

1ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA				PÁGINA: 1 de 12	
LOCAL:	VIDEO CONFERÊNCIA - TEAMS	DATA:	19/03/24	HORA	15H00
PARTICIPANTES:					
EMPRESA:	NOME:	Nº	PARTICIPAÇÃO:		
INFRAMERICA	Camila Corrêa Máximo	01	Presente		
INFRAMERICA	Ricardo Brasil	02	Presente		
INFRAMERICA	Samira Pinho Bezerra de Andrade	03	Presente		
INFRAMERICA	Paula Damas de Matos	04	Presente		
INFRAMERICA	Mariana Barreto	05	Presente		
TAP PORTUGAL	Fernando Carlos Brito da Silva	06	Presente		
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	Tayra Pires	07	Presente		
LATAM	Ítalo Brito	08	Presente		
LATAM	Fernando Izzi	09	Presente		
ABEAR	Nilo Machado	10	Presente		
SEDUH - GDF	Camila de Carvalho Pires Lammers	11	Presente		
CINDACTA I	Seg. Sarg. Ludvick de A. Ferreira	12	Presente		
ADM. REG. CANDANGOLÂNDIA	Marcos Paulo Alves da Silva	13	Presente		
ADMIN. REG. PARK WAY	Renata Pimenta Terra	14	Presente		
IBRAM	Simone de Moura Rosa	15	Presente		
COPA AIRLINES	Pedro de Oliveira Boaventura	16	Presente		
GOL LINHAS AÉREAS	Marília Gabriela de S. dos Santos	17	Presente		
ADM. REG. LAGO SUL	Valéria Araújo	18	Presente		
ADM. NÚCLEO BANDEIRANTE	Jhenerfer Oliveira	19	Ausente		
ASSOC. COLINA DOM BOSCO	Luiz Guilherme Pena	20	Ausente		
PASSAREDO LINHAS AÉREAS	Claython Cavalcante	21	Ausente		
LATAM	Luiz Gonzaga Xavier Lima Júnior	22	Ausente		
MODERN LOGISTICS	Cléber Cordeiro	23	Ausente		
SIDERAL LINHAS AÉREAS	Leonardo Medeiros	24	Ausente		
ADMIN. REG. PARK WAY	Deusdete Soares Benevides	25	Ausente		
ADM. REG. LAGO SUL	Rubens Santoro Neto	26	Ausente		
ADM. NÚCLEO BANDEIRANTE	Cláudio Márcio de Oliveira	27	Ausente		
PRESERVA – ASSOCIAÇÃO QI 26	Priscila Castello Branco	28	Ausente		
IATA BRAZIL		29	Ausente		
INFRAMERICA	Fábio Almeida Esteves	30	Ausente		
AZUL LINHAS AÉREAS	José Everaldo Nazaré de Sousa	31	Ausente		
DTCEA – CINDACTA I	Ten. Viktor Johannes Bechtel	32	Ausente		
CINDACTA I	Cap. Esp. José Adão da Silva Joba	33	Ausente		
ASSOC. MOR. QI 17 E SMDB	Sólon Kouzak	34	Ausente		
ASSUNTOS TRATADOS:					
<ul style="list-style-type: none"> • Pauta abordada na CGRA – AIB de 19/03/2024; <p style="margin-left: 40px;">A reunião da CGRA foi realizada em ambiente virtual, utilizando o aplicativo Microsoft Teams. A Inframerica Concessionária do Aeroporto de Brasília enviou os convites, por meio do ofício IA circular nº 0281/GES/DO/SBBR/2024, a todos os representantes das instituições envolvidas na Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, bem como aos</p>					

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 2 de 12
--	---------------------------

observadores representantes da comunidade do entorno do aeródromo. Além disso, o link de participação na reunião foi enviado por meio de endereço eletrônico. A lista com os nomes dos participantes e a constatação de presença/ausência nesta Reunião semestral está no quadro acima.

A reunião foi iniciada pontualmente às 15h00, e foi aberta pela Coordenadora de Sustentabilidade do Aeroporto de Brasília, Camila Máximo, que iniciou dando as boas-vindas e agradecendo a participação dos presentes, além de explicar como seria conduzida a reunião. Ela passou então a palavra para Ricardo Brasil, analista regulatório da Inframerica, que passou às deliberações previstas na pauta.

Ricardo Brasil deu as boas-vindas aos presentes e iniciou sua exposição lembrando que o objetivo da Comissão é uma reunião de especialistas, onde são reunidas pessoas que entendem do assunto e que são capazes de deliberar sobre o tema, juntamente com os interessados do entorno, associações de moradores, analisar riscos em relação à ruído, e propor soluções às empresas aéreas, ao DCEA – controle de espaço aéreo, e principalmente à ANAC, que é o órgão regulador.

Ricardo esclareceu que a reunião é participativa, e que todos poderiam interromper quando quiserem participar ou contribuir nos temas que seriam abordados na reunião, mas que para as reclamações existe um canal específico dentro do sítio eletrônico do aeroporto e que novas reclamações sejam realizadas por meio desse canal.

