

ATA DE REUNIÃO

2ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA				PÁGINA: 1 de 9	
LOCAL:	VIDEOCONFERÊNCIA - TEAMS	DATA:	10/09/26	HORA	15H00
PARTICIPANTES:					
EMPRESA: (Secretaria da CGRA)		NOME:	Nº	PARTICIPAÇÃO:	
INFRAMERICA (Secretaria da CGRA)		Camila Corrêa Máximo	1	Presente	
INFRAMERICA		Ricardo Caldeira Cesar Brasil	2	Presente	
INFRAMERICA		Maria Clara Fernandes Maia	3	Presente	
ANAC		Beatriz Delpino Pereira Blinder	4	Presente	
ANAC		Marcelo Campos Versiani	5	Presente	
ANAC		Fernanda Pereira de Oliveira	6	Presente	
ANAC		Paulo Goncalves de Paulo Filho	7	Presente	
SIDERAL LINHAS AÉREAS		Leonardo Medeiros	8	Presente	
COPA AIRLINES		Pedro De Oliveira Boaventura	9	Presente	
CINDACTA I		Segundo Sgto. Ludvick de Araújo	10	Presente	
ABEAR		Nilo Machado	11	Presente	
ADMIN. PARK WAY		Thaís Duarte Ferreira	12	Presente	
INFRAMERICA		Marília Diirr Ornelas Perpétuo	13	Presente	
GOL		Paulino Parpineli Bueno	14	Presente	
GOL		Lazaro Marcio da Silva Maximo	15	Presente	
SEDUH		Camila de Carvalho Pires	16	Presente	
CINDACTA I		Tenente Viktor Johannes Bechtel	17	Presente	
INFRAMERICA		Paula Damas de Matos	18	Presente	
INFRAMERICA		Rodrigo Gomes de Paula	19	Ausente	
INFRAMERICA		Daniella Karla Cunha de Lacerda	20	Ausente	
INFRAMERICA		Josmário de Brito Alves	21	Ausente	
ABEAR		Raul Souza	22	Ausente	
AZUL LINHAS AÉREAS		José Everaldo Nazaré De Sousa	23	Ausente	
AZUL LINHAS AÉREAS		Marcus Bertato	24	Ausente	
AZUL LINHAS AÉREAS		Rafael Souza da Luz	25	Ausente	
GOL LINHAS AÉREAS		Amanda Cristina Ferreira	26	Ausente	
LATAM		Luiz Gonzaga Xavier Lima Junior	27	Ausente	
LATAM		Italo Brito	28	Ausente	
LATAM		Wesley Espindola	29	Ausente	
TAP LINHAS AÉREAS		Fernando Carlos Brito da Silva	30	Ausente	
MODERN LOGISTICS		Cleber Cordeiro	31	Ausente	
CINDACTA I		Leandro Muniz de Souza	32	Ausente	
COLOM ADMIN. LAGO SUL		Rubens Santoro Neto	33	Ausente	
ADMIN. CANDANGOLÂNDIA		Marcos Paulo Alves da Silva	34	Ausente	
IATA		Representante IATA Brazil	35	Ausente	
ADMIN. PARK WAY		Abdon Luiz de Souza de Barros	36	Ausente	
ADMIN. NÚCLEO BANDEIRANTE		Iroito Santos Nakao	37	Ausente	
ASSUNTOS TRATADOS:					
Pauta abordada na CGRA – AIB de 10/09/2026; 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					

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO:	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 2 de 9
---------	--	-------------------

IA circular nº 1015/GES/DO/SBBR/2026, a todos os representantes das instituições envolvidas na Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, bem como aos observadores representantes da comunidade do entorno do aeródromo. 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 está no quadro acima.

A reunião teve início às 15h00, sendo conduzida pela Secretaria da CGRA, composta pela Camila Máximo, Coordenadora de Sustentabilidade, e pelo Ricardo Brasil, analista regulatório, ambos da Inframerica.

Recordou-se a natureza e o objetivo da Comissão que se trata exclusivamente de um grupo de trabalho técnico que aborda temas de ruído e discute as reclamações encaminhadas pela comunidade e delibera de forma técnica sobre as análises de causa. Quaisquer comentários ou contribuições nesse sentido são bem-vindos.

O roteiro para a 1ª Reunião Ordinária da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do ano de 2026 foi apresentado, conforme sequência a seguir:

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

Seguidamente, recordou-se sobre as curvas de ruído do Aeroporto, aprovadas em agosto de 2022 pela Anac e previstas no Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Também se destacou a compatibilização do uso do solo em consonância com o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 161, que recomenda restrições de acordo com as curvas de ruído. No mapa, foram destacadas as áreas residenciais no entorno do Aeroporto que estão na zona de influência da curva de ruído de 65 decibéis, onde há possibilidade de restrição de uso do solo, conforme o RBAC nº 161.

Nesse sentido, a Secretaria da CGRA recordou que o referido Plano já foi aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Paralelamente, desde 2024, a Inframerica envia esforços junto à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (Seduh-DF), vinculada ao Governo do Distrito Federal (GDF), para que as

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 3 de 9
--	--------------------------

recomendações do RBAC nº 161 sejam consideradas na revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT-DF). De acordo com esse Regulamento, são necessários abafadores de ruído de 25 decibéis nas residências localizadas na área de influência da curva de 65 decibéis.

Por conseguinte, avançou-se para o próximo ponto de pauta. O mapa de reclamações do segundo semestre de 2026 foi apresentado. Nesse período, foram registradas mais de 300 reclamações provenientes de dois endereços apenas, ambos na QL 18 do Lago Sul, a leste da pista de decolagem 11L. A partir do mapa total, apresentado em seguida, destacou-se que as reclamações estão fora da zona de influência das curvas de ruído. Independentemente, todas são tratadas.

