeceira (m)       | 15,24 |

| MIX ANUAL POR AERONAVE - SITUAÇÃO ATUAL |                               |        |
|---|-------------------------------|--------|
| AERONAVE                                | PERCENTAGEM DE MOVIMENTOS (%) | %      |
| A320X320                                | 8,84%                         | 10,49% |
| 737000                                  | 22,38%                        | 27,17% |
| A319-131                                | 1,20%                         | 1,46%  |
| ATR72                                   | 20,03%                        | 24,32% |
| 737000                                  | 6,04%                         | 7,33%  |
| EMB195                                  | 3,75%                         | 4,58%  |
| A321-232                                | 4,87%                         | 5,88%  |
| LEARO                                   | 12,88%                        | 15,62% |
| FAL20A                                  | 2,64%                         | 3,22%  |
| SAS36N                                  | 17,48%                        | 21,23% |
| GV                                      |                               | 0,81%  |

| MIX ANUAL POR AERONAVE - SITUAÇÃO FUTURA |                               |        |
|--|-------------------------------|--------|
| AERONAVE                                 | PERCENTAGEM DE MOVIMENTOS (%) | %      |
| A320X320                                 | 10,49%                        | 12,23% |
| 737000                                   | 27,17%                        | 32,86% |
| A319-131                                 | 1,46%                         | 1,75%  |
| ATR72                                    | 24,32%                        | 29,24% |
| 737000                                   | 7,33%                         | 8,82%  |
| EMB195                                   | 4,58%                         | 5,50%  |
| A321-232                                 | 5,88%                         | 7,05%  |
| LEARO                                    | 15,62%                        | 18,84% |
| FAL20A                                   | 3,22%                         | 3,91%  |
| SAS36N                                   | 21,23%                        | 25,64% |
| GV                                       | 0,81%                         | 0,98%  |

| NÚMERO DE DECOLAGENS DO DIA MÉDIO DE 2019 |       |        |       |         |
|---|-------|--------|-------|---------|
| CATEGORIA                                 | ETAPA | DIA    | NOITE | %       |
| H   | 1     | 2.168  | 1.215 | 17,48%  |
| A   | 1     | 2.072  | 1.162 | 12,86%  |
| B   | 1     | 0.540  | 0.302 | 2,64%   |
| C   | 1     | 2.661  | 1.744 | 24,32%  |
|   | 2     | 5.651  | 2.916 | 67,02%  |
| TOTAL                                     |       | 12.402 | 6.953 | 100,00% |

| NÚMERO DE DECOLAGENS DO DIA MÉDIO DE 2049 |       |        |        |         |
|---|-------|--------|--------|---------|
| CATEGORIA                                 | ETAPA | DIA    | NOITE  | %       |
| H   | 1     | 4.981  | 2.798  | 12,23%  |
| A   | 1     | 1.588  | 0.919  | 5,08%   |
| B   | 1     | 0.326  | 0.189  | 1,26%   |
| C   | 1     | 10.630 | 6.967  | 81,37%  |
|   | 2     | 22.570 | 11.645 | 87,02%  |
| TOTAL                                     |       | 49.803 | 22.874 | 100,00% |

| NÚMERO DE POUSOS DO DIA MÉDIO DE 2019 |        |        |         |
|---------------------------------------|--------|--------|---------|
| CATEGORIA                             | DIA    | NOITE  | %       |
| H                                     | 2.159  | 1.249  | 17,48%  |
| A                                     | 2.063  | 1.154  | 12,86%  |
| B                                     | 0.537  | 0.311  | 2,64%   |
| C                                     | 33.058 | 19.126 | 81,37%  |
| TOTAL                                 | 40.828 | 23.560 | 100,00% |

| NÚMERO DE POUSOS DO DIA MÉDIO DE 2049 |        |        |         |
|---------------------------------------|--------|--------|---------|
| CATEGORIA                             | DIA    | NOITE  | %       |
| H                                     | 4.970  | 2.875  | 12,23%  |
| A                                     | 1.584  | 0.919  | 5,08%   |
| B                                     | 0.326  | 0.189  | 1,26%   |
| C                                     | 33.058 | 19.126 | 81,37%  |
| TOTAL                                 | 40.828 | 23.560 | 100,00% |

| MOVIMENTOS TOTAIS |                     |                          |                           |
|-------------------|---------------------|--------------------------|---------------------------|
| HORIZONTE         | TOTAL DE MOVIMENTOS | PERCENTUAL VOZOS DIURNOS | PERCENTUAL VOZOS NOTURNOS |
| ANO 2019          | 9.377               | 63,71%                   | 36,29%                    |
| ANO 2049          | 40.083              | 63,71%                   | 36,29%                    |

| ROTAS DE DECOLAGEM |                                 |      |
|--------------------|---------------------------------|------|
| CABECERA           | PROCEDIMENTO                    | RAIO |
| CAB 12             | SEGUIMENTO DE RETA (VER NOTA 4) | -    |
| CAB 30             | SEGUIMENTO DE RETA (VER NOTA 4) | -    |

| ROTAS DE APROXIMAÇÃO |                                   |      |
|----------------------|-----------------------------------|------|
| CABECERA             | PROCEDIMENTO                      | RAIO |
| CAB 12               | CURVILINEADO DIREITO DE ÂNGULO 7° | 1 km |
| CAB 30               | SEGUIMENTO DE RETA (VER NOTA 4)   | -    |

