

<b>1ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA</b>				PÁGINA: 1 de 5	
LOCAL:	VIDEOCONFERÊNCIA - TEAMS	DATA:	10/03/26	HORA	15H00
<b>PARTICIPANTES:</b>					
EMPRESA:	NOME:	Nº	PARTICIPAÇÃO:		
INFRAMERICA	Camila Corrêa Máximo	1	Presente		
INFRAMERICA	Rodrigo Gomes de Paula	2	Presente		
INFRAMERICA	Maria Clara Fernandes Maia	3	Presente		
INFRAMERICA	Ricardo Caldeira Cesar Brasil	4	Presente		
INFRAMERICA	Daniella Karla Cunha de Lacerda	5	Presente		
INFRAMERICA (SGSO)	Sarah Santos Hortelan	6	Presente		
MODERN LOGISTICS	Carlos Jose Corcino Bizerra	7	Presente		
IBRAM	Lourdes Moraes	8	Presente		
IBRAM	Carlos Rocha	9	Presente		
CINDACTA I	Ten. Viktor Johannes Bechtel	10	Presente		
CINDACTA I   APP-BR	Fábio Henrique de Oliveira Campos	11	Presente		
COLOM ADMIN. LAGO SUL	Rita Costa	12	Presente		
AZUL LINHAS AÉREAS	Franco Ruben Suarez Robledo	13	Presente		
ADMIN. PARK WAY	Abdon Luiz de Souza Barros	14	Presente		
ABEAR	Nilo Machado	15	Presente		
TWR-BR   FAB	Sgt. Daniel Ribeiro de S. D. Duarte	16	Presente		
INFRAMERICA (CCO)	Rayana Braz de Araujo	17	Ausente		
INFRAMERICA	Mariana Barreto e Silva Martins	18	Ausente		
INFRAMERICA	Josmário de Brito Alves	19	Ausente		
LATAM	Luiz Gonzaga Xavier Lima Junior	20	Ausente		
CINDACTA I	2º Sgt. Ludvick de Araújo Ferreira	21	Ausente		
CINDACTA I	Leandro Muniz de Souza	22	Ausente		
FAB	Carina Madeira	23	Ausente		
APP-BR   FAB	Antonio Pedro Gomes da Silva	24	Ausente		
SEDUH   GDF	Camila de Carvalho Pires Lammers	25	Ausente		
IBRAM	Luis Peres	26	Ausente		
AZUL LINHAS AÉREAS	José Everaldo Nazaré de Sousa	27	Ausente		
AZUL LINHAS AÉREAS	Rafael Souza da Luz	28	Ausente		
TAP LINHAS AÉREAS	Fernando Carlos Brito da Silva	29	Ausente		
MODERN LOGISTICS	Cleber Cordeiro	30	Ausente		
ADMIN. NÚCLEO BANDEIRANTE	Ingrid Milena Alves da Silva	31	Ausente		
SIDERAL LINHAS AÉREAS	Leonardo Medeiros	32	Ausente		
GOL LINHAS AÉREAS	Amanda Cristina Ferreira	33	Ausente		
ADMIN. REG. CANDANGOLÂNDIA	Marcos Paulo Alves da Silva	34	Ausente		
COPA AIRLINES	Pedro Boaventura	35	Ausente		
ADMIN. REG. LAGO SUL	Rubens Santoro Neto	36	Ausente		
IATA BRAZIL		37	Ausente		
<b>ASSUNTOS TRATADOS:</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pauta abordada na CGRA – AIB de 10/03/2026;</b></li> </ul> <p style="margin-left: 40px;">A reunião da CGRA foi realizada em ambiente virtual, no aplicativo Microsoft Teams. A Inframerica Concessionária do Aeroporto de Brasília enviou os convites, por meio do ofício IA circular nº 0132/GES/DO/SBBR/2026, a todos os representantes das instituições</p>					

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 2 de 5
--	--------------------------

envolvidas na Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico. Além disso, o link de participação na reunião foi enviado por meio de correio eletrônico. A lista com os nomes dos participantes e a constatação de presença/ausência nesta Reunião semestral encontra-se no quadro acima.

A reunião teve início às 15h00, sendo conduzida pela Coordenadora de Sustentabilidade do Aeroporto de Brasília, Camila Máximo, que iniciou saudando os presentes. Ela passou então a palavra para Ricardo Brasil, analista regulatório da Inframerica, que seguiu com as deliberações previstas na pauta.

