



**REFORMA E AMPLIAÇÃO DO
AEROPORTO DE POUSO ALEGRE**

MEMORIAL DESCRITIVO DE PROJETO
DE SISTEMA DE PROTEÇÃO CONTRA
DESCARGAS ATMOSFÉRICAS

JULHO DE 2020

Referências Cadastrais

Cliente Prefeitura Municipal de Pouso Alegre

Localização Pouso Alegre, Minas Gerais

Título Reforma Aeroporto

Contato Márcio Eli Barbosa Júnior

E-mail marcioelib@gmail.com

Líder do Projeto: Denis de Souza Silva

Coordenador: Aloísio Caetano Ferreira

Projeto/centro de custo: 26-2019.14

Data do documento: 06/07/2020

Elaborador/Autor	Flávia Cristina Barbosa	Engenheira Civil
Verificador/aprovador	Aloisio Caetano Ferreira	Coordenador do projeto

Isenção de Responsabilidade:

Este documento é confidencial, destinando-se ao uso exclusivo do cliente, não podendo ser reproduzido por qualquer meio (impresso, eletrônico e afins) ainda que em parte, sem a prévia autorização escrita do cliente.

Este documento foi preparado pela Dac Engenharia com observância das normas técnicas de Pouso Alegre e em estrita obediência aos termos do pedido e contrato firmado com o cliente. Em razão disto, a Dac Engenharia isenta-se de qualquer responsabilidade civil e criminal perante o cliente ou terceiros pela utilização deste documento, ainda que parcialmente, fora do escopo para o qual foi preparado.



Equipe Técnica

Responsável Técnico – Projetos Cívicos

Flávia Cristina Barbosa Engenheira Civil	<i>Flávia C. Barbosa</i>
Nº CREA: MG 187.842/D	Nº ART:

Coordenação

Aloisio Caetano Ferreira	<i>A C F.</i>
Nº CREA: MG 97.132/D	Engenheiro Hídrico

Elaboração

Denis de Souza Silva	Engenheiro Hídrico
German Lozano	Engenheiro Mecânico
William Baradel Lari	Engenheiro Civil
Fabiana Yoshinaga	Engenheira Civil
Camila Andrade	Engenheira Civil
Thais Viviane Coimbra	Engenheira Civil
Diego Moutinho Caetano	Engenheiro Civil
Felipe Guimarães Alexandre	Engenheiro Civil
Jonas Guerreiro Gonçalves	Engenheiro Civil
Igor Paiva Lopes	Estag. Engenharia Hídrica
Bianca Baruk	Estag. Engenharia Civil
Paulo César	Estag. Engenharia Ambiental
Pedro Justiniano	Estag. Engenharia Civil



Índice

1.	OBJETIVO.....	2
2.	CONDIÇÕES GERAIS	3
3.	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS.....	4
3.1.	Principais fatores	4
3.2.	Subsistema de captação	4
3.3.	Subsistema de descida	4
3.4.	Subsistema de aterramento	4
3.5.	Notas	5
4.	OUTRAS RECOMENDAÇÕES	6
5.	REFERÊNCIAS	7

Lista de Figuras

Figura 1 - Localização do AEROPORTO.....	1
--	---



Apresentação

O Aeroporto Regional de Pouso Alegre, fica a 8 km do centro. Possui pista asfaltada de 1.280 metros, pátio para estacionamento de aeronaves de 3.200 m², dois hangares e um terminal de passageiros com forme a Figura 1.



Figura 1 - Localização do AEROPORTO.

Fonte: Google Earth



1. OBJETIVO

O presente memorial refere-se à elaboração de Projeto de Sinalização Horizontal de Pista e Pátio e tem por objetivo estabelecer condições e características técnicas para execução dos serviços relativos à obra da Reforma do Aeroporto de Pouso Alegre.

