

## ATA DE REUNIÃO

<b>2ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA</b>				PÁGINA: 1 de 11	
LOCAL:	VIDEO CONFERÊNCIA - TEAMS	DATA:	19/09/23	HORA	15H00
<b>PARTICIPANTES:</b>					
EMPRESA:	NOME:	Nº	PARTICIPAÇÃO:		
INFRAMERICA	Camila Corrêa Máximo	01	Presente		
INFRAMERICA	Ricardo Brasil	02	Presente		
INFRAMERICA	Rodrigo Gomes de Paula	03	Presente		
INFRAMERICA	Fábio Almeida Esteves	04	Presente		
INFRAMERICA	Mariana Barreto	05	Presente		
INFRAMERICA	Bruno Barbosa Almeida	06	Presente		
TAP PORTUGAL	Fernando Carlos Brito da Silva	07	Presente		
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	Tayra Pires	08	Presente		
LATAM	Ítalo Brito	09	Presente		
LATAM	Fernando Izzi	10	Presente		
ABEAR	Nilo Machado	11	Presente		
AZUL LINHAS AÉREAS	José Everaldo Nazaré de Sousa	12	Presente		
SEDUH - GDF	Camila de Carvalho Pires Lammers	13	Presente		
DTCEA – CINDACTA I	Ten. Viktor Johannes Bechtel	14	Presente		
CINDACTA I	Cap. Esp. José Adão da Silva Joba	15	Presente		
ASSOC. MOR. QI 17 E SMDB	Sólon Kouzak	16	Presente		
ADM. NÚCLEO BANDEIRANTE	Jhenefer Oliveira	17	Presente		
ASSOC. COLINA DOM BOSCO	Luiz Guilherme Pena	18	Presente		
COPA AIRLINES	Francisco de Carvalho Júnior	19	Ausente		
PASSAREDO LINHAS AÉREAS	Claython Cavalcante	20	Ausente		
GOL LINHAS AÉREAS	Amanda Cristina Ferreira	21	Ausente		
LATAM	Luiz Gonzaga Xavier Lima Júnior	22	Ausente		
MODERN LOGISTICS	Cléber Cordeiro	23	Ausente		
SIDERAL LINHAS AÉREAS	Leonardo Medeiros	24	Ausente		
DTCEA	Seg. Sarg. Ludvick de A. Ferreira	25	Ausente		
CINDACTA I	Major Marcelo Marques Lobo	26	Ausente		
IBRAM	Roney Nemer	27	Ausente		
ADM. REG. CANDANGOLÂNDIA	Marcos Paulo Alves da Silva	28	Ausente		
ADMIN. REG. PARK WAY	Deusdete Soares Benevides	29	Ausente		
ADM. REG. LAGO SUL	Rubens Santoro Neto	30	Ausente		
ADM. NÚCLEO BANDEIRANTE	Cláudio Márcio de Oliveira	31	Ausente		
PRESERVA – ASSOCIAÇÃO QI 26	Priscila Castello Branco	32	Ausente		
IATA BRAZIL		33	Ausente		
<b>ASSUNTOS TRATADOS:</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pauta abordada na CGRA – AIB de 19/09/2023;</b></li> </ul> <p>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 1205/GMA/DO/SBBR/2023, 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</p>					

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 2 de 11
----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

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 iniciou sua exposição lembrando que o objetivo da Comissão é um fórum de especialistas com o objetivo de deliberar, 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 mostrou o roteiro que seria seguido na 2ª Reunião Ordinária da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, 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 esclareceu que as curvas de ruído foram registradas na ANAC no ano de 2022, e que são as que constam no nosso PEZR – Plano Específico de Zoneamento de Ruído e não houve alterações desde a última reunião.

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

<b>OBJETO:</b>	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b>	3 de 11
----------------	----------------------------------------------------------------------	----------------	---------

atingir redução de nível de ruído sejam incorporadas no projeto/construção das edificações onde houver permanência prolongada de pessoas”.