**LEGENDA**

- CURVA DE RUÍDO 65 dB - SITUAÇÃO ATUAL
- CURVA DE RUÍDO 70 dB - SITUAÇÃO ATUAL
- CURVA DE RUÍDO 75 dB - SITUAÇÃO ATUAL
- CURVA DE RUÍDO 80 dB - SITUAÇÃO ATUAL
- CURVA DE RUÍDO 85 dB - SITUAÇÃO ATUAL
- CURVA DE RUÍDO 65 dB - SITUAÇÃO FUTURA
- CURVA DE RUÍDO 70 dB - SITUAÇÃO FUTURA
- CURVA DE RUÍDO 75 dB - SITUAÇÃO FUTURA
- CURVA DE RUÍDO 80 dB - SITUAÇÃO FUTURA
- CURVA DE RUÍDO 85 dB - SITUAÇÃO FUTURA
- PISTA DE POUSO E DECOLAGEM
- LIMITE PATRIMONIAL
- LIMITE DOS MUNICÍPIOS

**ESPECIFICAÇÕES**

1) MÉTRICA UTILIZADA: DNL.

**NOTAS GERAIS**

- 1) PARA MELHOR VISUALIZAÇÃO, RECOMENDA-SE IMPRIMIR EM CORES;
- 2) UNIDADES DE MEDIDA EM METROS, SALVO INDICAÇÃO CONTRÁRIA;
- 3) SISTEMA DE COORDENADAS GEODIRFICAS UTILIZADO: WGS-84, FUSO 24 SUL;
- 4) OS PROCEDIMENTOS ANALISADOS PARA POUSO E DECOLAGEM ESTÃO EM CONFORMIDADE COM AS CARTAS IAC E SID. ATRAVÉS DA REALIZAÇÃO DE ANÁLISE DAS ROTAS, PODE-SE CONCLUIR QUE OS TRECHOS CURVILINEOS APRESENTADOS NAS CARTAS ESTÃO NUMA ALTITUDE QUE NÃO IMPACTAM AS CURVAS DE RUÍDO.

| USO DO SOLO   | NÍVEL DE RUÍDO MÉDIO DIÁRIO (dB) |       |       |       |       |
|---|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|
|   | < 65                             | 65-70 | 70-75 | 75-80 | > 85  |
| <b>RESIDENCIAL</b>  |                                  |       |       |       |       |
| Residências uni e multifamiliares   | S                                | N (1) | N (1) | N     | N     |
| Albergamentos temporários (exemplos: hotéis, motéis e pousadas ou empreendimentos equivalentes)   | S                                | N (1) | N (1) | N (1) | N     |
| Locais de permanência prolongada (exemplos: presídios, orfanatos, asilos, quartéis, maternidades, centros de saúde, centros de recuperação ou empreendimentos equivalentes)   | S                                | N (1) | N (1) | N     | N     |
| <b>USOS PÚBLICOS</b>  |                                  |       |       |       |       |
| Educação (exemplos: universidades, bibliotecas, faculdades, creches, escolas, colégios ou empreendimentos equivalentes)   | S                                | N (1) | N (1) | N     | N     |
| Saúde (exemplos: hospitais, sanatórios, clínicas, casas de saúde, centros de reabilitação ou empreendimentos equivalentes)  | S                                | 25    | 30    | N     | N     |
| Igrejas, auditórios e salas de concerto (exemplos: igrejas, templos, associações religiosas, centros culturais, museus, galerias de arte, cinemas, teatros ou empreendimentos equivalentes)                                   | S                                | 25    | 30    | N     | N     |
| Serviços governamentais (exemplos: pontos de atendimento, centros, agências ou empreendimentos equivalentes)  | S                                | S     | 25    | 30    | N     |
| Transportes (exemplos: terminais rodoviários, ferroviários, aeroportos, marítimos de carga e passageiros ou empreendimentos equivalentes)   | S                                | S     | 25    | 30    | 35    |
| Estacionamentos (exemplos: edifícios garagem ou empreendimentos equivalentes)   | S                                | S     | 25    | 30    | N     |
| <b>USOS COMERCIAIS E SERVIÇOS</b>   |                                  |       |       |       |       |
| Escritórios, lojas e profissional liberal (exemplos: escritórios, lojas e lojas comerciais, consultórios ou empreendimentos equivalentes)   | S                                | S     | 25    | 30    | N     |
| Comércio atacadista, materiais de construção e equipamentos de grande porte   | S                                | S     | 25    | 30    | 35    |
| Comércio varejista  | S                                | S     | 25    | 30    | N     |
| Serviços de utilidade pública (exemplos: câmbios, corretores, estações de tratamento de água e esgoto, reservatórios de água, geração e distribuição de energia elétrica, Copas de Bombeiros ou empreendimentos equivalentes) | S                                | S     | 25    | 30    | 35    |
| Serviços de comunicação (exemplos: estações de rádio e televisão ou empreendimentos equivalentes)   | S                                | S     | 25    | 30    | N     |
| <b>USOS INDUSTRIAIS E DE PRODUÇÃO</b>   |                                  |       |       |       |       |
| Indústrias em geral   | S                                | S     | 25    | 30    | 35    |
| Indústrias de precisão (Exemplos: fotografia e óptica)  | S                                | S     | 25    | 30    | N     |
| Agricultura e floresta  | S                                | S (2) | S (3) | S (4) | S (4) |
| Criação de animais e pecuária   | S                                | S (2) | S (3) | N     | N     |
| Mineração e pesca (Exemplos: produção e extração de recursos naturais)  | S                                | S     | S     | S     | S     |
| <b>USOS RECREACIONAIS</b>   |                                  |       |       |       |       |
| Estádios de esportes ao ar livre e ginásios   | S                                | S     | S     | N     | N     |
| Conchas acústicas ao ar livre e anfiteatros   | S                                | N     | N     | N     | N     |
| Exposições agrícolas e zoológicos   | S                                | S     | N     | N     | N     |
| Parques, parques de diversões, acampamentos ou empreendimentos equivalentes   | S                                | S     | S     | N     | N     |
| Campos de golfe, hipódromos e parques aquáticos   | S                                | S     | 25    | 30    | N     |

