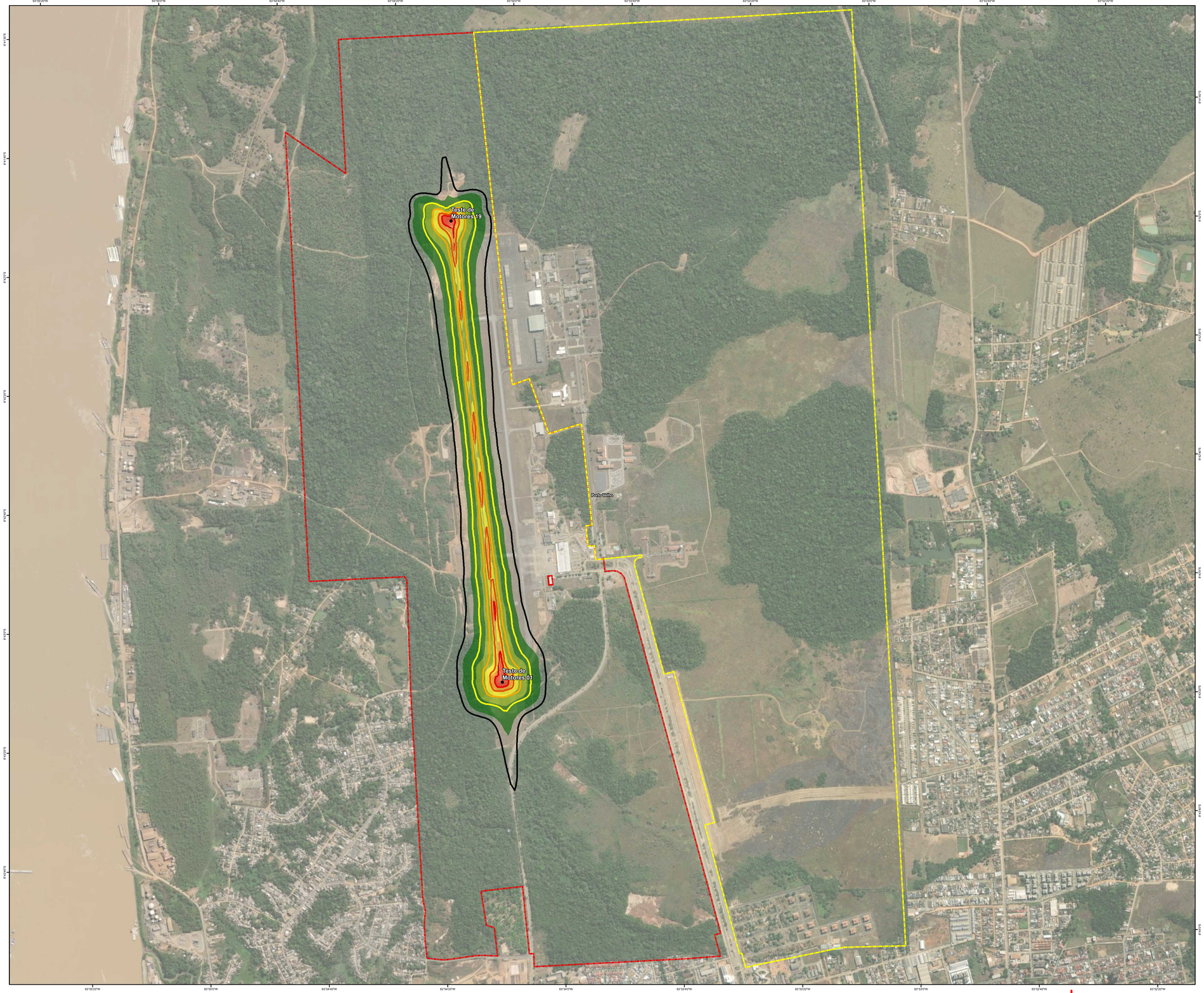


AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO VELHO
GOVERNADOR JORGE TEIXEIRA DE OLIVEIRA - SBPV

PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO - PEZR
MAPA DE SUPERPOSIÇÃO - CENÁRIO 1 (2024) NO CENÁRIO 2 (2043)

Informações Complementares

Autor: Sonora Engenharia
Fonte: Aviation Environmental Design Tool;
Google Satélite Image (Imagem); IBGE e OpenStreetMap
Datum: SIRGAS 2000 (EPSG: 4674)

Escala: **1:7.500**
Sistema de Coordenadas UTM:
Fuso 20
Datum SIRGAS 2000,
Falso *Easting*: 500km
Falso *Northing*: 1000km
Origem Meridiano Central: - 51°