Um membro da Anac, presente na reunião, ponderou que, mesmo vindo de áreas não abrangidas no PEZR, é importante que o Departamento de Controle de Espaço Aéreo (DECEA) tenha ciência dessas reclamações de ruído em rota, para que o cumprimento dos procedimentos devidos seja verificado. Em resposta, a Secretaria da CGRA pontuou que todas as reclamações são encaminhadas ao Cindacta I e, ainda, que aquele Órgão Regional do SISCEAB está sempre presente nas reuniões da Comissão, o que permite que as análises e pareceres necessários sejam pontuados.

Seguidamente, prosseguiu-se para o tratamento das reclamações mencionadas, dos dois moradores que registraram mais de 300 reclamações no período de 03 a 21/07/2026 no sistema de ouvidoria do Aeroporto de Brasília. Apresentou-se reclamação de uma moradora da QL 18 do Lago Sul. A queixa relata ruído excessivo e baixa altitude de aeronave em região residencial. A moradora solicita, ainda, que a CGRA encaminhe o registro para o DECEA e que seja feita uma auditoria nos radares de voo a fim de verificar se a aeronave cumpriu o gradiente de subida exigido. Essa queixa refletiu o sucesso da CGRA na comunicação com o entorno, principalmente no que se refere à divulgação dos objetivos e das responsabilidades da Comissão. Destaca-se, ainda, que as atas das reuniões semestrais são disponibilizadas regularmente no site do Aeroporto de Brasília.

Foi apresentada a reclamação seguinte, proveniente do mesmo conjunto e quadra do Lago Sul, mas de outro morador. Essa reclamação registra, basicamente, as mesmas queixas da anterior. Destaca-se que esses dois moradores da QL 18 do Lago Sul

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO:	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 4 de 9
----------------	--	--------------------------

registraram 327 reclamações no período de 3 a 21 de julho de 2026. Os horários de registro concentram-se no período de pico da manhã e da noite. Todas essas reclamações são do mesmo teor e repetem textos similares. A moradora, frequentemente, buscou identificar a aeronave, registrando o máximo de detalhes, como nome da companhia aérea e horário.

Diante disso, um especialista do Cindacta I disponibilizou à Secretaria da CGRA um e-mail para sanar dúvidas mais rapidamente no que se refere aos possíveis eventos que podem ter ensejado as reclamações, como aeronave atípica, arremetida, desvio ou operação policial. A Secretaria recordou que já fora realizada, após o recebimento das reclamações em questão, uma reunião com representantes do Cindacta I para tratar sobre essas reclamações, e que o órgão respondeu oficialmente por meio de ofício, que seria apresentado a seguir, durante a reunião da CGRA.

Um representante da Anac recomendou uma comunicação prévia para alertar a população de eventual condição temporária que implique alteração no perfil de ruído. Diante disso, a Secretaria da CGRA pontuou que, no período seguinte, a Comissão irá envidar esforços junto ao Cindacta I em prol de comunicações preventivas. Entretanto, destaca-se que situações atípicas são raras, como o Air Show, ocorrido no final de semana anterior à reunião. Esse evento foi amplamente divulgado e não ensejou nenhuma reclamação. Ainda, a Secretaria da CGRA ratifica que o Cindacta I investiga a possível ocorrência de eventos excepcionais que podem ter ensejado as queixas e destaca que as reclamações em questão foram encaminhadas ao Cindacta a fim de viabilizar a análise de causa.

A análise do CINDACTA I concluiu que não houve alterações IFR do Terminal Brasília, uma vez que os procedimentos no ano de 2026 não sofreram mudanças significativas. Ademais, as residências dos reclamantes estão inseridas em área de intenso fluxo de aeronaves, alinhada ao eixo de decolagem da cabeceira 11L, predominantemente utilizada nas operações do SBBR. Nesse sentido, as aeronaves que decolam da cabeceira 11L devem manter rumo de decolagem até estarem livres dos limites laterais ou verticais dessas áreas, o que resulta no sobrevoo da região da QL 18 do Lago Sul. Destaca-se, então, que esses sobrevoos fazem parte da rota habitual das aeronaves, o que pode ser confirmado no Flightradar, acessível para leigos. Ainda, ressalta-se a segurança desses procedimentos, em conformidade com os perfis de subida estabelecidos, que garantem

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 5 de 9
--	--------------------------

separação segura entre as aeronaves e os obstáculos existentes na superfície. A análise conclui, portanto, que a operação no período abrangido pelas reclamações seguiu os padrões de segurança previstos nas cartas.

Ademais, em atendimento à solicitação da reclamante, o Cindacta I avaliou a operacionalidade do sistema de vigilância. A partir disso, verificou-se que o sistema estava íntegro, com a manutenção em dia. Portanto, os dados coletados eram consistentes, o que ratifica que não houve registro de quaisquer anormalidades no cumprimento dos perfis verticais de saída dos voos atrelados às reclamações. Além disso, a Secretaria da CGRA recordou que as cartas já possuem abatimento de ruído NADP. O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 91 prevê restrições de aeronaves ruidosas. O RBAC nº 36 também estabelece requisitos de ruído. As aeronaves a partir do estágio 3 são autorizadas a operar no Brasil. Ou seja, própria fonte é projetada para emitir o mínimo de ruído.