Ricardo mostrou o roteiro que seria seguido na 1ª Reunião Ordinária da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do ano de 2024, conforme sequência a seguir:

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

Sobre as curvas de ruído do SBBR, Ricardo recordou que as curvas de ruído atualmente em vigor foram registradas na ANAC em agosto de 2022, e que são as que

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 3 de 12
--	---------------------------

constam no nosso PEZR – Plano Específico de Zoneamento de Ruído, elaboradas de acordo com a metodologia prevista no RBAC 161, que é internacionalmente aceita, e não houve alterações desde a última reunião. Ricardo mostrou o mapa do PEZR e as curvas de ruído relativas às faixas DNL previstas na RBAC.

Ricardo passou então a mostrar a questão da compatibilização do uso do solo, que não houve alteração da última reunião para essa, onde apresentou um mapa com as zonas de influência da curva de 65dB, que mostra claramente quais são as áreas residenciais do entorno do Aeroporto e que, segundo previsto na Subparte E do RBAC 161, pode haver compatibilidade de uso residencial e outros tipos de usos, desde que “medidas para se atingir redução de nível de ruído sejam incorporadas no projeto/construção das edificações onde houver permanência prolongada de pessoas”, tais como janelas com vidros duplos, por exemplo.

Ricardo mostrou as áreas residenciais no entorno do aeroporto que estão dentro da curva de 65 dB, conforme indicado no mapa do PEZR, e que nessas áreas a legislação prevê a compatibilização do uso do solo, ou seja, dentro dessas áreas existe restrição de uso do solo. Como se trata de uma legislação da ANAC, a RBAC solicita que, através da CGRA, o operador aeroportuário divulgue para as autoridades locais as curvas de ruído do aeroporto.

Ricardo explicou que essas curvas foram encaminhadas para a SEDUH – GDF e para o IBRAM, em setembro de 2022, para a incorporação nas leis Distritais de suas limitações de uso do solo de acordo com as curvas de ruído elaboradas. Como o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT do Distrito Federal está em revisão, a CGRA encaminhou uma carta ao Secretário, com cópia a Sra. Camila Pires, representante da SEDUH dentro da comissão, solicitando a consideração do PEZR nessa revisão.

A Sra. Camila Pires confirmou que o processo chegou na Secretaria e que foi encaminhado para ela, como representante da SEDUH na CGRA, para a ciência, e que também foi encaminhado para o setor responsável, que está coordenando a revisão do plano diretor de ordenamento territorial.

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUIÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 4 de 12
--	--------------------

Ricardo Brasil disse que isso é importante, pois o RBAC pede que qualquer atualização de curvas seja encaminhada às autoridades competentes para incluir no plano diretor de ocupação do solo, justamente por causa das restrições de uso do solo previstas na norma da ANAC.

Ricardo Brasil passou então ao Mapa de Reclamações atualizado, com as reclamações recebidas no final de 2023 e nos primeiros meses de 2024. Ricardo passou então a comentar as reclamações provenientes das comunidades mais próximas às cabeceiras 11. Ricardo mostrou que são reclamações oriundas da Quadra 12, 13 e 17 do Park Way, Núcleo Bandeirante e Samambaia Norte, lembrando que essas localidades estão além da curva de ruído de 65dB.

As reclamações estão relacionadas às rotas, altitude e barulho gerados pelas aeronaves em voo na região, e pedem providências para mitigação do ruído na região.

Passou-se então ao tratamento das reclamações, inicialmente tratando-se da proveniente das quadras 12 e 13 do Park Way, que reclamava do aumento do nível sonoro e solicitava a priorização da decolagem pela cabeceira 11R, no sentido a não sobrevoar a área residencial em que se encontram. Essa reclamação é recorrente dos moradores dessa região.

Ricardo falou sobre a reivindicação dos moradores de que fosse priorizada a cabeceira para decolagem onde a operação de aeronaves evite sobrevoar as residências. Essa reclamação foi encaminhada para o Cindacta, órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, e o órgão respondeu que:

- A utilização do sistema de pistas é determinada pela direção e intensidade do vento, atendendo a requisitos de segurança da aviação, que são prevalentes sobre os outros aspectos considerados.
- A utilização da cabeceira 11R já é predominante sobre a 29L durante 85% do ano, devido principalmente ao regime de ventos.

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO:	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA:	5 de 12
----------------	--	----------------	---------

Ricardo ressaltou que, devido principalmente ao regime de vento da região, que a cabeceira 29L já é predominantemente utilizada, o que por conta das características meteorológicas da região, já a prioriza em relação à cabeceira 11R.

Todas as outras reclamações citadas do Núcleo Bandeirante e de Samambaia Norte foram encaminhadas para o Cindacta I para checagem e a CGRA aguarda a resposta. Ricardo esclareceu que, a menos que possa ter acontecido nesses períodos dessas reclamações alguma característica pontual, certamente a resposta será segurança operacional e condições meteorológicas, porque não é uma justificativa qualquer.

Houve também o registro de outras reclamações em 2023, sobre aumento da frequência e intensidade do ruído das aeronaves, provenientes do Setor de Mansões Dom Bosco, Condomínio Solar de Brasília e Condomínio Quintas da Alvorada, todas áreas próximas ao Jardim Botânico, no Lago Sul.