Ricardo Brasil iniciou recordando a natureza e o objetivo da Comissão, conforme previsto no RBAC n° 161: trata-se de uma reunião de especialistas com competência para deliberar sobre a análise de risco de ruído aeronáutico, onde são discutidas as propostas e as reclamações de ruído encaminhadas pela comunidade, e a gestão das questões de ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Brasília.

Ricardo mostrou o roteiro para a 1ª Reunião Ordinária da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do ano de 2026, conforme sequência a seguir:

- Curvas de Ruído;
- Compatibilidade do Uso do Solo;
- Mapa de Reclamações;
- Tratamento das Reclamações.

Seguidamente, Ricardo Brasil apresentou as curvas de ruído do Aeroporto, aprovadas desde agosto de 2022 e previstas no Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Ricardo também relembra a compatibilização do uso do solo, em consonância com o Apêndice E do RBAC n° 161. De acordo com essa compatibilização, constante no PEZR, algumas poucas áreas no entorno do Aeroporto estão na zona de influência da curva de ruído de 65 decibéis.

Ricardo pontuou que o referido Plano já foi aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e que foi posteriormente encaminhado para o Governo do Distrito Federal (GDF), para que esse delibere sobre a inclusão das características do uso do solo no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT-DF). Ricardo ressaltou que a Inframerica precisa dessa informação atualizada: se a revisão do PDOT-DF

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUIÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 3 de 5
--	-------------------

abrange o disposto no PEZR. Não havia nenhum representante da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH), do GDF, presente na Reunião para se manifestar sobre. Diante disso, o tema ficou em aberto.

Ricardo reforçou a importância de a Comissão monitorar a revisão do PDOT-DF, uma vez que, conforme recomenda o RBAC, são necessários dispositivos redutores de ruído nas residências localizadas na área de influência da curva de 65 decibéis. Cabe, portanto, ao GDF prever isso no PDOT-DF.

Por conseguinte, avançou-se para o próximo ponto de pauta. Ricardo então apresentou o mapa de reclamações 2025/2026, que mostra que as reclamações estão concentradas à oeste do Aeroporto. A partir do mapa total, apresentado em seguida, Ricardo destaca que as reclamações não são oriundas da zona de influência da curva de 65 decibéis, mas, sim, de áreas compatíveis para uso residencial, conforme padrões do RBAC e da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional). O mapa total mostra que a área à oeste do Aeroporto apresenta o maior volume de reclamações.

Ricardo apresenta, então, o tratamento das reclamações. Aquelas oriundas das Regiões Administrativas Guará, Vicente Pires e Park Way, de novembro de 2025 a fevereiro de 2026, provavelmente foram devidas às mudanças meteorológicas que levaram à inversão das decolagens para as cabeceiras 29. Camila Máximo pontuou que não houve registro de reclamaes da população da Região Administrativa Lago Sul no período de outubro de 2025 a março de 2026.

Ricardo falou que o CINDACTA I foi consultado acerca dessas reclamaes, e a resposta confirmou que a alteração da cabeceira da pista foi devido às condies meteorológicas e teve como objetivo garantir a segurança operacional na aviação civil.

Ricardo também recordou que, ao longo do ano, cerca de 15% das decolagens acontecem nessa região  oeste. A maioria ocorre no lado leste, pelas cabeceiras 11, que são direcionadas a áreas de preservação ambiental, o que minimiza a sensação de ruído nas comunidades do entorno do Aeroporto.

Quanto às reclamaes que alegam que as aeronaves estão voando baixo não há registro de violação de regra nesse sentido, sendo que toda a operação aérea no Brasil

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 4 de 5
---	-------------------

região é monitorada por radar, o que torna improvável haver violações de altitude. Reclamações dessa natureza provavelmente se devem à rota de decolagem da aeronave.

Em seguida, Ricardo ressalta que as cartas de saída por instrumentos (SID) possuem procedimentos de abatimento de ruído e não foram alteradas. Ele também recorda que foi realizado um estudo durante dois anos, motivado pela proposta da Associação de Moradores da QI 17 do Lago Sul, acerca de possível alteração nos procedimentos de abatimento de ruído das SIDs (*Standard Instrument Departures* – Cartas de saída padrão por instrumentos) para o NADP 1 e 2 da OACI. A partir dos dados levantados e da cooperação da Latam, verificou-se que os procedimentos atuais são levemente melhores do que os do NADP 1. Ricardo, por fim, reconhece a postura colaborativa da Associação ao longo dos últimos anos, que, inclusive, contratou especialistas para a proposição de medidas para minimizar os ruídos no entorno do Aeroporto, e reitera que, a partir do estudo realizado, os procedimentos atuais já são otimizados.