0 50 100 200 300 Metros

N W E S

Data:
11/2025

Folha:
01 de 01

LEGENDA
- Pista - Cabeceiras
- Pista de pouso e decolagem
- Sistema viário

Limite Aeroportuário - SBPV

ZONEAMENTO
- Civil
- Militar

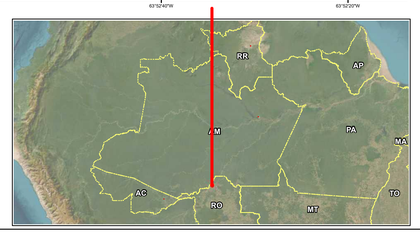
ÁREAS ESPECIAIS AEROPORTUÁRIAS

Curvas de ruído - Cenário 02 (2043)
- DNL, 65
- DNL, 70
- DNL, 75
- DNL, 80
- DNL, 85

Curvas de ruído - Cenário 01 (2024)
- DNL, 65
- DNL, 70
- DNL, 75
- DNL, 80
- DNL, 85

Sonora engenharia

RESPONSÁVEL TÉCNICO:
EDSON BENÍCIO DE CARVALHO JÚNIOR
Engenheiro Civil CREA 31125/D – DF



I. Informações gerais do aeródromo
Nome do aeródromo: Aeroporto Internacional de Porto Velho
Designador ICAO: SBPV
Operador Aeroportuário: Vinci Airports
Município: Porto Velho (Rondônia)
Elevação do aeródromo: 89,9 m
Latitude: 08° 42' 49" S / Longitude: 63° 54' 10" W
Temperatura de referência: 30°C
Velocidade média do vento: 1,0 KT
Pressão: 1.001 mBar

II. Dados das Pistas de pouso e decolagens

Pista	Comprimento (m)	Cabeceiras					
		Cabeceira	Elevação (m)	Coordenadas WGS 84		% pouso	% decolagem
				Latitude	Longitude		
01/19	2400	01	87,5	508°43'12"	W63°54'06"	63,65%	70,08%
		19	89,6	508°41'54"	W63°54'11"	36,35%	29,92%

III. Movimentos Totais
Total de movimentos (pouso + decolagens):
Cenário 1 (ano 2024) = 9.450
Cenário 2 (ano 2043) = 17.000
% considerado de voos para todos os cenários:
diurnos: 66%
noturnos: 34%

IV. Aeronaves utilizadas (mix)

Equipamento	Uso	Cenário 1 (2024)	Cenário 2 (2043)
A20N	Civil	25,5%	25,5%
A21N	Civil	0,4%	0,4%
B737	Civil	0,2%	0,2%
E550	Civil	1,0%	1,0%
C208	Civil	15,6%	15,6%
E314	Militar	32,4%	32,4%
B738	Civil	8,8%	8,8%
E145	Militar/Civil	1,4%	1,4%
C550	Militar/Civil	1,9%	1,9%
AT72	Civil	0,6%	0,6%
E195	Civil	0,9%	0,9%
PA34	Militar/Civil	8,4%	8,4%
	Total	97,05%	97,05%

(Fonte: Vinci Airports– Histórico de pousos e decolagens)

V. Helicópteros (mix)

Equipamento	Uso	Cenário 1 (2024)	Cenário 2 (2043)
A109	Civil	0,17%	0,17%
AS50	Civil	2,35%	2,35%
EC30	Civil	0,17%	0,17%
R44	Civil	0,28%	0,28%
	Total	2,95%	2,95%

(Fonte: Vinci Airports– Histórico de pousos e decolagens)

Percentual das movimentações civis = 65%
Percentual das movimentações militares = 35%

VI. Principais rotas de pouso e decolagem aeronaves de asa fixa e asa rotativa
Rotas pouso: Linha reta para todas as cabeceiras
Rotas decolagem:

01	OMNI / ISURA 3A / MUPEG 3A	Após decolagem pela RWY 01, a aeronave segue pela OMNI até ISURA 3A, continuando para MUPEG 3A. A rota é RNAV com vetoração norte e nordeste.
	OMNI / ANAMIC 1C / NELIT 3A / OGLAM 2A / OSATU 2A	Saída pela RWY 01 com navegação via ANAME 1C, passando por NELIT 3A, OGLAM 2A e OSATU 2A.
19	OMNI / GUIMA 3B	Após decolagem da RWY 19, a rota GUIMA 3B leva a aeronave para o norte/nordeste, passando por fixes intermediários, conectando-se às aerovias transamazônicas. Navegação baseada em RNAV com apoio DME
	OMNI / ITAGU 3B / DIKAL 3B / ILSOV 3B	Saída RNAV pela RWY 19 com progressão pelos fixes ITAGU, DIKAL e ILSOV. A rota faz curva para oeste e sul, favorecendo conexões com aerovias de longo curso.