Ricardo continuou falando sobre a compatibilização do uso do solo e esclareceu que as curvas de ruído foram encaminhadas à SEDUH – GDF para a incorporação nas leis Distritais de suas limitações de uso do solo de acordo com as curvas de ruído elaboradas. Ricardo lembrou a resposta da SEDUH, que informa que já está no planejamento daquela secretaria a incorporação dessas diretrizes na próxima revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT do Distrito Federal. Ricardo ressaltou que isso é muito importante principalmente para novas expansões urbanas que possam vir a acontecer ao redor do aeroporto e também para fazer a compatibilização de algumas áreas já habitadas com o Plano de Zoneamento de Ruído.

Quanto à disponibilização das curvas de ruído para inserção no Geoportal-DF, Camila Máximo esclareceu que a Inframerica está preparando o material, bem como as descrições necessárias para envio a SEDUH e a inserção da documentação no sítio do GDF.

Ricardo Brasil passou então ao Mapa de Reclamações atualizado, e ressaltou que as reclamações inseridas no ano de 2023 são provenientes da Quadra 12 e 13 do Park Way, próximos à cabeceira 11R. Camila Máximo destacou que não houve nenhum registro de reclamação de novos pontos no entorno do aeroporto desde a última reunião, ocorrida em março de 2023. Sr. Ricardo Brasil ressaltou que todas as reclamações recebidas estão além da curva de ruído de 65dB.

Passou-se então ao tratamento das reclamações, inicialmente tratando-se das mais recentes, provenientes das quadras 12 e 13 do Park Way, que reclamavam 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. Ricardo esclareceu que sempre que há uma reclamação nova, que a Comissão encaminha essa reclamação para os órgãos de controle de espaço aéreo para que eles analisem as datas, os horários se forem mencionados, de forma a tentar esclarecer se houve algo que explique o incômodo sentido

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 4 de 11
----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

pelo reclamante. Após a consulta, o Cindacta I respondeu, esclarecendo os seguintes pontos:

- 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.

O Sr. Ricardo então comentou a resposta proveniente do Cindacta I, mostrando que sempre a escolha do sistema de pistas será realizada primordialmente para atender aos requisitos de segurança da aviação e está relacionada às condições meteorológicas, principalmente direção e intensidade dos ventos. Outro ponto mencionado foi que, quanto à solicitação de se utilizar preferencialmente a cabeceira 11R para as decolagens, o órgão informou que isso já acontece em 85% do ano devido às condições de vento no local. Camila Máximo esclareceu que as respostas do Cindacta I foram repassadas aos moradores e que os mesmos agradeceram as ações tomadas pela CGRA no intuito de diminuir os níveis de ruído na região.

Sobre as reclamações recebidas por parte dos moradores da região do Lago Sul no mês de fevereiro de 2023, oriundas das quadras 9, 21 e 25, sobre possível mudança de rota das aeronaves, após a CGRA encaminhar consulta ao Cindacta I, o órgão retornou, via ofício nº 44/ATM/11649, e informou que havia ocorrido alterações nas rotas de saída em 26/01/2023, mas que as mesmas foram suspensas em 17/02/2023, até que haja deliberação do assunto em questão junto ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Não foram registradas novas reclamações dessas quadras do Lago Sul após a suspensão da utilização das novas rotas de saída.

Passou-se então a tratar da reclamação realizada pela Associação de moradores da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3, que solicitou 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.

<b>OBJETO:</b>	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b>	5 de 11
----------------	----------------------------------------------------------------------	----------------	---------

Sr. Ricardo Brasil esclareceu que a comissão solicitou auxílio às empresas aéreas responsáveis pela maior parte das operações no SBBR, Latam e Gol, e que recebemos retorno da área de engenharia da empresa LATAM, que se prontificou a estudar a solicitação da comunidade.

Ricardo Brasil explicou que a área de engenharia da empresa LATAM realizou simulações computacionais para analisar os procedimentos atualmente em vigor e o procedimento proposto pela comunidade (NADP). Para isso foi utilizado o Software PEP Performance Engineer's Programs.