A partir da análise de causa das reclamações de ruídos, Ricardo afirma que elas se devem a questões meteorológicas, como a inversão térmica, a velocidade e o sentido do vento. Todos esses aspectos podem influenciar a percepção do ruído pela população. Ricardo reforça, então, que esses fatores, aliados à inversão das decolagens para as cabeceiras 29 devido às condições meteorológicas, justificam as reclamações de ruído. E essas reclamações não indicam ocorrências fora do padrão historicamente adotado na aviação civil.

Para concluir a análise de causa, Ricardo solicita a manifestação de algum representante de empresa aérea ou do CINDACTA.

Campos, do CINDACTA, confirmou que o Controle do Espaço Aéreo realiza a vigilância e o monitoramento dos perfis das saídas. Ainda, reforçou que, quando em condições meteorológicas adversas, as saídas ficam mais para a direita, então realmente impacta as regiões Guará, Vicente Pires e Arniqueira. Campos afirmou que não há nada a ser feito diante disso, uma vez que as reclamações são provenientes de fora da zona de influência da curva de ruído de 65 decibéis. Ademais, Campos ressaltou que o CINDACTA tenta agilizar ao máximo a subida das aeronaves, além de não permitir quaisquer transgressões de regras, principalmente no que se refere à altitude. Ele também pontuou

## ATA DE REUNIÃO - continuação

<b>OBJETO:</b>	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b>	5 de 5
----------------	---	----------------	--------

que helicópteros em missão policial passam nessas regiões em horário noturno e de madrugada, o que também pode ter ensejado as reclamações. Ricardo ponderou que as reclamações de ruídos de helicópteros são escassas.

O Tenente Johannes se manifestou no chat da reunião corroborando com o que foi dito até então e que não há fato novo na análise realizada. Ele afirmou que a mudança de pista segue sendo a causa das queixas na região à oeste do Aeroporto.

Por fim, Ricardo conclui que as reclamações analisadas pela Comissão estão dentro dos padrões regulamentares de tráfego aéreo e dos procedimentos operacionais das empresas aéreas. Dessa forma, não houve nenhum dado novo que requeira alguma alteração nos procedimentos adotados.

Ricardo lamenta a ausência da representante da SEDUH, Camila Pires, e reforça a necessidade de acompanhar os esforços de inclusão do PEZR no PDOT-DF. Camila Máximo sugere entrar em contato com a Camila Pires, via ofício, para buscar algum retorno sobre as alterações do Plano Diretor.

Tendo atingido os objetivos da Comissão e não havendo mais nenhum pronunciamento, Camila Máximo agradeceu a participação e a disponibilidade de todos e declarou encerrada a reunião.

# 1ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMESTRAL

COMISSÃO DE  
GERENCIAMENTO DE  
RUÍDO AERONÁUTICO

10 DE MARÇO DE 2026

 Aeroporto de **Brasília**



# OBJETIVO DA CGRA

- Deliberar tecnicamente sobre processos de mitigação de gerenciamento de risco de ruído aeronáutico.
- Realizar análises de risco
- Propor soluções de mitigação relacionadas à emissão de ruído aeronáutico pelas aeronaves que operam no Aeroporto de Brasília.





## OBJETIVO DESTA REUNIÃO

- Recordar sobre as curvas de ruído aprovadas
- Recordar a compatibilidade de uso do solo de acordo com as curvas de ruído aprovadas pela ANAC no PEZR
- Verificar atualizações do processo do PDOT no âmbito do GDF
- Realizar análise de causa das reclamações do semestre.