**CONVENÇÕES:**

S (S1) - Abaixo de 65 dB  
 S (S2) - Acima de 65 dB  
 S (S3) - uso do solo e edificações relacionadas compatíveis sem restrições  
 N (N1) - uso do solo e edificações relacionadas não compatíveis  
 25, 30, 35 - uso do solo e edificações relacionadas geralmente compatíveis. Medidas para atingir uma redução de nível de ruído de 25, 30 ou 35 dB devem ser incorporadas no planejamento das edificações onde houver permanência prolongada de pessoas

**NOTAS:**

(1) Sempre que os órgãos determinarem que os usos devam ser permitidos, devem ser adotadas medidas para atingir uma RR de pelo menos 25 dB.  
 (2) Edificações residenciais requerem uma RR de 25 dB.  
 (3) Edificações residenciais requerem uma RR de 30 dB.  
 (4) Edificações residenciais não são compatíveis.

**DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA**

| COORDENAÇÃO     | TÍTULO / ESPECIFICAÇÃO DO DOCUMENTO  | FORMATO |
|-----------------|--|---------|
| SBAR-GR-003-008 | AEROPORTO DE ARACAJU (SBAR) - ANEXO 2 - PLANTA DE LIMITE PATRIMONIAL         | DWG     |
| SBAR-GR-005-009 | AEROPORTO DE ARACAJU (SBAR) - ANEXO 4 - QUESITO TÉCNICO DA IMPLANTAÇÃO FINAL | DWG     |
| IRAC 16110201   | IRAC 161 - PLANOS DE ZONEAMENTO DE RUÍDO DE AERODROMOS - FERRUGEM 03         | PDF     |

| QA | ENFERMAGEM | DESENVOLVIMENTO | PROJETISTA | PROJETISTA | PROJETISTA |
|----|------------|-----------------|------------|------------|------------|
| Nº | DESCRIÇÃO  | DATA            | AUTOR      | DESENHISTA | APROVAÇÃO  |
|    |            |                 |            |            |            |

**INFRAWAY**  
ENGENHARIA

RESPONSÁVEL CLIENTE: Eng. Líliane Neto Rigoni (CREA SP 56899/0-8)

RESPONSÁVEL PROJETISTA: Eng. Nathana Alcibiana Lima (CREA SP 56899/0-8)

RESPONSÁVEL PROJETISTA: Eng. Eduardo Senha Borges (CREA SP 56899/0-8)

**GERAL**

ZONA DE RUÍDO  
 PLANTA GERAL  
 PEZR - PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO

| CLIENTE         | DATA GERAL | CODIGO PROJETISTA | GERENTE PROJETO |
|-----------------|------------|-------------------|-----------------|
| SBAR-GR-005-007 | 11/2021    | 005               | EDUARDO BORGES  |
| SBAR-GR-005-007 | 04         | 01/01             |                 |