Ricardo disse que após as simulações, a empresa chegou a algumas conclusões:

- Alterar o procedimento atual para o proposto pela comunidade trará impactos negativos em termos de emissões de CO<sub>2</sub>, consumo de combustível e custos, e não alterará os níveis de ruídos buscados (60dB/50dB).
- Sugere manter o procedimento atual, que não impacta em termos de ruído, mantendo os níveis de ruídos buscados (60dB/50dB).

Além das simulações feitas por meio de programa computacional, Sr. Ricardo Brasil explicou que a empresa LATAM realizou período de testes com seus pilotos, solicitando a eles a aplicação do procedimento NADP1 (800'/3000') para as decolagens das pistas 11L-11R, a fim de contribuir com dados de ruídos para comparação com o procedimento de atenuação atualmente praticado. Esses testes foram realizados no período de 02 a 05 de agosto de 2023 nas decolagens do aeroporto de Brasília realizadas pela Latam.

Sr. Ricardo Brasil agradeceu à empresa Latam a realização desses estudos, pois eles trouxeram muita luz a essa questão dos procedimentos de abatimento de ruído. Sr. Ricardo Brasil passou então a palavra a um representante da área de engenharia de operações da empresa Latam, Sr. Fernando Izzi, que explicou como a empresa realizou o estudo.

Sr. Fernando Izzi disse que eles estão recebendo demandas de alguns aeroportos que estão buscando diminuir o impacto de ruído em suas operações, e citou os estudos que eles realizaram para os aeroportos de Lima, Congonhas e Brasília. Sobre o estudo para o

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 6 de 11
----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

Aeroporto de Brasília, Sr. Izzi explicou que os estudos de laboratório nos softwares de performance indicam que trazer a altitude de aceleração e redução para o NADP1 vai manter os mesmos níveis de decibéis que nós já emitimos hoje em dia, isso em termos de LEQ e DNL, então não é recomendável do ponto de vista da empresa aérea a adoção desse procedimento em substituição ao que já é utilizado pela Latam no Aeroporto de Brasília, já que não há uma atenuação de ruído, e há aumento no consumo de combustível na trajetória e conseqüentemente nas emissões de gases de efeito estufa, prejudicando o meio ambiente.

Sr. Izzi mostrou uma tabela em que mostra as diferenças entre o procedimento hoje utilizado pela Latam em vigor nas cartas do Aeroporto de Brasília e o procedimento proposto pela comunidade, que é retratada a seguir:

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

Sr. Fernando Izzi relatou que foi utilizado o software PEP – Performance Engineer's Programs para fazer os cálculos, onde se pode computar a performance e o nível de ruído das aeronaves Air Bus. Para as simulações foram carregados nos softwares os dados de rota que as aeronaves devem cumprir, juntamente com os dados de coordenadas geográficas onde se quer simular os níveis de ruído, que foram as áreas do Lago Sul que tem maior impacto com o ruído, de acordo com as reclamações recebidas pela CGRA. Sr. Fernando Izzi disse que foram simulados os níveis de ruído para todos os modelos de aeronaves que fazem parte da frota da Latam.

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 7 de 11
----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

Sr. Fernando Izzi relatou que foram consideradas o número de movimentos por dia de aeronaves da Latam para se fazer as simulações, separando-se as operações diurnas e noturnas, pois alguns índices de ruído consideram uma majoração para o período noturno, como é o caso do DNL e do Leq. Ele mostrou também todos os parâmetros que foram carregados no software para a realização das simulações, bem como os resultados gerados pelo software, tanto para a cabeceira 11L, quanto para a 11R.

Sr. Fernando Izzi mostrou um resumo dos dados de saída, onde o estudo 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. Um exemplo citado foi o da região da QI 17, que mostra com o procedimento atual o valor de 55,80dB (DNL) e no proposto pela comunidade 55,73dB (DNL), uma variação de 0,07dB, continuando nos níveis de 55dB.