VII. Percentuais de operação das aeronaves (saída e chegada)

Cenário 1

CAB	ROTA	%UTILIZAÇÃO		A20N	A21N	B737	E550	C208	E314	B738	E145	C550	AT72	E195	PA34	A109	AS50	EC30	R66
1	APP1	63,65%	D	1,39	0,02	0,01	0,05	0,85	1,76	0,48	0,07	0,10	0,03	0,05	0,46	0,01	0,13	0,01	0,01
			N	0,72	0,01	0,01	0,03	0,44	0,91	0,25	0,04	0,05	0,02	0,02	0,24	0,00	0,07	0,00	0,01
19	APP2	36,35%	D	0,79	0,01	0,01	0,03	0,49	1,01	0,27	0,04	0,06	0,02	0,03	0,26	0,01	0,07	0,01	0,01
			N	0,41	0,01	0,00	0,02	0,25	0,52	0,14	0,02	0,03	0,01	0,01	0,13	0,00	0,04	0,00	0,00
	TOTAL	100%		3,31	0,05	0,03	0,13	2,02	4,20	1,14	0,18	0,24	0,07	0,11	1,09	0,02	0,30	0,02	0,04
1	DEP1	35,04%	D	0,76	0,01	0,01	0,03	0,47	0,97	0,26	0,04	0,06	0,02	0,03	0,25	0,00	0,07	0,00	0,01
			N	0,39	0,01	0,00	0,01	0,24	0,50	0,14	0,02	0,03	0,01	0,01	0,13	0,00	0,04	0,00	0,00
	DEP2	35,04%	D	0,76	0,01	0,01	0,03	0,47	0,97	0,26	0,04	0,06	0,02	0,03	0,25	0,00	0,07	0,00	0,01
			N	0,39	0,01	0,00	0,01	0,24	0,50	0,14	0,02	0,03	0,01	0,01	0,13	0,00	0,04	0,00	0,00
19	DEP3	14,96%	D	0,33	0,01	0,00	0,01	0,20	0,41	0,11	0,02	0,02	0,01	0,01	0,11	0,00	0,03	0,00	0,00
			N	0,17	0,00	0,00	0,01	0,10	0,21	0,06	0,01	0,01	0,00	0,01	0,06	0,00	0,02	0,00	0,00
	DEP4	14,96%	D	0,33	0,01	0,00	0,01	0,20	0,41	0,11	0,02	0,02	0,01	0,01	0,11	0,00	0,03	0,00	0,00
			N	0,17	0,00	0,00	0,01	0,10	0,21	0,06	0,01	0,01	0,00	0,01	0,06	0,00	0,02	0,00	0,00
	TOTAL	100%		3,31	0,05	0,03	0,13	2,02	4,20	1,14	0,18	0,24	0,07	0,11	1,09	0,02	0,30	0,02	0,04

APP = procedimento de chegada (pouso) / DEP = procedimento de saída (decolagem) / D = Diurno / N = Noturno

Cenário 2

CAB	ROTA	%UTILIZAÇÃO		A20N	A21N	B737	E550	C208	E314	B738	E145	C550	AT72	E195	PA34	A109	AS50	EC30	R66
1	APP1	63,65%	D	2,50	0,04	0,02	0,09	1,53	3,17	0,86	0,13	0,18	0,05	0,09	0,82	0,02	0,23	0,02	0,03
			N	1,29	0,02	0,01	0,05	0,79	1,63	0,44	0,07	0,09	0,03	0,04	0,42	0,01	0,12	0,01	0,01
19	APP2	36,35%	D	1,43	0,02	0,01	0,05	0,87	1,81	0,49	0,08	0,10	0,03	0,05	0,47	0,01	0,13	0,01	0,02
			N	0,73	0,01	0,01	0,03	0,45	0,93	0,25	0,04	0,05	0,02	0,03	0,24	0,00	0,07	0,00	0,01
	TOTAL	100%		5,95	0,09	0,05	0,23	3,64	7,55	2,05	0,32	0,43	0,13	0,21	1,96	0,04	0,55	0,04	0,06
1	DEP1	35,04%	D	1,38	0,02	0,01	0,05	0,84	1,75	0,47	0,07	0,10	0,03	0,05	0,45	0,01	0,13	0,01	0,01
			N	0,71	0,01	0,01	0,03	0,43	0,90	0,24	0,04	0,05	0,02	0,02	0,23	0,00	0,07	0,00	0,01
	DEP2	35,04%	D	1,38	0,02	0,01	0,05	0,84	1,75	0,47	0,07	0,10	0,03	0,05	0,45	0,01	0,13	0,01	0,01
			N	0,71	0,01	0,01	0,03	0,43	0,90	0,24	0,04	0,05	0,02	0,02	0,23	0,00	0,07	0,00	0,01
19	DEP3	14,96%	D	0,59	0,01	0,01	0,02	0,36	0,75	0,20	0,03	0,04	0,01	0,02	0,19	0,00	0,05	0,00	0,01
			N	0,30	0,00	0,00	0,01	0,19	0,38	0,10	0,02	0,02	0,01	0,01	0,10	0,00	0,03	0,00	0,00
	DEP4	14,96%	D	0,59	0,01	0,01	0,02	0,36	0,75	0,20	0,03	0,04	0,01	0,02	0,19	0,00	0,05	0,00	0,01
			N	0,30	0,00	0,00	0,01	0,19	0,38	0,10	0,02	0,02	0,01	0,01	0,10	0,00	0,03	0,00	0,00
	TOTAL	100%		5,95	0,09	0,05	0,23	3,64	7,55	2,05	0,32	0,43	0,13	0,21	1,96	0,04	0,55	0,04	0,06