Este memorial foi elaborado utilizando as normas vigentes **NBR 10855 – SINALIZAÇÃO HORIZONTAL DE PISTA E PÁTIO**, **NBR 7732 – CABOS ELÉTRICOS PARA AUXÍLIO LUMINOSOS EM AEROPORTOS, NA TENSÃO DE 3,6 KV/6KV** e **NBR 7733 - Instalação de Sistema de Proteção Contra Descargas Atmosféricas (SPDA)**, de acordo com a norma **NBR 5419/2015**.



2. CONDIÇÕES GERAIS

A fim de se evitar falsas expectativas sobre o sistema de proteção é importante ressaltar algumas informações relevantes, que se seguem:

- A descarga elétrica atmosférica (raio) é um fenômeno da natureza absolutamente imprevisível e aleatório, tanto em relação às suas características elétricas (intensidade de corrente, tempo de duração, etc), como em relação aos efeitos danosos decorrentes de sua incidência sobre as edificações.
- Nada em termos práticos pode ser feito para se impedir a "queda" de uma descarga em determinada região. Não existe "atração" a longas distâncias, sendo os sistemas prioritariamente receptores. Assim sendo, as soluções internacionalmente aplicadas buscam tão somente minimizar os danos a partir da colocação de pontos preferenciais de captação e condução segura da descarga para a terra.
- A implantação e manutenção de sistemas de proteção (para-raios) é normalizada pela NBR 5419 que possui 4 partes, sendo: Parte 1 - Princípio gerais; Parte 2 – Gerenciamento de risco; Parte 3 – Danos Físicos a estrutura e perigo à vida; Parte 4 – Sistemas elétricos e eletrônicos internos na estrutura.
- Somente os projetos elaborados com base em disposições destas normas podem assegurar uma instalação dita eficiente e confiável. Entretanto, esta eficiência nunca atingirá os 100% mesmo estando estas instalações sujeitas a falhas de proteção. As mais comuns são a destruição de pequenos trechos do revestimento das fachadas de edifícios, de quinas da edificação, ou, ainda, de trechos de telhados.
- Para a proteção de equipamentos eletrônicos faz se necessário à utilização do dispositivo contra surtos – DPS, o qual ira proteger todos os equipamentos eletrônicos internos que o local possuir.
- Os sistemas implantados de acordo com a Norma visam à proteção da estrutura das edificações contra as descargas que a atinjam de forma direta, tendo a NBR-5419 da ABNT como norma básica.
- É de fundamental importância que após a instalação haja uma manutenção periódica anual a fim de se garantir a confiabilidade do sistema. São também recomendadas vistorias preventivas após reformas que possam alterar o sistema e toda vez que a edificação for atingida por descarga direta.
- A execução deste projeto deverá ser realizada por pessoal especializado.



3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- **Endereço:** Av. João Batista Pifer, Jardim Aeroporto. Pouso Alegre – Minas Gerais.
- **Área total construída:** 573,97 m²

3.1. Principais fatores

Classificação da estrutura quanto ao nível de proteção: **SPDA classe II.**

3.2. Subsistema de captação

Tipo de proteção utilizada: **Método da Esfera Rolante**, com a utilização de captores do tipo Franklin.

O subsistema de captação consiste na fixação, na cobertura da edificação, de captores Franklin de 300 mm de altura, em mastros de 1/2" e altura de 3 metros.

O captor Franklin é conectado ao subsistema de descida através de condutores de cobre 35 mm², fixados através de presilhas de latão a cada 1,0 m.

Desta forma, o subsistema de captação projetado prevê a instalação de 1 Franklin 300 mm e 1 mastros 1/2" de 3 m de altura e 9 terminais aéreos com fixação horizontal sendo esses instalados de acordo com o projeto, conectados ao subsistema de descida por meio de 200 m de cordoalha de cobre nu 35 mm² e fixados por meio de 50 presilhas de latão.

3.3. Subsistema de descida

Para o subsistema de descida foram utilizados condutores de cobre 35 mm². Instalados em eletrodutos de PVC rígido de diâmetro nominal de 32 mm.

O subsistema de descida projetado prevê a instalação de 6 descidas, totalizando 50 m de condutor de cobre 35 mm² e 50m de eletroduto de PVC rígido DN32.