Sr. Fernando Izzi passou então para as análises dos dados de saída, e concluiu que “Alterar o procedimento a NADP 800’/3000’ vai trazer impactos negativos em termos de combustível, custos e emissão de CO2. Ainda, manter o procedimento atual não vai trazer impactos/aumento em termos de ruído, mantendo os níveis de ruído buscados (60dB/50dB)”. A recomendação da engenharia de operações da LATAM é a de manter o procedimento atual e não recomenda a adoção do procedimento de atenuação de ruído NADP proposto.

Sr. Ricardo Brasil disse que, além dos testes computacionais, a Latam realizou os testes em voo, do dia 02 a 05 de agosto de 2023. Segundo Sr. Fernando Izzi, todas as decolagens do Aeroporto de Brasília nesse período, claro sem afetar a segurança das operações, foram realizadas aplicando-se o procedimento NADP1. Esses dados serão utilizados para verificar se o teórico se aproxima do que realmente acontece em campo e medido pelo aparelho de monitoramento do aeroporto.

Sr. Sólton Kouzak, da Associação de Moradores da QI 17, agradeceu os estudos e perguntou se existe um procedimento de abatimento de ruído próprio da Latam.

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 8 de 11
----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

O Sr. Fernando Izzi esclareceu que o Aeroporto de Brasília tem um procedimento de abatimento de ruído definido em suas cartas de aproximação para o período noturno que deve ser empregado em todas as decolagens. Se a empresa não tem um procedimento específico, a companhia deve empregar esse procedimento. Sr. Fernando Izzi esclareceu que a Latam, em seu manual de rotas e aeroportos, define um procedimento de abatimento de ruído que é utilizado durante suas operações, 24H.

O Sr. Sólon pediu que se voltasse nos dados apresentados pela Latam e disse que as operações na pista 11R não incomoda de forma alguma a comunidade da QI 17, por isso eles pedem que seja priorizada a pista 11R. Completou dizendo que quando as rotas são seguidas nas decolagens da pista 11L, diminui muito o incômodo da comunidade. Ele relatou que o incômodo sentido na época da pandemia tem diminuído, inclusive.

Sr. Ricardo Brasil retomou a questão sobre os testes realizados nos voos de 02 a 05 de agosto de 2023, que os dados ainda estão sendo analisados. Sr. Fernando Izzi disse que disponibilizou a lista dos voos que utilizara o procedimento NADP 1 para que se veja as medidas em campo do ruído aeronáutico. Ricardo Brasil disse que a ideia é fazer essa comparação dos dados com a medição do equipamento de medição de ruído e que continuaremos estudando a questão.

Sr. Ricardo Brasil agradeceu muito à empresa Latam pelos estudos realizados que trouxe muita luz para as questões do emprego do procedimento NADP. Comentou também sobre a sugestão do Sr. Sólon, de utilizar a pista 11R em detrimento da 11L para diminuir o incômodo à comunidade, mas lembrou que temos as condições de tráfego, condições meteorológicas e de vento, e que as cabeceiras serão utilizadas sempre levando-se em conta as questões de segurança da aviação.

Sr. Sólon agradeceu mais uma vez, que as reclamações da comunidade da QI 17 realmente vêm diminuindo e que as pistas vêm sendo utilizadas com preferência à pista da esquerda, e que ficou muito satisfeito em saber que a Latam também utiliza um procedimento de abatimento de ruído. Sr. Sólon disse que o problema é que as aeronaves saem da pista e viram em cima das casas, o que gera as reclamações dos moradores. Sr. Sólon disse que reconhece a importância do aeroporto e que os moradores não são contra



<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 9 de 11
----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

o aeroporto, mas que quando o ruído começa a incomodar as pessoas começam a contestar se não deveria haver um segundo aeroporto. Ele complementou dizendo que se o aeroporto for operado de maneira adequada, que atenderá aos interesses de todos. Agradeceu mais uma vez e passou a palavra ao Sr. Jaganu (Luiz Guilherme Pena).