# ROTEIRO

1

CURVAS DE RUÍDO

2

USO DO SOLO

3

MAPA RECLAMAÇÕES

4

TRATAMENTO RECLAMAÇÕES

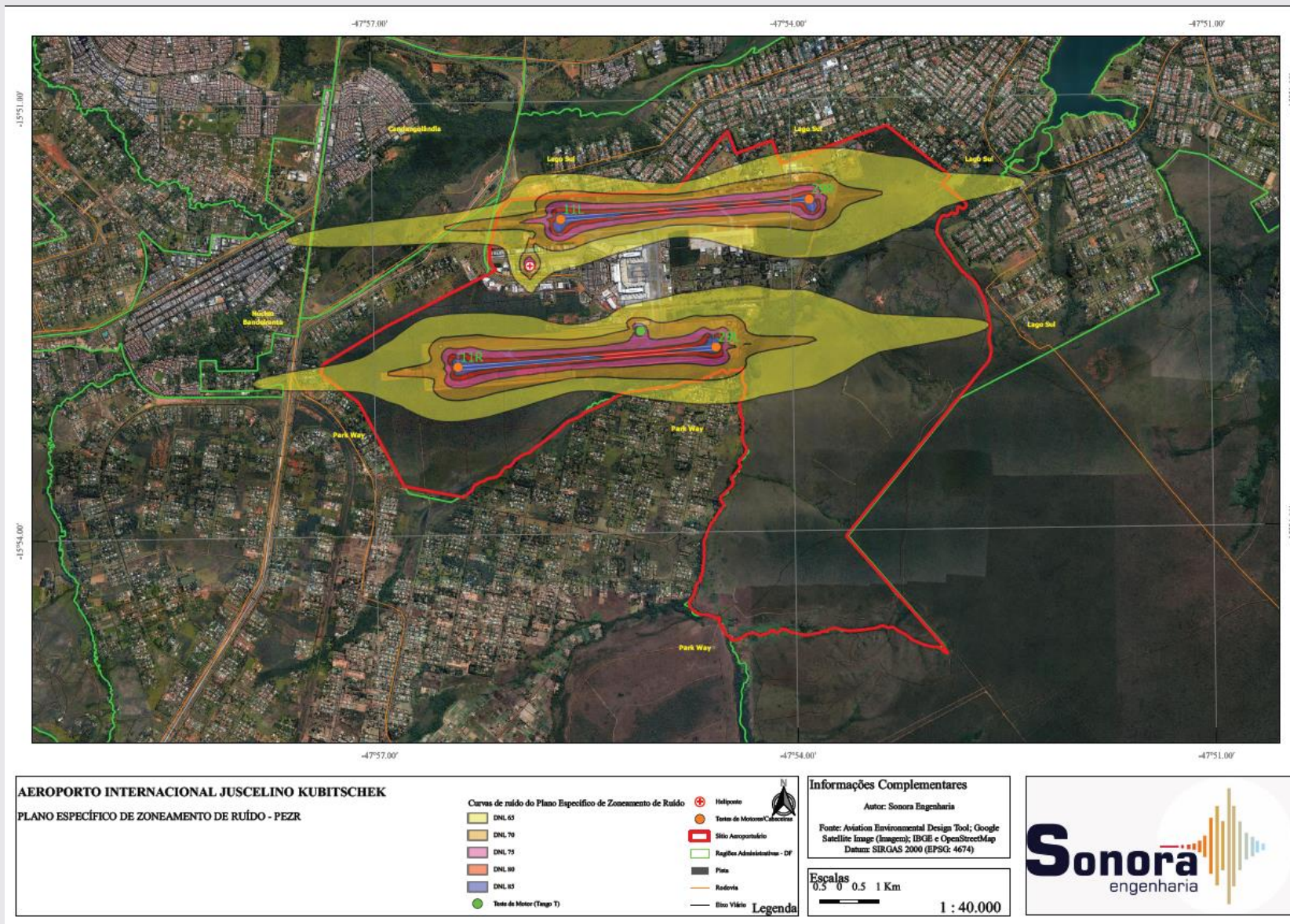


Aeroporto de **Brasília**