Passou-se então ao tratamento das reclamações dos moradores que moram próximos à cabeceira 29R. Primeiramente sobre a reivindicação da Associação de moradores da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3, que solicitou, em 2020, que se estudasse a utilização de abatimento de ruído estabelecido pela ICAO NADP1 não só durante a noite, mas durante as 24 horas do dia, além de dar preferência, no período noturno, à utilização da pista 11R/29L, cuja utilização implica o sobrevoo de menor densidade habitacional.

OBJETO:

REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE
RUIÍDO AERONÁUTICO DO SBBR

PÁGINA:

6 de 12

Ricardo explicou que a CGRA encaminhou a solicitação da comunidade para as empresas aéreas e houve o retorno inicial da LATAM. A LATAM nos apresentou um estudo comparando o procedimento de abatimento que a companhia utiliza em seus voos, inclusive é utilizada nas suas operações no período 24h, em todos os aeroportos, com o procedimento proposto pela comunidade, que é um procedimento internacionalmente utilizado e proposto pela ICAO, conforme quadro abaixo.

Procedimento	Altitude de Redução	Altitude de Aceleração	Velocidade
LATAM Airlines	400 ft	2000 ft (5500 ft MSL)	V2 + 10 até V2 + 20
ICAO A/NADP 1	800 ft	3000 ft	V2 + 10 até V2 + 20

Ricardo mostrou então que, com as simulações realizadas, a LATAM demonstrou em seus estudos que são observadas pouquíssimas variações do nível de ruído quando comparados o procedimento sugerido pela comunidade e o praticado hoje pela LATAM. Ou seja, pelo estudo a proposta pode até ser adotada, mas o que é praticado hoje, pelo menos de um dos operadores aéreos do aeroporto de Brasília, está no mesmo nível de ruído que o padrão Internacional proposto pela organização de aviação civil Internacional, proposto pela comunidade. Esse foi o resultado apresentado pela LATAM na última reunião.

Ricardo disse que, para esse ano, estamos buscando que algum outro operador aéreo faça um estudo semelhante e, por isso, a CGRA reforçou a solicitação nas cartas encaminhadas para a engenharia de operações para as outras companhias que operam no aeroporto: Azul Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas, TAP e Copa Airlines. A intenção é que essas companhias indiquem se utilizam algum procedimento de abatimento de ruído próprio, como o utilizado pela LATAM, ou até mesmo algum próximo ao NADP da ICAO. O

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUIÍDO AERONÁUTICO DO SBRR	PÁGINA: 7 de 12
--	--------------------

próximo passo da CGRA é continuar estudando esse ano, com apoio das outras companhias que operam no aeroporto, esses procedimentos de abatimento de ruído.

Ricardo explicou que a CGRA espera que, como cada empresa aérea tem o seu setor de engenharia de operações, que estabelece os procedimentos operacionais de cada empresa, de acordo com os manuais de fabricantes da Europa dos motores e provavelmente tem especialistas em ruído, possa ajudar a comissão a estudar, diante da proposição da Associação de Moradores da QI 17, qual o melhor procedimento para ser adotado no aeroporto de Brasília. Ricardo reforçou ainda que isso não pode ser realizado sem o apoio das empresas aéreas, pois só as companhias podem nos fornecer essas informações, que vão depender dos procedimentos, do tipo de aeronave e outras características operacionais que podem divergir da LATAM.

Os resultados apresentados pela LATAM, um dos maiores, senão o maior operador aéreo que atua no aeroporto de Brasília, já nos traz muitas respostas, mas é preciso verificar também o que é praticado pelas outras companhias. Outro ponto levantado foi que os procedimentos praticados pela LATAM e proposto pela comunidade são equivalentes em emissão de ruído aeronáutico, porém o procedimento proposto pela comunidade representaria maiores emissões de CO₂, maior queima de combustível e, conseqüentemente, maior custo operacional.

Ricardo Brasil passou então a palavra aos representantes para validação do que foi dito, e o Sr. Fernando Izzi, responsável pela condução dos estudos pela LATAM, disse que é isso mesmo, que as análises que foram realizadas por eles demonstraram que não haveria muita diferença do procedimento que é feito hoje e o procedimento proposto pela comunidade. E complementou que não iria afetar os níveis de ruído, mas que aumentaria o consumo de combustível e as emissões de CO₂. O Sr. Izzi disse que o que mostraram na última reunião foi que do ponto de vista do ruído, da poluição sonora, não haveria alterações, mas que pioraria muito outros tipos de poluição tendo em vista o aumento da queima de combustível e de emissões de gás carbônico na atmosfera. Por enquanto não foram realizados outros estudos e que o LATAM recomenda é que os procedimentos em Brasília não fossem alterados.

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUIÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 8 de 12
--	--------------------

Ricardo Brasil agradeceu mais uma vez a LATAM e perguntou se algum representante de outra operadora, regular no aeroporto de Brasília e presente na reunião, gostaria de trazer alguma informação sobre o assunto.

O Sr. Fernando Silva, da TAP, relatou que recebeu a correspondência solicitando o estudo do procedimento, e que encaminhou a mesma para o setor de operações de voo dentro da TAP Linhas aéreas, responsável por esse assunto, e que assim que tiver uma resposta, entrará em contato conosco.