O Sr. Jaganu disse que o barulho na QI 19 do Lago Sul continua sendo intenso e que as reclamações continuam numerosas e perguntou se ele entendeu corretamente que a verticalização da decolagem aumenta o consumo de combustível e a emissão de CO<sub>2</sub>. Ele acha que o argumento de aumento de emissões de CO<sub>2</sub> não é suficiente, pois o barulho que incide sobre os moradores causa mais efeito negativo que o aumento de emissões de CO<sub>2</sub> e gasto de combustível para fazer esse procedimento diferenciado. Ele pede que seja analisado com um pouco mais de cuidado se nos horários mais críticos como logo cedo pela manhã, na madrugada, ou até mesmo nos fins de semana, se esse procedimento surtiria algum efeito positivo sobre a população pra verificar se há algum efeito sobre a população.

A Sra. Camila Máximo esclareceu ao Sr. Jaganu que o próximo passo será a análise dos dados dos voos da Latam que efetuaram o procedimento NADP1, em teste, no período de 02 a 05 de agosto de 2023, em comparação com os voos, no mesmo período da semana, que utilizaram o procedimento padrão. Assim poderemos avaliar os impactos desse procedimento.

Sr. Sólton perguntou se seria possível que a Gol e a Azul também realizasse um estudo semelhante em seus equipamentos para verificar o procedimento proposto também, e se essas companhias também têm um procedimento de abatimento de ruído padrão da companhia. A Sra. Camila Máximo esclareceu que o procedimento de abatimento de ruído está previsto na carta do aeroporto de Brasília e todas as companhias devem seguir minimamente o procedimento previsto nessas cartas. Sr. Ricardo Brasil complementou que o que está previsto na carta é o mínimo e que a Latam utiliza o procedimento 24H.

Sr. Ricardo complementou que o estudo realizado pela Latam, por mais que utiliza a sua frota e suas aeronaves, e que cada frota das companhias tem suas características, mas todas essas aeronaves são de estágio 4 da ICAO, tanto os boeings, quanto os air bus. Mas que no final os resultados deverão ser bem próximos. Sr. Ricardo disse que vai verificar com

<b>OBJETO:</b>	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b>	10 de 11
----------------	----------------------------------------------------------------------	----------------	----------

a Gol e a Azul os procedimentos que eles utilizam e verificar se poderão realizar alguma simulação e estudo similar ao estudo da Latam.

Sr. Ricardo Brasil disse que o que falamos sobre emissões de CO<sub>2</sub>, está no contexto da situação. A companhia aérea tem que se preocupar com as emissões, com os custos de combustível, mas primeiramente tem que se preocupar com a segurança operacional, que é o que vai determinar as condições de voo e a cabeceira a ser utilizada, pois a comunidade também pode sofrer com um acidente aeronáutico. As emissões não serão o ponto focal da tomada de decisão, mas é um parâmetro que também deverá ser considerado. As companhias aéreas precisam considerar todos os fatores na decisão de qual o procedimento utilizar.

Sr. Ricardo Brasil ressaltou que existe procedimento de abatimento de ruído em vigor no aeroporto de Brasília, mas que não é praticado 24H. Começamos a estudar o NADP 1 pois foi proposto pela comunidade e em paralelo vamos estudar a questão do horário. Ricardo complementou ainda que já sabemos que a Latam utiliza um procedimento de abatimento de ruído com efeitos equivalentes ao NADP 1 no período 24H, o que é satisfatório para um operador aéreo do aeroporto de Brasília. Segundo o sr. Ricardo Brasil, o mais importante que ficou demonstrado nessa reunião foi que o NADP 1, quando comparado ao procedimento atualmente em vigor, não apresenta grandes vantagens.

Sr. Sólon complementou que também é importante a diminuição de emissões de CO<sub>2</sub> pois diminui também a quantidade de resíduo e fuligem na região do Lago Sul, sobre as residências da QI 17. Sr. Sólon disse que a tecnologia dos motores vem evoluindo, provocando menos emissões e menos barulho, mas que os antigos ainda incomodam. Agradeceu mais uma vez sobre os estudos realizados e sobre os próximos passos.