A Secretaria da CGRA, então, pediu que as empresas aéreas presentes comentem eventuais alterações em seus procedimentos operacionais, para contribuir com a discussão da análise de causa. Um especialista da Gol citou que não houve mudanças significativas nas operações da companhia. Ainda, esclarece que a empresa tem tomado providências para a redução de ruído, como a renovação da frota de aeronaves, e ainda ressalta que em Brasília, a operação conta com Boeings 737, das categorias 3 e 4, sendo a maioria do estágio 4 (menos ruidosas). Além disso, as diretrizes operacionais da companhia seguem as políticas Boeing em prol da redução do nível de ruído. De acordo com dados de monitoramento, não há qualquer desvio que indique problema no cumprimento dos requisitos de ruído.

Seguidamente, um membro da ABEAR, ratificou que a frota das companhias aéreas tem sido modernizada. Além da Gol, Latam e Azul têm priorizado aeronaves menos ruidosas, paralelamente à implantação de procedimentos de abatimento de ruídos no período noturno. Não havia conhecimento de qualquer indício de desvio dessas diretrizes pelas empresas aéreas. A ABEAR está à disposição para coordenar a comunicação com as companhias do ramo.

Em seguida, o participante da ABEAR questionou se deve-se considerar somente o que está dentro do PEZR, uma vez que o ouvido humano não é capaz de distinguir se

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO:	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 6 de 9
----------------	--	---------------------------------

determinado ruído estaria dentro ou fora das curvas de decibéis previstas no Plano. Seria inviável para as empresas aéreas fazer a análise de todas as reclamações. E dificilmente ocorre algum desvio por parte das companhias. As decolagens são feitas pelo piloto automático e seguem um gradiente de subida padrão. Nesse sentido, sugere que haja uma pré-análise pelo Cindacta I a fim de averiguar possíveis desvios dos procedimentos de decolagem e, a partir disso, encaminhar para as empresas aéreas verificarem. A Secretaria da CGRA afirma que isso era realizado sempre pelo Cindacta I.

Um participante, da Anac, lembrou que a CGRA tem a obrigação de tratar todas as reclamações, independentemente de estarem dentro ou fora do PEZR. Isso não quer dizer que o aeródromo precisa debruçar-se minuciosamente sobre as reclamações. Seria importante averiguar se as reclamações são oriundas da curva de ruídos e se ocorreu algo fora do normal. Essas reclamações pontuais podem ser investigadas pelas companhias aéreas e pelo DECEA.

Por conseguinte, o especialista da Anac comentou que tinha uma apresentação para fazer ao grupo. Entretanto, essa apresentação previa um público heterogêneo, e não especializado, como era o caso da CGRA. Então, a Anac encaminharia algumas dúvidas para todos os aeródromos. O objetivo da participação da Anac na reunião da CGRA foi buscar uma aproximação com o Aeroporto de Brasília de modo a identificar pontos de melhoria na atuação da própria Agência, inclusive no que se refere ao regulamento.

A Secretaria da Comissão reforçou a importância da análise das reclamações, e diz que a consulta às companhias aéreas, intermediada por integrante da ABEAR, seria interessante. As respostas de cada uma comporiam o processo de análise de causa. Ainda sobre as reclamações do período, como o Cindacta atestou não ter ocorrido nenhuma anormalidade, a Secretaria levanta outros fatores que podem ter influenciado a percepção de ruído dos dois reclamantes.

O ruído é definido pelo fator físico (acústico), e o fator subjetivo. O físico, de acordo com a literatura, depende do nível de pressão, do espectro, da distribuição de frequência, da duração, da distância, da geometria, do nível de ruído de fundo, do horário, da temperatura, do vento. Já o fator subjetivo, ou não acústico, está relacionado com a expectativa, a percepção, a sensibilidade, o período do dia, o grau de atenção direcionada

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 7 de 9
--	--------------------------

à fonte de ruído, o contexto individual em relação ao evento sonoro. Por fim, a Secretaria pontuou que é difícil medir alguns fatores.

Então, após o parecer do Cindacta e as considerações das empresas aéreas, evidenciou-se que os aspectos operacionais e técnicos dos voos seguiram a normalidade no período analisado envolvendo as reclamações que foram avaliadas nesta reunião. Esse cenário sugere, portanto, que os fatores físicos e subjetivos do ruído tenham ensejado as reclamações.

Corroborando com a fala do integrante da ABEAR, o especialista da Gol comentou que 90% da frota da Gol já é estágio 4. Somente 10% são estágio 3. Assim, esse reforça que a companhia tem avançado com a modernização das aeronaves.

Um participante da ABEAR ratificou que quaisquer anormalidades identificadas na análise prévia feita pelo Cindacta I podem ser encaminhadas às empresas aéreas, via ABEAR, para o que setor responsável tome as providências cabíveis.

A Secretaria da CGRA esclareceu que o Cindacta I já realizou essa análise prévia das reclamações e que não foi identificada nenhuma irregularidade nos perfis. Um integrante do Cindacta, presente na reunião, confirmou essa informação. A avaliação do Cindacta indicou normalidade na acurácia dos equipamentos de radar e nenhum descumprimento dos procedimentos operacionais. Portanto, não foram identificadas alterações que podem ter ensejado as queixas.

A Secretaria da CGRA retomou a pauta do PDOT-DF. Entendeu-se que as restrições de uso do solo previstas no RBAC nº 161 são recomendações direcionadas para municípios e Distrito Federal, cabendo a esses entes incorporarem essas restrições nos respectivos Planos Diretores. Dessa forma, seria possível mitigar o risco do ruído. A Secretaria, então, questionou aos representantes da Anac presentes se as recomendações do referido regulamento foram incorporadas ao plano diretor de algum município.