O Sr. Nilo Machado, representante da ABEAR, disse que poderia fazer o encaminhamento da correspondência à GOL Linhas Aéreas, que é uma associada da ABEAR. Ele esclareceu que não sabe se a GOL tem o software utilizado pela LATAM, mas que pode ver como a companhia pode avaliar a questão. Complementou ainda que cada companhia utiliza equipamentos diferentes e que pode ser um custo ter que adquirir um software para realizar as simulações. Mesmo assim ele se colocou à disposição para fazer essa ponte junto à Gol Linhas Aéreas.

O Sr. Fernando Izzi, da LATAM, disse que chegou a conversar com os colegas da engenharia da GOL e parece que eles não têm disponibilidade de software para tal e que por isso não conseguiram conduzir o estudo. Ele explicou ainda que esse software não é um software de performance que ele vem como padrão dentro do pacote que a banda oferece, tem que fazer uma aquisição complementar e acho que é por isso que eles também não têm. O Sr. Izzi esclareceu que a LATAM fez o estudo para os modelos de Airbus e que é necessário um pacote diferente para os modelos da Boeing.

Ricardo agradeceu os esforços de todos e complementou que primeiramente é necessário conhecer um pouco os procedimentos de abatimento de cada empresa, se há um específico que a empresa utiliza ou se somente segue o que é previsto nas cartas, e que o setor de operações da companhia pode ter algum estudo relacionado à ruído. Por isso precisamos desse retorno dos outros operadores.

O Sr. Nilo Machado, da ABEAR, disse que pode fazer essa ponte, mas que as empresas realizam os procedimentos previstos na carta de saída do aeroporto, e se esses

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUIÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 9 de 12
--	--------------------

procedimentos não previstos na carta, quando não existe nenhuma restrição ou quando não existe um procedimento previsto de abatimento de ruído na carta, eles realizam o que está previsto ali conforme manual, se você não tem restrição. Disse ainda que se a Gol não tem esse software, que é difícil mensurar esses ruídos e que não sabe se eles conseguiriam fazer aquisição desse software no momento.

Ricardo Brasil esclareceu que a ideia da comissão não é de que a empresa faça a aquisição de um software para realizar os estudos, e que a ideia é inicialmente participar e conversar sobre a questão de como são os procedimentos de ruído praticados pela empresa, se seguem realmente as cartas ou se utiliza algum outro.

Sr. Nilo Machado sugeriu verificar com a Copa Airlines, que também utiliza equipamentos semelhantes, se a companhia poderia fazer essas simulações, que seriam dados próximos da Gol e que seria talvez uma solução alternativa.

Ricardo explicou que o objetivo da comissão é juntar as participações de todas as companhias na comissão e discutir o que seria mais efetivo, e que vamos aguardar o retorno das demais companhias.

O Sr. Pedro Boaventura, da Copa Airlines, confirmou o recebimento da correspondência e disse que já encaminhou para o setor responsável da Copa Airlines e que assim que tiver um retorno, comunicará à comissão. Ele alertou que pode ser que demore um pouco tendo em vista que esse setor fica no Panamá e alguns trâmites demoram por conta disso.

Ricardo Brasil retomou então a questão do tratamento das reclamações. Ele chamou a atenção para o fato das reclamações recebidas pela CGRA estarem todas distribuídas fora da curva de 65dB, ou seja, fora do PEZR regulamentado pela ANAC.

Ricardo ressaltou que é importante que as autoridades urbanas decidam sobre as restrições que serão consideradas para o uso do solo, baseado no que está definido no RBAC 161, dentro no PDOT do Distrito Federal, e que a SEDUH tem envidado esforços para que isso aconteça, conforme demonstrado na reunião.

ATA DE REUNIÃO - continuação**OBJETO:**REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE
RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR**PÁGINA:**

10 de 12

Outro ponto ressaltado por Ricardo é a questão das proposições de distribuição ou priorização de cabeceiras para pousos e decolagens. Ricardo explicou que o aeroporto tem 2 pistas e 4 cabeceiras, com características urbanas no entorno. A distribuição desses voos por cabeceira se dá por questões de segurança operacional. Pelas curvas de ruído do PEZR pode-se observar que há a priorização da cabeceira que atinge menor densidade populacional. Ricardo mostrou os dados operacionais evidenciando que as decolagens das cabeceiras 11 são mais abundantes que na cabeceira 29, como mostra a tabela abaixo, onde fica claro que 80% das decolagens são para leste e 20% para oeste:

CABECEIRAS	PORCENTAGEM DE UTILIZAÇÃO POR ANO			
	2014	2019	2022	2023
11L	45,3%	40,3%	41,9%	39,4%
29R	6,9%	7,3%	8,6%	9,4%
11R	40,4%	42,2%	38,5%	40,7%
29L	7,4%	10,2%	11,0%	10,5%

Olhando-se o mapa fica claro que, a despeito da pista norte que tem ocupação urbana de ambos os lados, no caso da pista sul, a priorização da cabeceira 11R, onde o avião passa em zona de baixa densidade demográfica (área de reserva ecológica), já acontece e já contempla as reivindicações dos reclamantes do Park Way. Essa situação ocorre para atendimento do critério de segurança operacional dos voos, principalmente relacionada às questões meteorológicas, tais como direção e intensidade dos ventos.