Sr. Jaganu perguntou se há algum tipo de prevenção para as empresas low cost que devem se instalar no Brasil, como vem sendo veiculado, para a questão de atenuação de ruído. Sr. Ricardo Brasil esclareceu que no Brasil a limitação de ruído está na RBAC 91, que exige que todas as aeronaves sejam estágio 3 ou 4 para operar no Brasil e que essas aeronaves já são consideradas modernas e menos ruidosas, e que isso não nos traz

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

preocupação pois também serão incluídas na nossa comissão e participarão das deliberações.

Sr. Jaganu agradeceu pelos esclarecimentos, estudos e a disposição dos participantes da comissão de gerenciamento de ruído aeronáutico em continuar trabalhando para mitigar as questões do ruído para a população.

Sr. Ricardo Brasil disse que a comissão vai continuar envidando esforços para mitigar a sensação de ruído para a comunidade do entorno.

Como não houve mais considerações, a Sra. Camila Máximo encerrou a reunião agradecendo mais uma vez à Latam pelos estudos realizados e a presença de todos.

• **Resumo das deliberações:**

- Encaminhar a consulta aos setores de Engenharia de Operações das Companhias aéreas Gol e Azul 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;
- Verificar 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.
- Esses estudos servirão para buscar um viável e adequado procedimento de abatimento noturno de ruído aeronáutico a ser adotado nas cartas de saída do SBBR, para que as companhias possam analisar a viabilidade da implantação, levando-se em conta os diversos fatores a serem considerados e debatidos nessa reunião.
- A consulta deverá ser encaminhada também às companhias internacionais que operam no Aeroporto de Brasília por intermédio dos gerentes de aeroportos que atuam no SBBR.