Em resposta, um especialista da Anac disse que é obrigação dos municípios incorporar questões do zoneamento de ruído nas leis que tratam do uso do solo. Ainda, ele comentou que, em outros lugares, as associações de moradores têm estado muito organizadas, e que essa é uma tendência. É legítimo que, aqueles moradores que se sentem vilipendiados nos seus direitos, tomem atitudes a respeito, disse ele. Se o município

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 8 de 9
--	--------------------------

não cumpre suas obrigações, podem surgir demandas do Ministério Público. Por fim, ele finalizou destacando que a condução tem sido adequada, haja vista o envolvimento de todas as partes interessadas

Em seguida, a Secretaria comentou que havia se referido, inclusive, sobre a possibilidade de medidas mais restritivas que poderiam ser adotadas pelos municípios caso fosse identificado volume significativo de reclamações fora da curva de ruído. Diante disso, um especialista da Anac reforçou a importância de clarificar o papel de cada parte interessada nesse contexto e de fornecer, com transparência, os esclarecimentos devidos aos reclamantes. Dessa forma, aqueles que ainda se sentissem vilipendiados nos seus direitos, podem buscar as providências cabíveis.

A Secretaria afirmou que a agenda da Comissão foi devidamente cumprida, tendo atingido seu objetivo de deliberar sobre as reclamações analisadas, dentro de suas atribuições. Relembrou-se que a CGRA é uma reunião de especialistas e que as manifestações de cada participante não representam, necessariamente, a visão institucional do órgão a que pertencem. Por fim, a Secretaria agradeceu a participação de todos e abre para considerações finais.

Uma integrante da Seduh presente na reunião manifestou-se a fim de esclarecer sobre o PDOT-DF. Apesar de não haver menção direta sobre o PEZR em vigor para o Aeroporto de Brasília enviado para conhecimento daquela Secretaria, o PDOT-DF não alterou as restrições e regras incidentes sobre o entorno do Aeroporto, pois a área consolidada que possui residências é de muito baixa densidade.

Um participante da Anac pontuou que a Agência não tem poder de polícia sobre os municípios, mas, sim, o Ministério Público, que pode vir a cobrar municípios e Distrito Federal no que tange ao planejamento urbano. Apesar da dinamicidade inerente ao desenvolvimento das cidades, reforça a obrigatoriedade de incorporação das restrições previstas no PEZR nas leis de uso do solo.

A participante da Seduh acrescentou que o PDOT-DF é um plano macroescala e que a Lei de Uso e Ocupação do Solo, que complementa o PDOT-DF, é o instrumento que define os usos. O Código de Edificações é outro instrumento normativo, que regulamenta as construções.

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO:	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 9 de 9
----------------	--	--------------------------

Tendo atingido os objetivos da Comissão e não havendo mais nenhum pronunciamento, a Secretaria da CGRA agradeceu a participação e as contribuições de todos, reforçou a importância do engajamento dos principais atores envolvidos, e declarou encerrada a reunião.



2ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMESTRAL

COMISSÃO DE
GERENCIAMENTO DE
RUÍDO AERONÁUTICO

10 DE SETEMBRO DE 2026

 Aeroporto de **Brasília**



OBJETIVO DESTA REUNIÃO

Tratar os temas de ruído aeronáutico, em especial, as últimas reclamações da comunidade, como grupo de trabalho técnico de análise de risco de ruído aeronáutico.