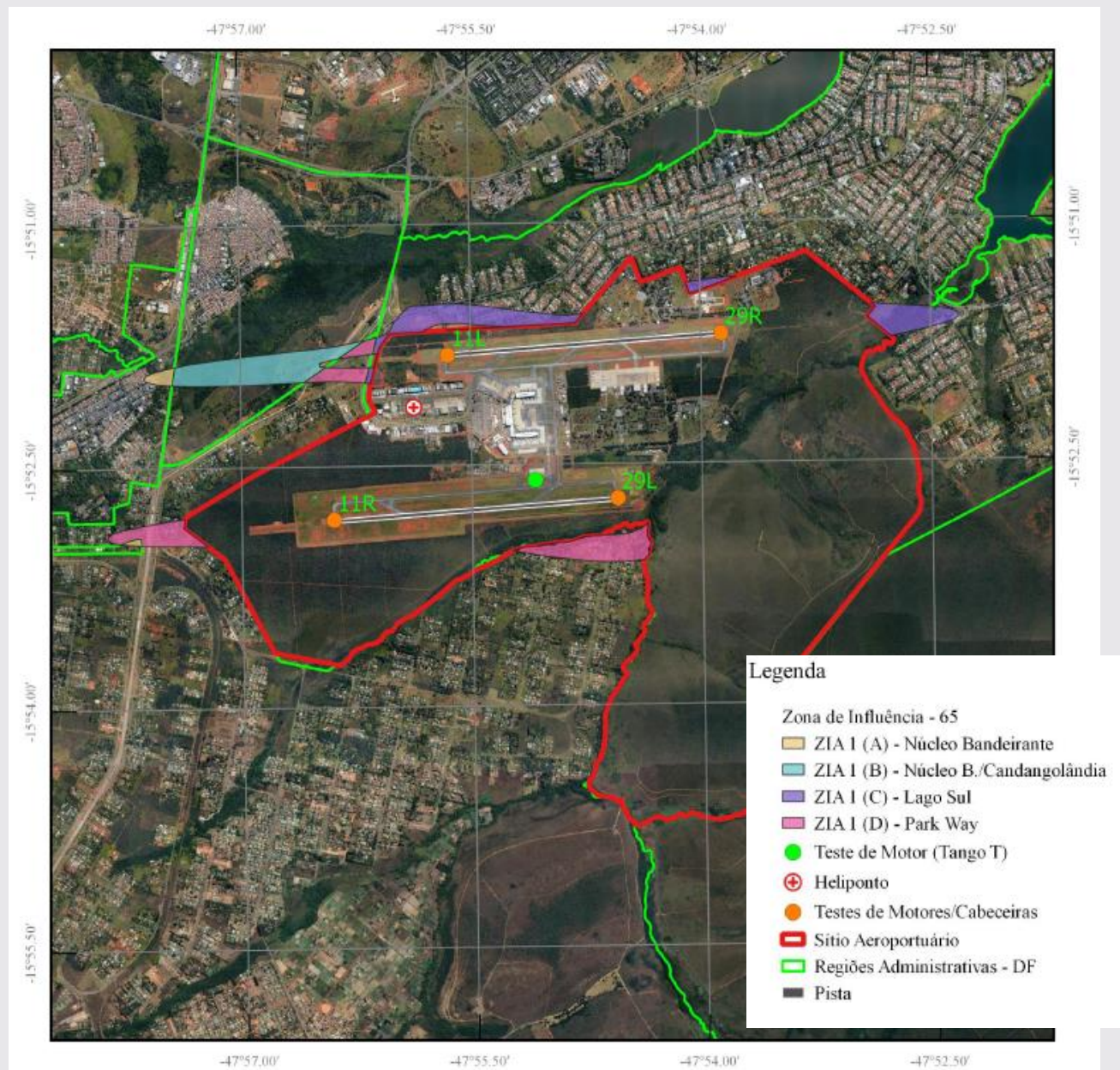
# CURVAS DE RUÍDO DO SBBR

As curvas de ruído em vigor no SBBR foram atualizadas e registradas pela ANAC em agosto de 2022.





# COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO - RBAC 161





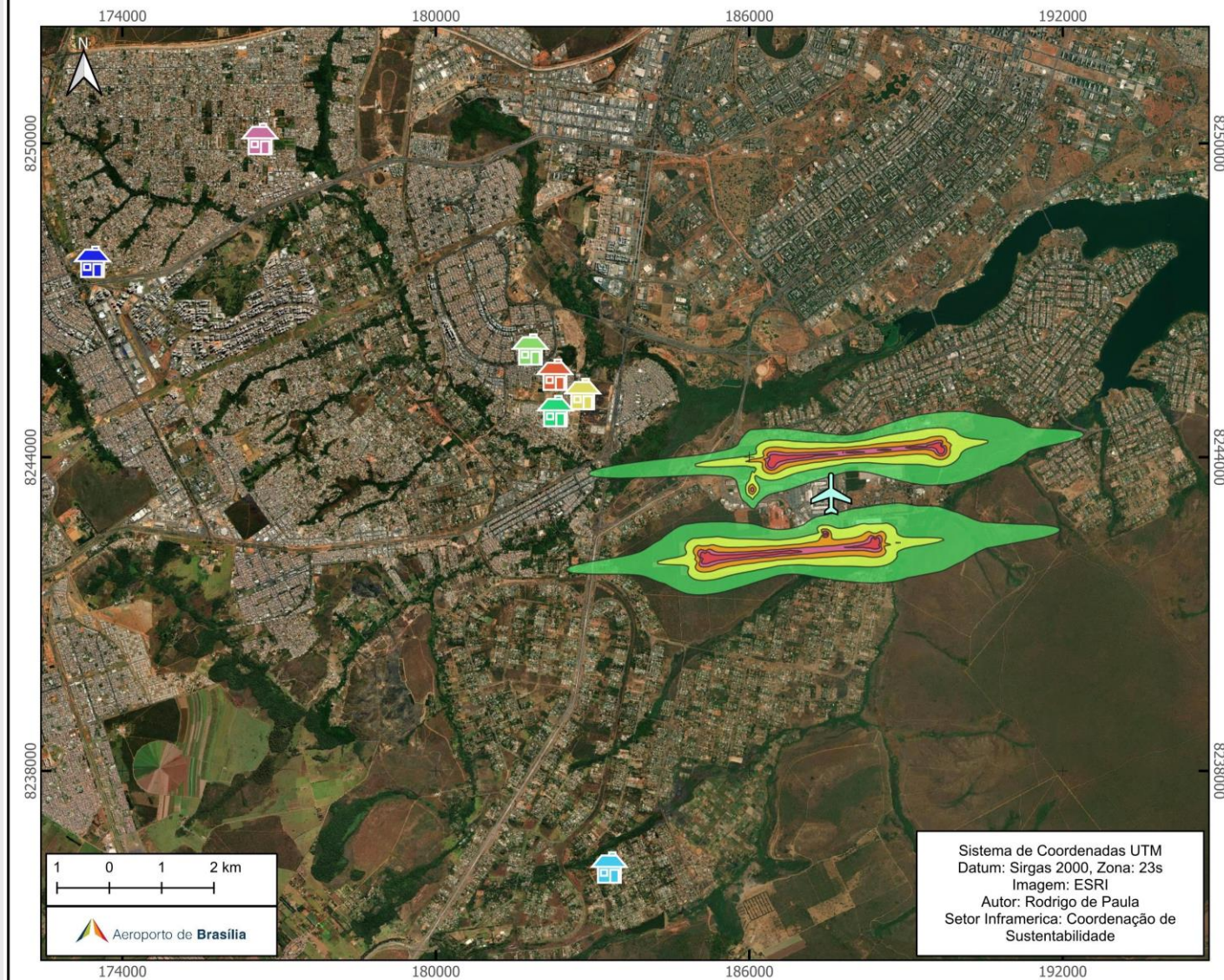
- PEZR encaminhado em setembro de 2022;
- Diplan informa que o novo PEZR do SBBR será considerado no planejamento territorial e revisão do PDOT, quando ocorrer;
- Março de 2024: Inframerica solicita que PEZR seja considerado na revisão do PDOT em curso;
- Ofício nº 2982/2024 – SEDUH/GAB, de 18/07/2024: O novo PEZR foi registrado para ser considerado no planejamento territorial e revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT-DF no que for pertinente;
- **23/02/2026 – Sancionada a Lei Complementar que revisa o PDOT .**
- **O PEZR está sendo contemplado na revisão do PDOT?**





# MAPA DE RECLAMAÇÕES – 2025/2026

## Reclamações de Ruído Aeronáutico em 2025/2026

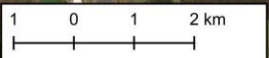


### Legenda

- Aeroporto
- QE 34, Guará II
- QE 42, Guará II
- QE 46, Guará II
- QE 54 Cj. A - Guará II
- Rua 1, Trecho 3, Vicente Pires
- SMPW QD17
- Vicente Pires