Ricardo explicou também que o controle de tráfego aéreo é treinado para atender às questões de segurança operacional em detrimento de qualquer outra para a determinação das cabeceiras que serão utilizadas para pouso e decolagem. No caso do aeroporto de Brasília, os dados operacionais demonstram que as características meteorológicas características da região já fazem com que as áreas menos habitadas sejam as mais utilizadas.

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 11 de 12
--	----------------------------

Outro ponto que as reclamações trazem em comum é a questão de altitude e o abatimento de ruído e, como acabamos de falar, o primeiro resultado de uma grande empresa aérea já mostrou que o procedimento atual já está adequado, mas mesmo assim iremos buscar nas outras empresas e continuaremos os estudos sobre a questão do procedimento de abatimento, que está relacionado com rotas e altitude, que são características típicas citadas nas reclamações.

Dessa forma, Ricardo fez um resumo de como a comissão vem trabalhando, analisando todas as questões pertinentes das reclamações e que, os próximos passos são as questões do PDOT e das empresas aéreas nos apresentarem os procedimentos de abatimento de ruído que utilizam.

O Sr. Nilo Machado, representante da ABEAR, pediu a palavra para ratificar as questões das escolhas do sistema de pista a ser utilizado pelo tráfego aéreo, que depende do vento predominante, e que isso já está previsto nas publicações de cartas aeronáuticas do aeroporto.

Abriu-se então a palavra para as demais contribuições.

O Sr. Izzi, da Latam, perguntou se foram concluídos os resultados dos testes práticos que a Latam realizou para verificar a emissão de ruído. Camila explicou que esses dados ainda estão em fase de análise. Ricardo disse que vamos precisar da ajuda da Latam para avaliação desses dados.

O Sr. Izzi, da Latam, complementou dizendo que o tema de ruído está em evidência em vários aeroportos do Brasil e na América do Sul, e que a Latam tem feito diversos estudos para outros aeroportos. Acrescentou ainda que, com base no NADP, por mais que se pratique o NADP 1 ou NADP 2, que talvez nenhum dos dois procedimentos possa melhorar a situação, que depende de uma série de variáveis associadas ao local em que a população afetada está localizada.

Ricardo concordou com essa afirmação do Sr. Izzi, e acrescentou que além das variáveis físicas há também a variável psicológica, que é diferente para cada pessoa, além

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 12 de 12
--	----------------------------

das características de horário, como por exemplo no período noturno quando não há ruído de fundo associado, dentre outros.

Ricardo concluiu dizendo que a comissão tem trabalhado para juntos chegarmos às melhores soluções para amenizar os incômodos causados pelo ruído aeronáutico, desde que a segurança operacional não seja negligenciada, e que todos os envolvidos: operadores aéreos, Cindacta, ANAC, operador aeroportuário, órgãos do governo distrital, associações de moradores, fazem um grande esforço para isso. Ricardo frisou que o aeroporto já utiliza os procedimentos reconhecidos internacionalmente e que a nossa meta é continuar trabalhando na questão dos procedimentos de abatimento de ruído de cada empresa.

Como não havia mais nenhum assunto a ser tratado, a reunião foi encerrada.

Resumo das deliberações:

- Acompanhar a resposta da consulta aos setores de Engenharia de Operações das Companhias aéreas Gol, Azul, TAP e Copa Airlines para verificar se eles podem realizar um estudo semelhante ao realizado pela Latam, comparando a utilização do procedimento de abatimento de ruído atualmente utilizado por elas em comparação ao NADP 1 proposto pela comunidade;
- Acompanhar a resposta ao questionamento se essas companhias utilizam o procedimento proposto nas cartas de aproximação ou se tem algum procedimento próprio, bem como o horário em que esse procedimento é praticado por essas companhias.
- Aguardar a resposta da SEDUH sobre a revisão do PDOT que está sendo realizada pelo Governo do Distrito Federal para verificar como podemos contribuir no processo.



1ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMESTRAL

COMISSÃO DE GERENCIAMENTO
DE RUÍDO AERONÁUTICO

19 DE MARÇO DE 2024



Aeroporto de Brasília



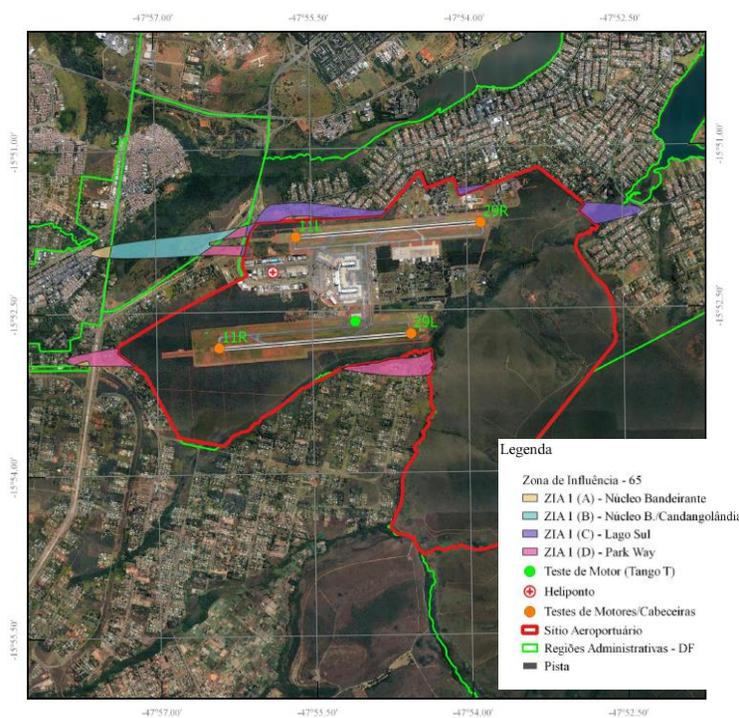
OBJETIVO

- Deliberar
- Realizar análises de risco
- Propor soluções de mitigação

Relacionados à emissão de ruído aeronáutico pelas aeronaves que operam no Aeroporto de Brasília.



COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO RBAC 161



5

SEDUH - GDF

- A Inframerica encaminhou o PEZR, aprovado e registrado pela ANAC, à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal - SEDUH em setembro de 2022
- Após análise, a SEDUH enviou a Carta nº 340/2022 – SEDUH/GAB à Inframerica, onde relatou as análises das diretorias daquela Secretaria, dando destaque à manifestação da Diplan – Diretoria de Planejamento e Sustentabilidade Urbana, informou que registra o novo PEZR do SBBR para ser considerado no planejamento territorial e revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT – DF no que for pertinente.
- Tendo em vista a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial –PDOT do Distrito Federal, a Inframerica encaminhou, no mês de março de 2024, a correspondência IA nº 0340/CGRA/SBBR/2024, solicitando que a secretaria considere as diretrizes de uso do solo contidas no PEZR dentro do referido PDOT.

6

COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO



MAPA DE RECLAMAÇÕES



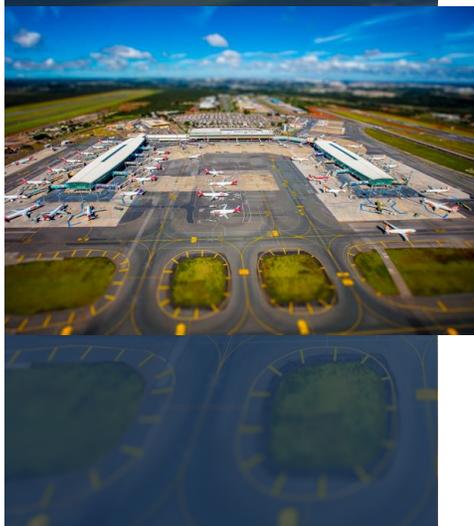
7

TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	RECLAMAÇÃO	RESULTADO
SMPW QUADRA 12 e 13	MORADOR 1	10/2023	NOTURNO	NI	RESIDENCIAL	Reclamação relacionada ao ruído excessivo das aeronaves na região e relato de que as mesmas passam no local em baixa altitude.	Em andamento
SMPW QUADRA 13	MORADOR 1	01/2024	9:13	NI	RESIDENCIAL	Morador solicita averiguação dos voos no período de 05 a 07 de janeiro de 2024, "pois a rota, a altitude e o ruído provocado na comunidade ultrapassou os limites de razoabilidade"	Em andamento
SMPW QUADRA 17	MORADOR 1, 2 e 3	01/2024	noturno	NI	RESIDENCIAL	3 reclamações da SMPW Quadra 17, reclamando, em sua maioria, do aumento do número de voos sobrevoando a região e do barulho ocasionado pelas aeronaves.	Em andamento
SAMAMBAIA NORTE	ANONIMA	01/2024	matutino	NI	RESIDENCIAL	Reclamação relacionada ao barulho e à altura que os aviões estão passando em Samambaia Norte. Menciona que o pior horário é de 06h às 08h. Solicita esclarecimentos sobre a situação.	Em andamento
NÚCLEO BANDEIRANTE	MORADOR 1	01/2024	Vespertino /noturno	NI	RESIDENCIAL	Relata que aumentou muito o ruído na região do Núcleo Bandeirante e solicita providenciar alternativa para mitigar o ruído na região.	Em andamento