ROTEIRO

1

CURVAS DE RUÍDO

2

USO DO SOLO

3

MAPA RECLAMAÇÕES

4

TRATAMENTO RECLAMAÇÕES

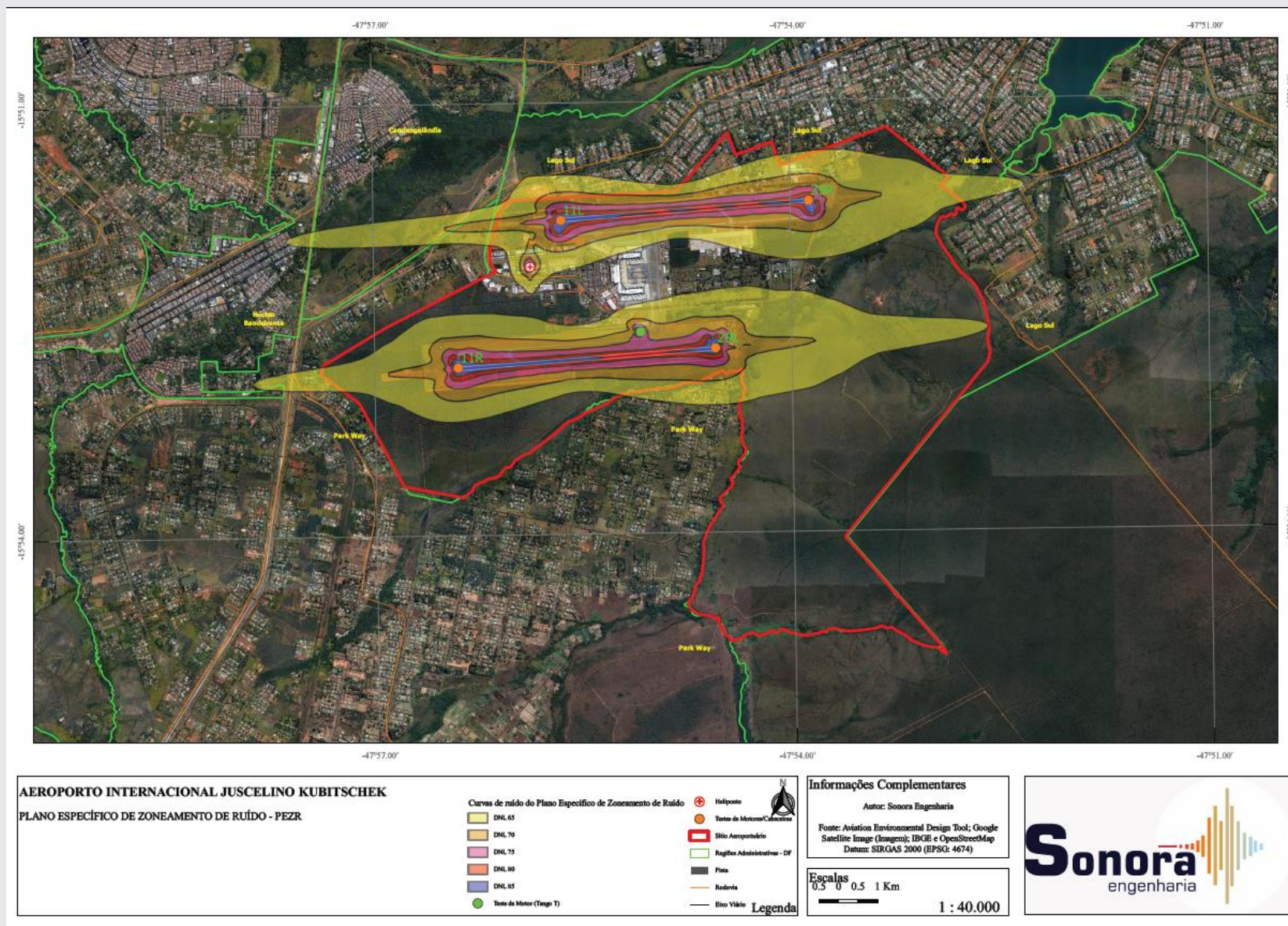


Aeroporto de **Brasília**



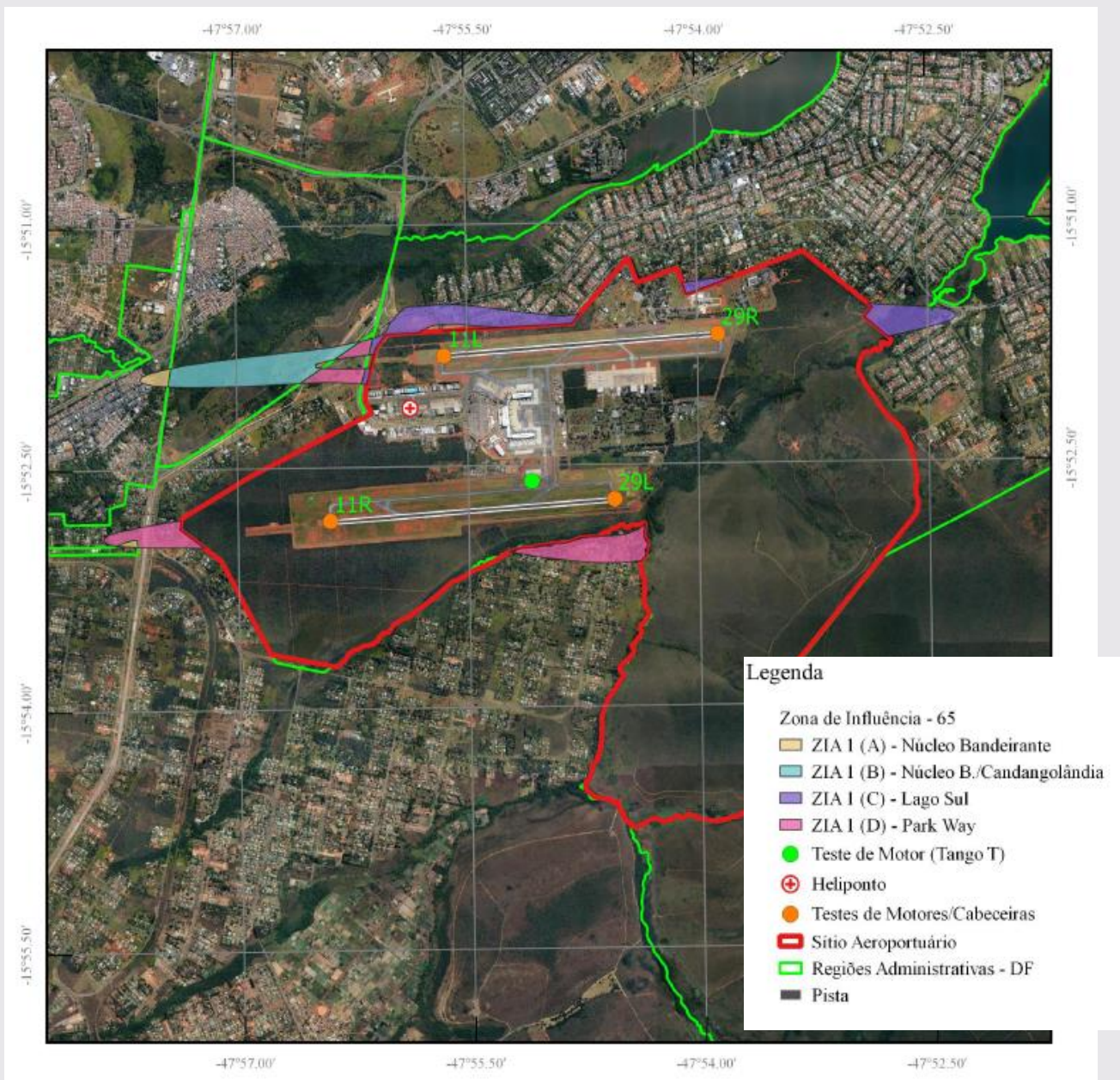
CURVAS DE RUÍDO DO SBBR

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





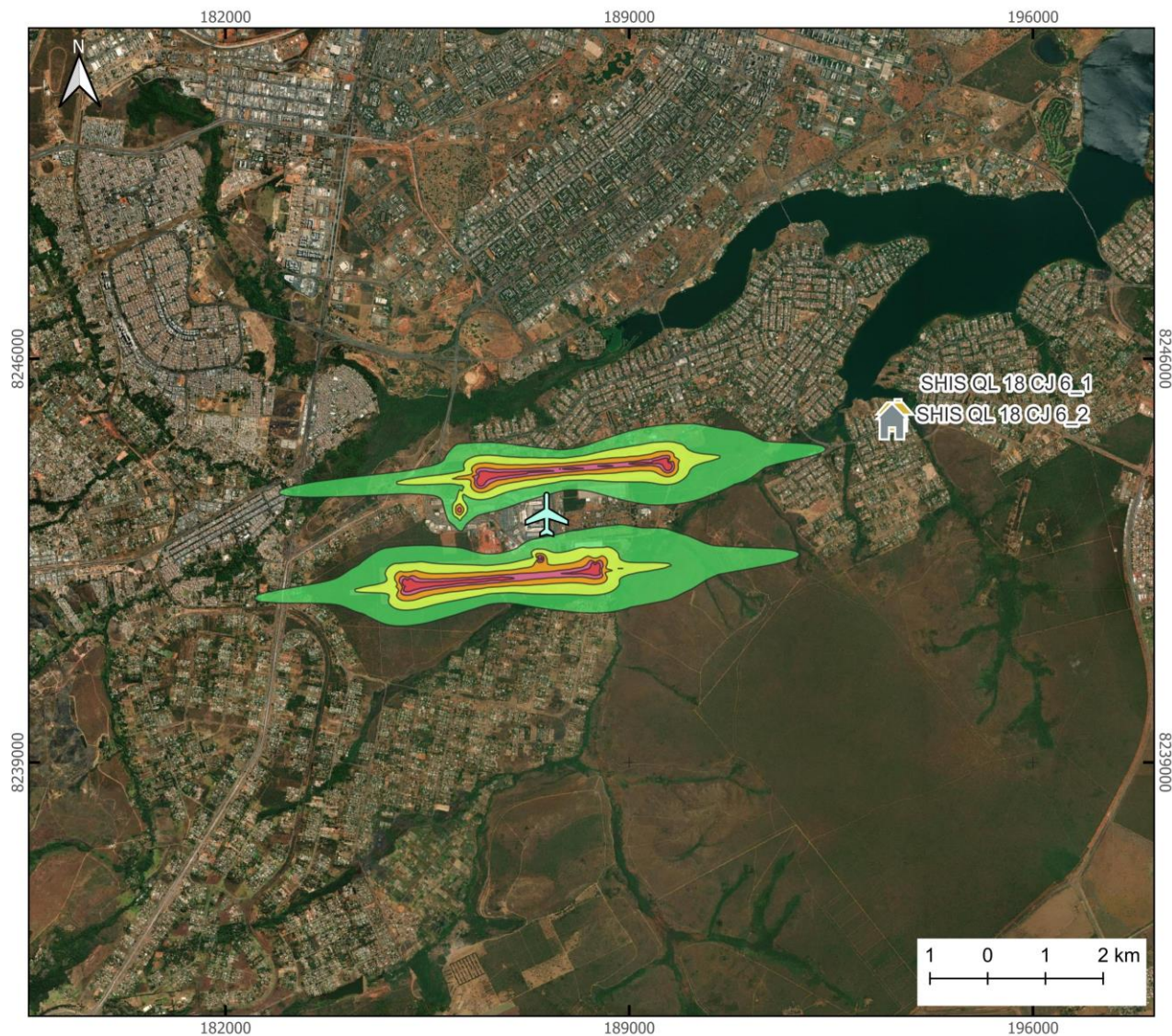
- PEZR encaminhado em setembro de 2022;
- Diplan informa que o novo PEZR do SBBR será considerado no planejamento territorial e revisão do PDOT, quando ocorrer;
- Março de 2024: Inframerica solicita que PEZR seja considerado na revisão do PDOT em curso;
- Ofício nº 2982/2024 – SEDUH/GAB, de 18/07/2024: 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 ainda não está contemplado no PDOT.**