3.4. Subsistema de aterramento

O sistema de aterramento utiliza uma haste tipo Copperweld, Ø3/4"x3000mm, para cada condutor de descida, e uma haste Copperweld adicional para a equipotencialização do SPDA no nível do solo, totalizando 10 hastes". Em cada uma das 10 hastes de aterramento deverá haver uma caixa de inspeção tipo solo de PVC com tampa de ferro fundido reforçada boca Ø300mm, conforme o projeto.

O sistema de equipotencialização será conectado ao aterramento e ao subsistema de descida por meio de soldas exotérmicas, em condutor de cobre nu, em cordoalhas, de 50 mm², sendo instalado em uma profundidade superior a 0,50 metros e afastado de no mínimo 1,0 metro das paredes externas da edificação, salvo em caso de impossibilidade técnica. O



subsistema de aterramento projetado prevê a utilização de 100,00 m de cordoalha de cobre de 50 mm².

3.5. Notas

- Todas as conexões do tipo cabo-cabo e cabo-haste deverão ser feitas com soldas exotérmicas;
- A medida do nível de aterramento não poderá ultrapassar a 10 ohms em qualquer época do ano;
- Deverá ser realizada vistoria anual do sistema e sempre após a incidência de tempestades com descargas atmosféricas;
- Nas soldas exotérmicas do cabo terminal no topo da haste, utilizar molde apropriado de acordo com manual do fabricante;



4. OUTRAS RECOMENDAÇÕES

- Antes de instalar o aterramento, deverá ser realizado um estudo das condições gerais do solo, através da técnica da Estratificação em camadas, a fim de se obter o maior número possível de informações acerca do terreno e, então, implantar o sistema de aterramento;
- As hastes de aterramento deverão ser instaladas no interior da caixa para inspeção do aterramento, de preferência, em solo úmido, não sendo permitida a sua colocação sob revestimento asfáltico, argamassa ou concreto, e em poços de abastecimento de água e fossas sépticas;
- **Não serão permitidas**, em qualquer hipótese, **emendas no cabo de descida**. As conexões somente serão permitidas se forem feitas com conectores apropriados, garantindo perfeita condutibilidade do sistema; Nas conexões realizadas no solo, deverão ser empregadas soldas exotérmicas;
- Periodicamente, de preferência a cada semestre, deverá ser feita uma inspeção criteriosa nas instalações dos para-raios, principalmente, quando as mesmas forem solicitadas por uma descarga atmosférica;
- Caso a resistência do solo não atinja o valor ideal ($R < 10\Omega$), o aterramento deverá ser melhorado através dos seguintes processos: hastes mais profundas; tratamento químico com gel; tratamento com betonita; aberturas de cisternas de apoio. **NÃO é indicado o aumento indiscriminado do número de hastes de aterramento, pois este processo poderá comprometer outras variáveis consideradas no cálculo de um sistema de aterramento;**
- Recomenda-se também, vistorias preventivas após qualquer reforma, a qual possa, porventura, alterar o sistema proposto, comunicando o fato ao projetista para que o mesmo faça uma análise das referidas mudanças, no sentido de verificar a confiabilidade do sistema e, se for o caso, sugerir alterações e/ ou complementações no mesmo;
- Todos os serviços a serem executados para este sistema deverão obedecer a melhor técnica vigente, enquadrando-se rigorosamente dentro dos preceitos normativos da NBR-5419 da ABNT.



5. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 5419-1:2015. Projeto de estruturas de aço e de estruturas mistas de aço e concreto de edifícios. Rio de Janeiro.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 5419-2:2015. Projeto de estruturas de aço e de estruturas mistas de aço e concreto de edifícios. Rio de Janeiro.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 5419-3:2015. Projeto de estruturas de aço e de estruturas mistas de aço e concreto de edifícios. Rio de Janeiro.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 5419-4:2015. Projeto de estruturas de aço e de estruturas mistas de aço e concreto de edifícios. Rio de Janeiro.

AUTODESK Robot Structural Analysis Professional, version 2018: Advanced BIM-integrated analysis and design tools. Autodesk Incorporation, 2017.