APP = procedimento de chegada (pouso) / DEP = procedimento de saída (decolagem) / D = Diurno / N = Noturno

VIII. Testes de motores
Pontos de testes de motores para aeronaves maiores e menores que A320 e E312
01: Latitude (WGS – 84): 508°43'12";Longitude (WGS – 84): W63°54'06"
19: Latitude (WGS – 84): 508°41'54";Longitude (WGS – 84): W63°54'11"
N° de testes diurnos em cada ponto (por dia): 1
N° de testes noturnos em cada ponto (por dia): 1
Dados operacionais de cada teste:
% potência de motor: 60%
Duração do teste (minutos): 5 minutos
Orientação da aeronave (graus): 180°

IX. Uso do solo

Uso do Solo	Abaixo de 65	65–70	70–75	75–80	80–85	Acima de 85
Residências uni e multifamiliares	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Alojamentos Temporários (ex.: hotéis, motéis, pousadas ou equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N (1)	N	N
Locais de permanência prolongada (ex.: presídios, orfanatos, asilos, quartéis, mosteiros, conventos, apart hotéis, pensões ou equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Educacional (ex.: universidades, bibliotecas, faculdades, creches, escolas, colégios ou equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Saúde (ex.: hospitais, sanatórios, clínicas, casas de saúde, centros de reabilitação ou equivalentes)	S	25	30	N	N	N
Igrejas, auditórios e salas de concerto (ex.: igrejas, templos, associações religiosas, centros culturais, museus, galerias de arte, cinemas, teatros ou equivalentes)	S	25	30	N	N	N
Serviços governamentais (ex.: postos de atendimento, correios, alfandegas ou equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Transportes (ex.: terminais rodoviários, ferroviários, aeroportuários, marítimos, de carga e passageiros ou equivalentes)	S	S	25	30	35	35
Estacionamentos (ex.: edifício garagem ou equivalentes)	S	S	25	30	35	N
Escritórios, negócios e profissional liberal (ex.: escritórios, salas e salões comerciais, consultórios ou equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Comércio atacadista (ex.: materiais de construção, equipamentos de grande porte)	S	S	25	30	35	N
Comércio varejista	S	S	25	30	N	N
Serviços de utilidade pública (ex.: cemitérios, crematórios, estações de tratamento de água e esgoto, reservatórios de água, geração e distribuição de energia elétrica, Corpo de Bombeiros ou equivalentes)	S	S	25	30	35	N
Serviços de comunicação (ex.: estações de rádio e televisão ou equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Indústrias em geral	S	S	25	30	35	N
Indústrias de precisão (ex.: fotografia, ópticas)	S	S	25	30	N	N
Agricultura e floresta	S	S (2)	S (3)	S (4)	S (4)	S (4)
Criação de animais, pecuária	S	S (2)	S (3)	N	N	N
Mineração e pesca (ex.: produção e extração de recursos naturais)	S	S	S	S	S	S
Estádios de esportes ao ar livre, ginásios	S	S	S	N	N	N
Conchas acústicas ao ar livre e anfiteatros	S	N	N	N	N	N
Exposições agropecuárias e zoológicos	S	S	N	N	N	N
Parques, parques de diversões, acampamentos ou equivalentes	S	S	S	N	N	N
Campos de golfe, hípicas e parques aquáticos	S	S	25	30	N	N

S (Sim) = usos do solo e edificações relacionadas compatíveis sem restrições
N (Não) = usos do solo e edificações relacionadas não compatíveis.
25, 30, 35 = usos do solo e edificações relacionadas geralmente compatíveis. Medidas para atingir uma redução de nível de ruído – RR de 25, 30 ou 35 dB (A) são recomendadas para edificações especiais ou específicas para permanência prolongada de pessoas. **(1)** Sempre que os índices determinarem que os usos devem 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.