8

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES



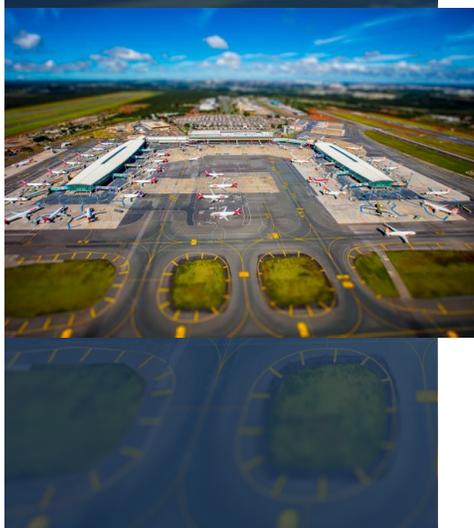
9

PISTA 11R/29 L – PISTA SUL

- No ano de 2023 foram recebidas 3 reclamações, sendo as 2 oriundas do mesmo morador, da região entre as quadras 12 e 13 do Park Way.
- O morador reclamante relatava o aumento dos níveis sonoros praticados naquelas áreas e solicitava que fosse priorizada a decolagem da cabeceira 11R, evitando assim que as aeronaves passassem sobre a área residencial entre as quadras 12 e 13 do Park Way.
- As reclamações recebidas pela CGRA foram encaminhadas ao Cindacta I por meio das correspondências IA n° 0689/GMA/DO/SBBR/2023 para análise das reclamações.
- O Cindacta I encaminhou o Ofício n° 80/ATM/25088, onde analisou os horários e dias das reclamações. As principais considerações do Cindacta foram:
 - A utilização do sistema de pistas é determinado pela direção e intensidade do vento, atendendo a requisitos de segurança da aviação, que são prevalentes sobre os outros aspectos considerados.
 - A utilização da cabeceira 11R já é predominante sobre a 29L durante 85% do ano, devido principalmente ao regime de ventos.



TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES



10

PISTA 11R/29 L – PISTA SUL

- No mês de janeiro de 2024, recebemos novas reclamações dos mesmos moradores do Par Way, da Quadra 12 e 13, e também da Quadra 17, com praticamente o mesmo teor de reclamação, apesar da resposta do Cindacta I sobre a determinação do sistema de pistas.
- Além dos moradores do Park Way, foram recebidas, em janeiro/2024, 2 reclamações de moradores de Samambaia Norte e Núcleo Bandeirante, respectivamente. Esses moradores reclamam do aumento do número de voos sobrevoando a região e do ruído aeronáutico causado pela passagem das aeronaves.
- As reclamações recebidas pela CGRA foram encaminhadas ao Cindacta I por meio das correspondências IA n° 0170/GES/DO/SBBR/2024 para análise das reclamações em 09/02/2024. A CGRA aguarda o retorno da análise do Cindacta I sobre as reclamações recebidas no mês de janeiro de 2024.



TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
QI17 E SMDB 1, 2 E 3	ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA QI17 E SMDB 1, 2 E 3	2020	NI	NI	RESIDENCIAL	Estudo para alterar Cartas de Saída para estabelecer ICAO NAPD 1, procedimento de abatimento de ruído por 24h e dar preferência, no período noturno, à pista 11R/29L, cuja utilização implica o sobrevoo de menor densidade habitacional	Em andamento
SMDB CONJ. 01 A 11	ANONIMO	2023	NI	NI	RESIDENCIAL	Reclamação relativa à inversão da rota de voos, que prejudica os moradores da SMDB.	Em andamento
COND. SOLAR BSB	MORADOR 1	2023	NOTURNO	NI	RESIDENCIAL	Reclama do nível do ruído da decolagem dos aviões, que chega a 72dB. Solicita providências.	Em andamento
COND. QUINTAS ALVORADA	MORADOR 1	2023	NI	NI	RESIDENCIAL	Reclama que aumentou a frequência e a intensidade do bulho dos aviões na região.	Em andamento
QI 17	MORADOR 1	2023	NI	NI	RESIDENCIAL	Reclama do barulho dos aviões, que impossibilita que os moradores da região durmam. Pede revisão de rotas para que os aviões passem sobre a mata e não sobre as casas.	Em andamento

11

11L/29R – PISTA NORTE

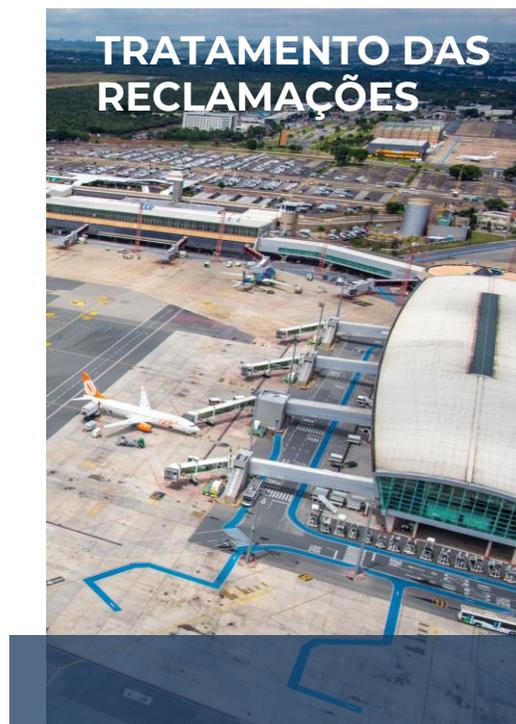
- A LATAM se prontificou a estudar a solicitação da comunidade da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3. Para isso, realizou simulações computacionais, bem como testes em voo, para analisar os procedimentos atualmente em vigor praticados por ela e o procedimento proposto pela comunidade (NADP). Ressalta-se que a LATAM utiliza o procedimento de abatimento durante suas operações 24H.