MAPA DE RECLAMAÇÕES – 2º/2026

Reclamação de Ruído Aeronáutico em 2026



Legenda

 SHIS QL 18 CJ 6_1

 SHIS QL 18 CJ 6_2

 Aeroporto

PEZR

 65 dB

 70 dB

 75 dB

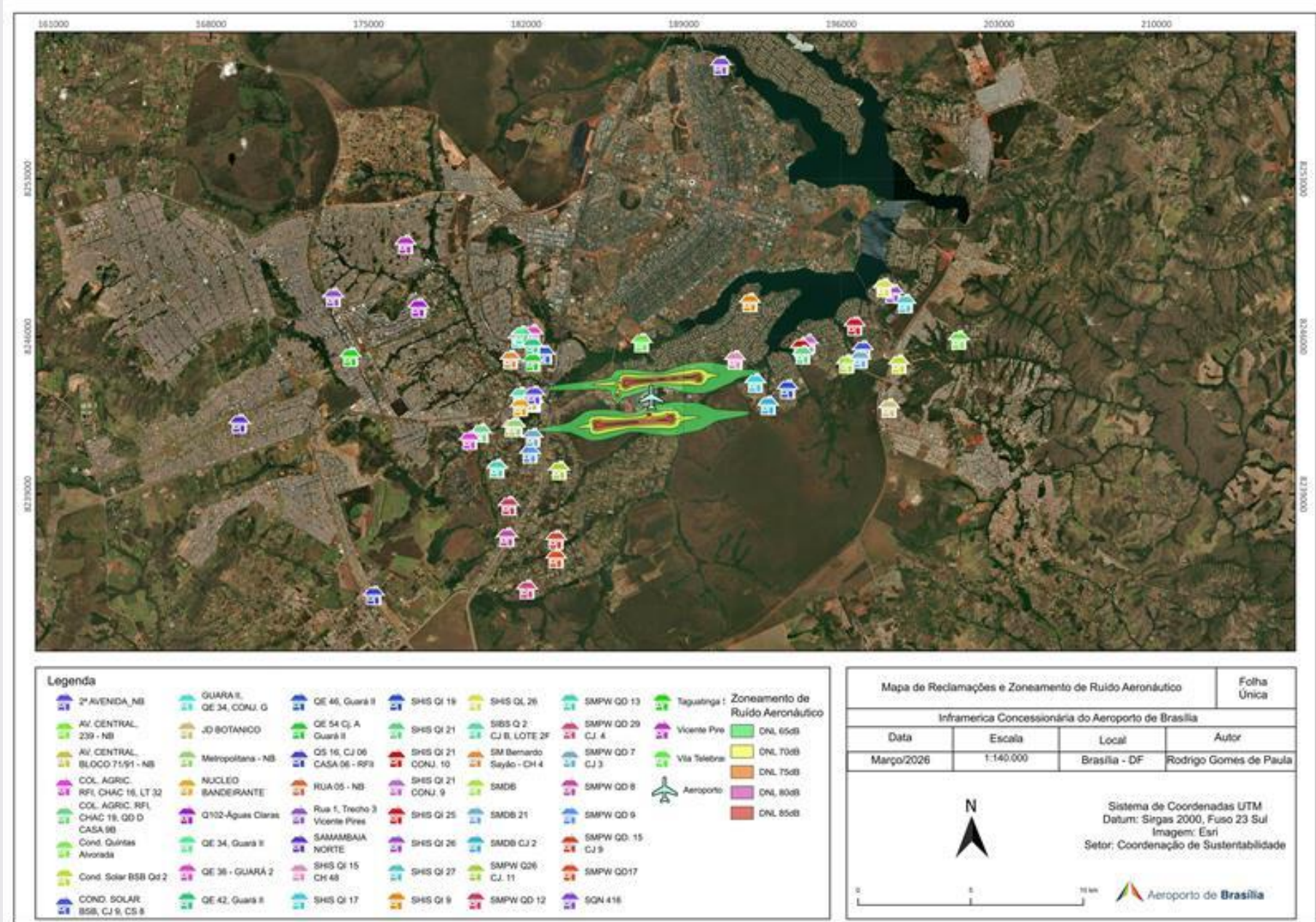
 80 dB

 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	RECLAMENTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
SHIS QL 18, Conjunto 6, Casa YY	MORADOR 1	07/2026	DIURNO e NOTURNO	comercial	RESIDENCIAL	O morador registra uma “reclamação formal referente à ruído excessivo e à baixa altitude de uma aeronave que sobrevoou a região residencial”. Cita data e horário, e ressalta que a aeronave passou em “altitude assustadoramente baixa”, (...) “gerando ruído ensurdecador”, bem como descreve os impactos gerados em sua rotina diária. Ao final, solicita que a CGRA encaminhe o registro para o DECEA/Cindacta I para “auditar os radares de voo neste horário exato, a fim de verificar se a aeronave cumpriu corretamente o gradiente de subida exigido ou se houve algum desvio de rota sobre a área residencial.”	Em andamento



TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
SHIS QL 18, Conjunto 6, Casa XX	MORADOR 2	07/2026	DIURNO e NOTURNO	comercial	RESIDENCIAL	A moradora registra uma reclamação formal referente ao ruído excessivo e à baixa altitude de uma aeronave que sobrevoou nossa região residencial”. Cita data e horário da ocorrência, e às vezes identifica a aeronave/companhia aérea, bem como os impactos decorrentes do ruído em seu dia a dia. Ao final, solicita que a CGRA encaminhe o registro para o DECEA/Cindacta I para “auditar os radares de voo neste horário exato, a fim de verificar se a aeronave cumpriu corretamente o gradiente de subida exigido ou se houve algum desvio de rota sobre a área residencial.”	Em andamento



TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

- Dois moradores residentes no Lago Sul, vizinhos residentes na SHIS QL 18 Conjunto 6, registraram **327** reclamações, no período de 03 a 21/07/2026, em horários diversos, coincidentes com os horários de pico do Aeroporto de Brasília (manhã e noite).
- A localidade de onde se originam as reclamações estão fora de áreas abrangidas pelas curvas de ruído do PEZR do SBBR.





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

ANÁLISE DE CAUSA

As reclamações foram encaminhadas ao Cindacta I para verificar as questões relacionadas às suas competências:

- As reclamações não advêm de alterações na circulação IFR da Terminal Brasília, uma vez que não houve mudança significativa nos procedimentos no ano de 2026.
- As residências dos reclamantes estão inseridas em área de intenso fluxo de aeronaves, uma vez que está alinhada ao eixo de decolagem da cabeceira 11L, de utilização predominante nas operações do SBBR.
- As aeronaves que decolam da cabeceira 11L devem manter rumo de decolagem até estarem livres dos limites laterais ou verticais dessas áreas, o que resulta no sobrevoo da região do Lago Sul.