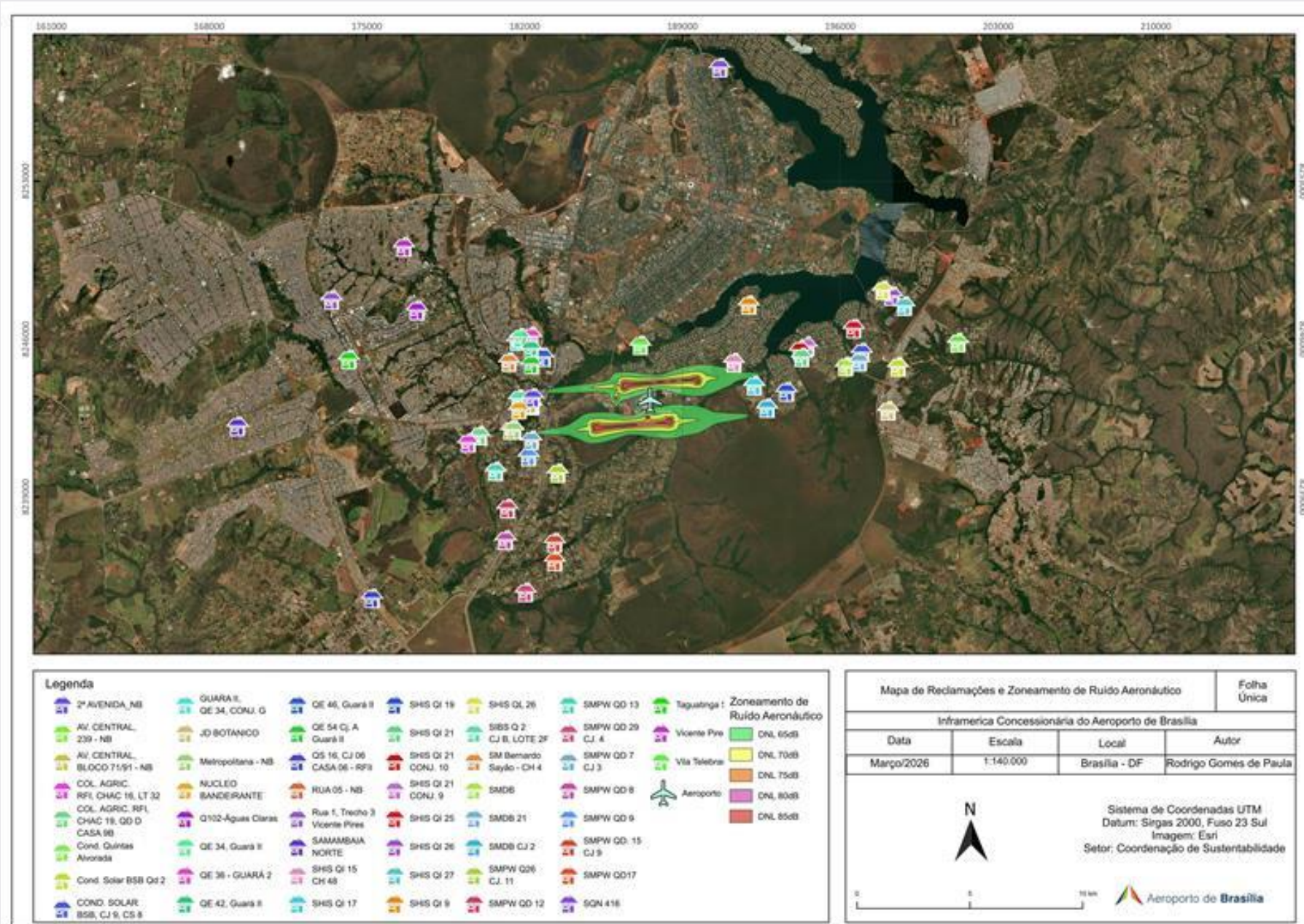
- PEZR
- 65 dB
  - 70 dB
  - 75 dB
  - 80 dB
  - 85 dB

Sistema de Coordenadas UTM  
Datum: Sirgas 2000, Zona: 23s  
Imagem: ESRI  
Autor: Rodrigo de Paula  
Setor Inframerica: Coordenação de Sustentabilidade





# MAPA DE RECLAMAÇÕES TOTAL





# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
GUARÁ II QE 40	MORADOR 1	11/2025	DIURNO e NOTURNO	NI	RESIDENCIAL	Morador questiona se houve <b>mudança de rotas dos aviões</b> pois mora na região há 25 anos e nunca tinha tido problema com ruído das aeronaves. Relata que aviões estão voando muito baixo e fazendo barulho terrível.	Em andamento
GUARÁ II QE 34	MORADOR 1	11/2025	NI	NI	RESIDENCIAL	Morador relata que há 5 dias está insuportável o <b>excesso de aviões</b> . Solicita providências em distribuir durante o dia, revezar a rota ou mudar a rota.	Em andamento
GUARÁ II	MORADORES	11/2025	NOTURNO	NI	RESIDENCIAL	Morador registra reclamação em nome de todos os moradores das quadras QE 42, 44, 54, 34, 32, “pois as quadras se tornaram rota das decolagens de aviões de grande porte, principalmente da GOL LINHAS AÉREAS.” O reclamante relata tráfego a partir das 8 horas da manhã e depois das 20h00, que as aeronaves “ <b>passam pelas casas em baixa altitude</b> , provocando um barulho insuportável sucessivas vezes.”	Em andamento



# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
GUARÁ II QE 54	MORADOR 1	01/2026	NI	NI	RESIDENCIAL	Morador da QE 54 relata que “nos últimos meses houve um aumento massivo de ruído aeronáutico em sua residência.” Ressalta que o problema é recorrente e que todo dia há barulho de avião, a ponto de causar incômodo.	Em andamento.
GUARÁ	GRUPO MORADORES	02/2026	NI	NI	RESIDENCIAL	Morador relata que um grupo de moradores está iniciando “um movimento em defesa da qualidade de vida e segurança dos moradores da cidade do Guará II”. Relatam que recentemente se tornaram rota de decolagem e que os aviões sobrevoam em baixa altitude, gerando barulho.	Em andamento



# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
VICENTE PIRES	MORADOR 1	02/2026	DIURNO E NOTURNO	NI	RESIDENCIAL	Morador registra “sua profunda insatisfação e preocupação com o aumento recente e significativo da frequência de aeronaves comerciais sobrevoando a região em baixas altitudes”. Relata aumento da frequência e horários críticos, impacto na comunidade causado pelo ruído excessivo e direito ao sossego. Pede que seja verificado se houve alteração nas cartas de aproximação ou decolagem, dentre outras medidas.	Em andamento.
VICENTE PIRES	MORADOR 1	02/2026	NI	NI	RESIDENCIAL	Relata que há alguns meses a frequência e o barulho das aeronaves sobrevoando a Rua 1 de Vicente Pires “tem afetado muito o bem estar dos moradores” do local. Relata que mediu o nível sonoro com a ajuda de um aplicativo de celular e que “o sobrevo de todas as aeronaves ultrapassaram 65dB, claramente violando o limite de ruído permitido pela ANAC(...)”.	Em andamento.



# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
SMPW QD 17 CONJ. 13	MORADOR 1	02/2026	NI	NI	RESIDENCIAL	Morador relata que os aviões decolam sobre a sua casa, começando logo ao amanhecer e que é impossível continuar dormindo, e que à noite ocorre algo similar, comprometendo a qualidade de vida. Morador diz que acredita que “tenham outras rotas alternativas, em locais com menos residências.”	Em andamento.



# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

**Outubro 2025 – Março 2026**

- Foram registradas 10 reclamações originárias do entorno do aeroporto. Todas estão fora de áreas abrangidas pelo PEZR do SBBR.
- As reclamações originárias dos moradores do Park Way, Guará e Vicente Pires se devem à utilização das RWY 29, resultante de alterações nas condições meteorológicas.
- A utilização das RWY 29 é a menos usual em SBBR e ocorre com frequência aproximada de 15% ao ano.
- A maioria ocorre nas RWY 11, direcionadas para área de preservação ambiental e provocam baixo impacto na percepção de ruído da comunidade ao redor.





# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Outubro 2025 – Março 2026

- As reclamações foram encaminhadas para a autoridade aeronáutica verificar as questões relacionadas às rotas e altitudes das aeronaves.
- Não há registros de violações das regras do controle do espaço que levassem a voos em baixa altura. Situação praticamente impossível.
- Não houve registro de reclamações da população do bairro Lago Sul no período de outubro de 2025 a março de 2026.





# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

## Outubro 2025 – Março 2026

- As cartas de saída por instrumentos – SID já possuem procedimentos de abatimento de ruído.
- Quanto à proposta de alteração nas cartas de navegação aérea, o estudo realizado pela LATAM demonstrou que as operações das aeronaves aplicando o procedimento atual utilizado pela companhia, em comparação com o procedimento proposto pela comunidade, não mostra reduções significativas nos níveis de ruído.
- Definitivamente, as reclamações das áreas do entorno localizadas à oeste do sistema de pistas decorre de condições meteorológicas sazonais da época da seca.





# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

## Outubro 2025 – Março 2026

Considerações Finais sobre a análise de causa das reclamações típicas da estação da seca.

- No pior cenário (inversão + ar seco + vento a favor) o ruído aeronáutico pode aumentar substancialmente — tanto em pico (Lmax) quanto no conteúdo espectral — tornando o som mais forte, mais grave, mais perto e mais penetrante.
- Inversão das decolagens para as Pistas 29 devido às condições meteorológicas para a garantia da segurança operacional.
- A variação típica de intensidade provocada por condições meteorológicas pode somar vários decibéis (comum: +5–15 dB em episódios), o que corresponde a um aumento notório na percepção de incômodo.



# Obrigado!

@aeroportobsb



[www.bsb.aero](http://www.bsb.aero)