Procedimento	Altitude de Redução	Altitude de Aceleração	Velocidade
LATAM Airlines	400 ft	2000 ft (5500 ft MSL)	V2 + 10 até V2 + 20
ICAO A/NADP 1	800 ft	3000 ft	V2 + 10 até V2 + 20

- Na última reunião, a equipe técnica da Latam apresentou o estudo, que evidenciou 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, como pode ser evidenciado no quadro a seguir.

12

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES



11L/29R – PISTA NORTE

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES

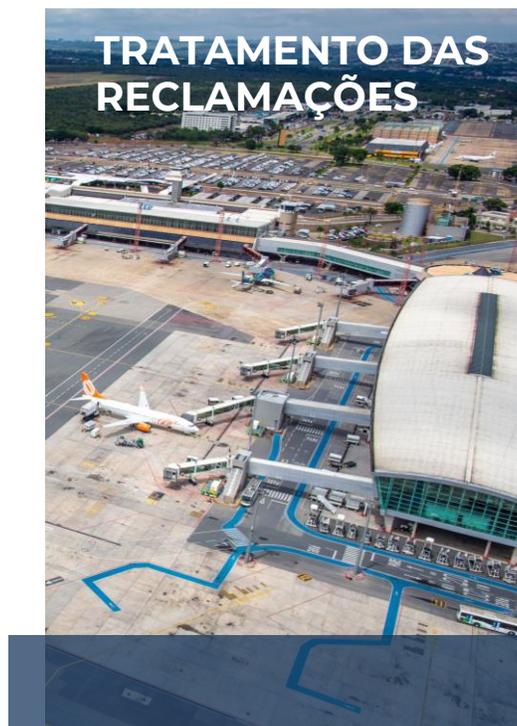
Aircraft_Procedure_Red./Acc_Rwy	AREA-MIKE #	AREA-MIKE NAME	LEQ (24H) (DB)	LEQ (DAY) (DB)	LEQ (NIGHT) (DB)	DNL (DB)	CNEL (DB)	Avg-LEQ (24H) (DB)	Avg-LEQ (DAY) (DB)	Avg-LEQ (NIGHT) (DB)	Avg-DNL (DB)	Avg-CNEL (DB)
A320-A321_LATAM_400-2000_11L	1	QI 17	53.08	54.68	47.20	55.80	55.80	42.82	44.42	36.89	45.51	45.51
	2	QI 23	46.73	48.33	40.80	49.43	49.43					
	3	QI 25	45.71	47.32	39.72	48.38	48.38					
	4	QI 26	38.63	40.24	32.64	41.30	41.30					
	5	QI 28	32.25	33.86	26.31	34.94	34.94					
	6	Pontão	40.49	42.08	34.65	43.23	43.23					
A320-A321_NADP_800-3000_11L	1	QI 17	53.01	54.61	47.13	55.73	55.73	42.99	44.59	37.05	45.69	45.69
	2	QI 23	46.72	48.32	40.79	49.42	49.42					
	3	QI 25	45.48	47.09	39.53	48.17	48.17					
	4	QI 26	39.07	40.68	33.07	41.74	41.74					
	5	QI 28	32.71	34.33	26.70	35.38	35.38					
	6	Pontão	40.93	42.52	35.09	43.67	43.67					
A320-A321_LATAM_400-2000_11R	1	QI 17	47.23	48.83	41.32	49.93	49.93	38.64	38.24	30.68	39.32	39.32
	2	QI 23	37.90	39.51	31.92	40.58	40.58					
	3	QI 25	37.34	38.95	31.36	40.02	40.02					
	4	QI 26	33.38	34.99	27.40	36.05	36.05					
	5	QI 28	30.10	31.71	24.14	32.78	32.78					
	6	Pontão	33.86	35.46	27.95	36.57	36.57					
A320-A321_NADP_800-3000_11R	1	QI 17	47.49	49.09	41.61	50.21	50.21	37.03	38.64	31.08	39.72	39.72
	2	QI 23	38.28	39.89	32.31	40.96	40.96					
	3	QI 25	37.79	39.41	31.78	40.45	40.45					
	4	QI 26	33.69	35.31	27.70	36.36	36.36					
	5	QI 28	30.36	31.97	24.38	33.04	33.04					
	6	Pontão	34.56	36.16	28.67	37.28	37.28					

13

11L/29R – PISTA NORTE

- Após a realização dos estudos da proposta da QI 17 pela empresa Latam, a proposta da comunidade foi encaminhada também às empresas Azul, Copa Airlines e TAP, e reenviada à empresa GOL. As cartas foram enviadas em março de 2024.
- Até o momento apenas a empresa Copa Airlines respondeu a correspondência afirmando que irá encaminhar ao setor responsável e que tem interesse em colaborar com o estudo.

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES



14

MAPA DE RECLAMAÇÕES



15

OPERAÇÕES POR CABECEIRA

CABECEIRAS	PORCENTAGEM DE UTILIZAÇÃO POR ANO			
	2014	2019	2022	2023
11L	45,30%	40,30%	41,90%	39,40%
29R	6,90%	7,30%	8,60%	9,40%
11R	40,40%	42,20%	38,50%	40,70%
29L	7,40%	10,20%	11,00%	10,50%

16



17



18

OBRIGADO!



www.bsb.aero      @aeroportobsb