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

ANÁLISE DE CAUSA (Cont.)

As reclamações foram encaminhadas ao Cindacta I para verificar as questões relacionadas às suas competências:

- Os sobrevoos são realizados de forma segura, em estrita observância dos procedimentos de saída por instrumentos e aos perfis de subida estabelecidos, os quais preveem gradientes suficientes para garantir a separação segura em relação aos obstáculos existentes na superfície.
- Conforme solicitação dos reclamantes, foi realizada a avaliação da operacionalidade dos sistemas de vigilância, verificando que os sistemas estão íntegros, com todas as manutenções preventivas em dia e apresentando dados consistentes em todo o período.





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

ANÁLISE DE CAUSA (Cont.)

As reclamações foram encaminhadas ao Cindacta I para verificar as questões relacionadas às suas competências:

- O Controle de Aproximação de Brasília não registrou anormalidade no cumprimento dos perfis verticais das saídas do SBBR, nem foi identificado qualquer anormalidade nos voos atrelados às reclamações recebidas.
- As cartas de saída padrão por instrumento – SID já possuem procedimentos de abatimento de ruído.
- A aviação comercial já utiliza aeronaves certificadas para baixa emissão de ruído (RBAC 91 da ANAC)

91.805 Limitações de operação

Não pode operar no Brasil qualquer avião sujeito ao 91.801(a)(1) desta Subparte, a menos que se demonstre que este avião cumpre com os níveis de ruído do “Estágio 3” ou padrão de certificação de ruído posterior, conforme definido pelo RBAC nº 36.





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

ANÁLISE DE CAUSA (Cont.)

Considerações técnicas e operacionais das empresas aéreas que operam no SBBR

Houve alterações nos procedimentos ou parâmetros operacionais relacionados ao desempenho de cada tipo de aeronave que opera no SBBR, especialmente aqueles utilizados para Thrust Reduction Altitude (THR RED ALT) e Acceleration Altitude (ACC ALT), quando aplicáveis, e sua relação com os procedimentos de Noise Abatement Departure Procedure (NADP) adotados pela Empresa?





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

ANÁLISE CAUSA (Cont.)

Deliberações técnicas do grupo de trabalho da CGRA

Diante dos elementos disponíveis, submetem-se à discussão técnica da CGRA as seguintes questões:

1. Quais fatores podem estar associados às 327 reclamações registradas no período, uma vez que não foi identificada pelo CINDACTA I alteração significativa na circulação IFR da Terminal Brasília em 2026, nem anormalidade no cumprimento dos perfis verticais das saídas do SBBR, nem desvio operacional relacionado aos voos objeto das reclamações ou anormalidade nos sistemas de vigilância?
2. Quais fatores poderiam contribuir para uma percepção de aumento do incômodo provocado pelo ruído aeronáutico em uma região submetida há anos ao sobrevoo regular de aeronaves?
3. Como deve ser tecnicamente interpretada a concentração das reclamações em apenas dois moradores vizinhos, considerando que não ocorreram, no mesmo período, outros relatos de magnitude semelhante provenientes da mesma região?





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

Considerações Iniciais para o debate de análise de causa das reclamações.

O Ruído Aeronáutico é um som indesejado, gerado pelo ruído da operação dos motores das aeronaves, que depende de um componente objetivo, físico, e também um componente subjetivo relacionado à percepção ou reação individual ao som.

1) Fatores acústicos (Componente Físico)

Relacionados às características físicas do evento sonoro e às condições de sua propagação, entre eles:

- nível de pressão sonora;
- conteúdo espectral e distribuição das frequências;
- duração do evento sonoro;
- distância e geometria entre fonte e receptor;
- condições atmosféricas de propagação;
- nível de ruído ambiental de fundo.





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026



Considerações Iniciais para o debate de análise de causa das reclamações.

Algumas considerações de Acústica Básica (Componente Físico).

- O som viaja a cerca de 343 m/s a 20 °C, mas essa velocidade cresce com a temperatura.
- Temperatura: gradientes térmicos podem refratar o som em direção ao solo, favorecendo sua propagação a maiores distâncias.
- Vento: direção e gradiente de velocidade podem favorecer ou reduzir a propagação sonora em determinada direção.
- Umidade: influencia a absorção atmosférica do som de forma dependente da frequência.
- Efeito combinado: em condições específicas, esses fatores podem produzir variações locais relevantes nos níveis sonoros.
- Estudos de propagação acústica indicam que, em determinadas configurações atmosféricas e a depender da distância, geometria e frequência considerada, podem ocorrer variações locais de vários decibéis, alcançando, em condições específicas, diferenças da ordem de 5 a 15 dB em relação a outras condições de propagação.





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

Considerações Iniciais para o debate de análise de causa das reclamações.

O Ruído Aeronáutico é um som indesejado, gerado pelo ruído da operação dos motores das aeronaves, que depende de um componente objetivo, físico, e também um componente subjetivo relacionado à percepção ou reação individual ao som.

2. Fatores não acústicos

Relacionados à forma como o som é percebido e ao incômodo por ele provocado, podendo envolver, entre outros:

- expectativa em relação ao ambiente sonoro;
- percepção de alteração do padrão sonoro habitual;
- sensibilidade individual ao ruído;
- período do dia em que ocorre o evento;
- grau de atenção direcionado à fonte sonora;
- contexto e atitude individual em relação à fonte do ruído.





TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

Março a Agosto/ 2026

**Espaço aberto para
deliberações técnicas do grupo
de trabalho da CGRA**



Obrigado!

@aeroportobsb



www.bsb.aero



Aeroporto de **Brasília**