# 2ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMESTRAL

COMISSÃO DE GERENCIAMENTO  
DE RÚIDO AERONÁUTICO

19 DE SETEMBRO DE 2023





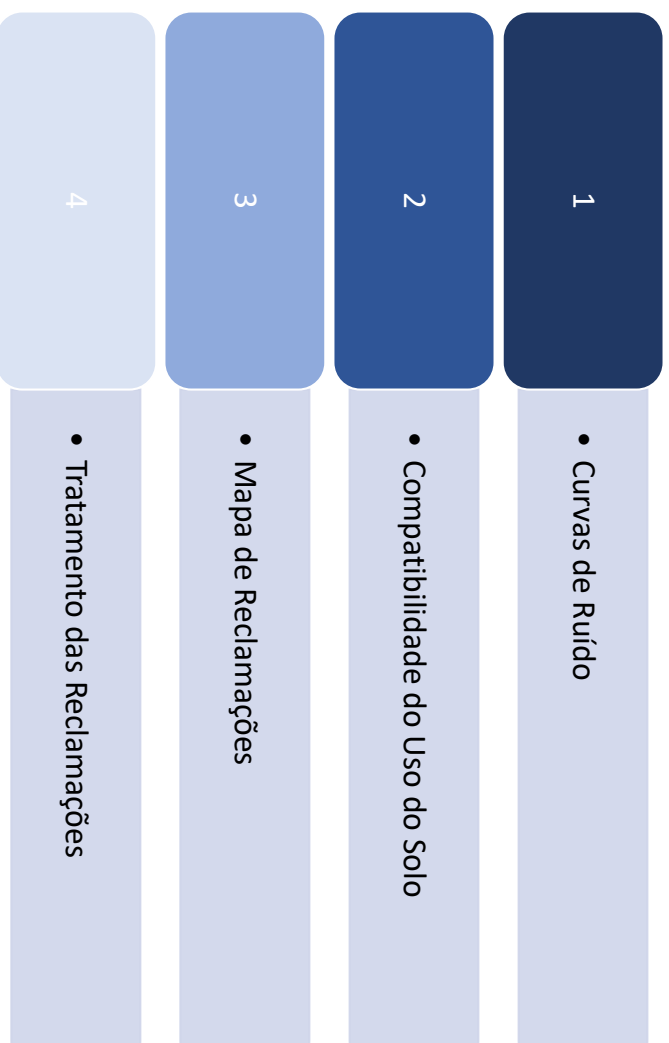
# OBJETIVO

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

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

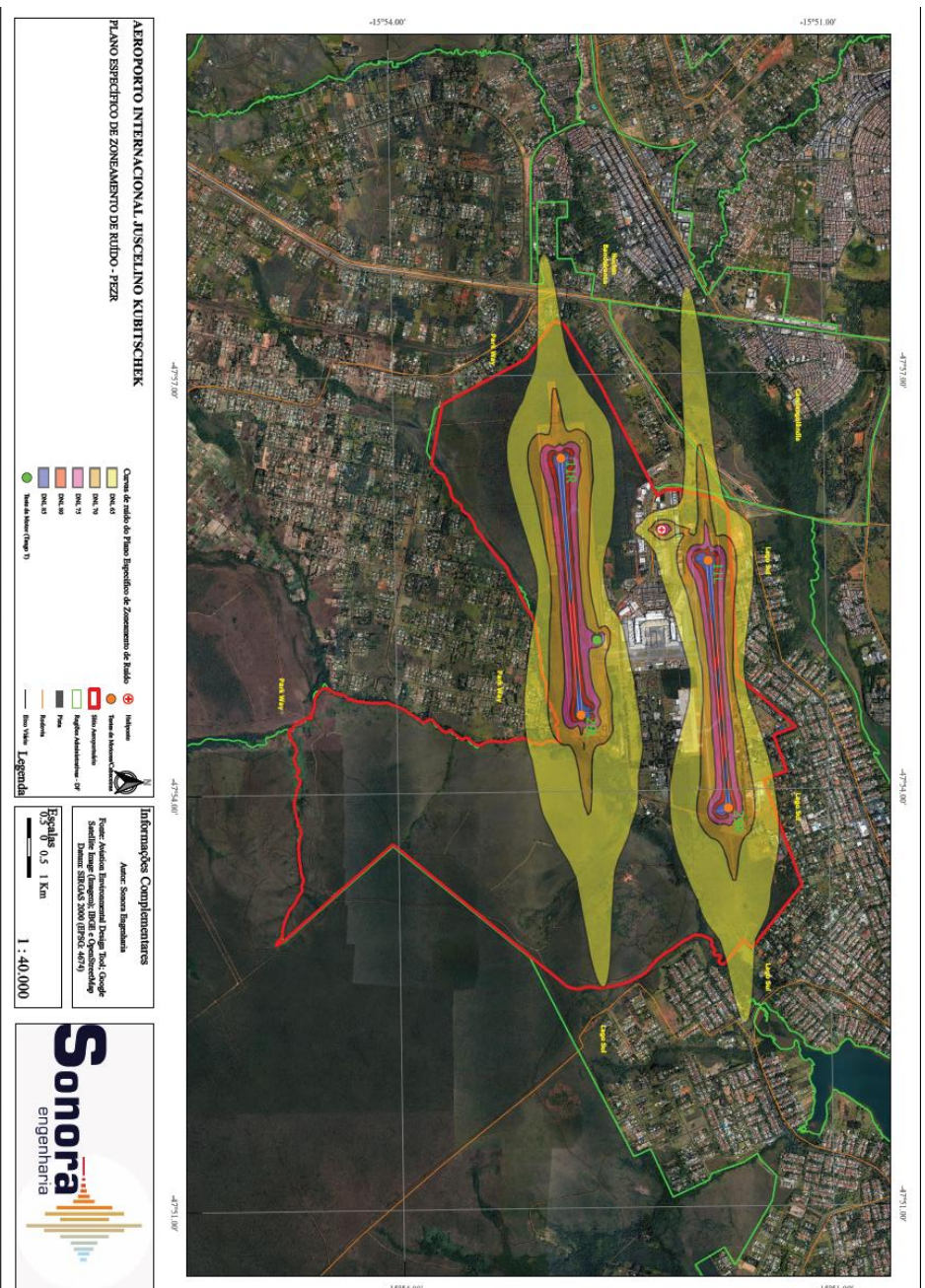


# ROTEIRO



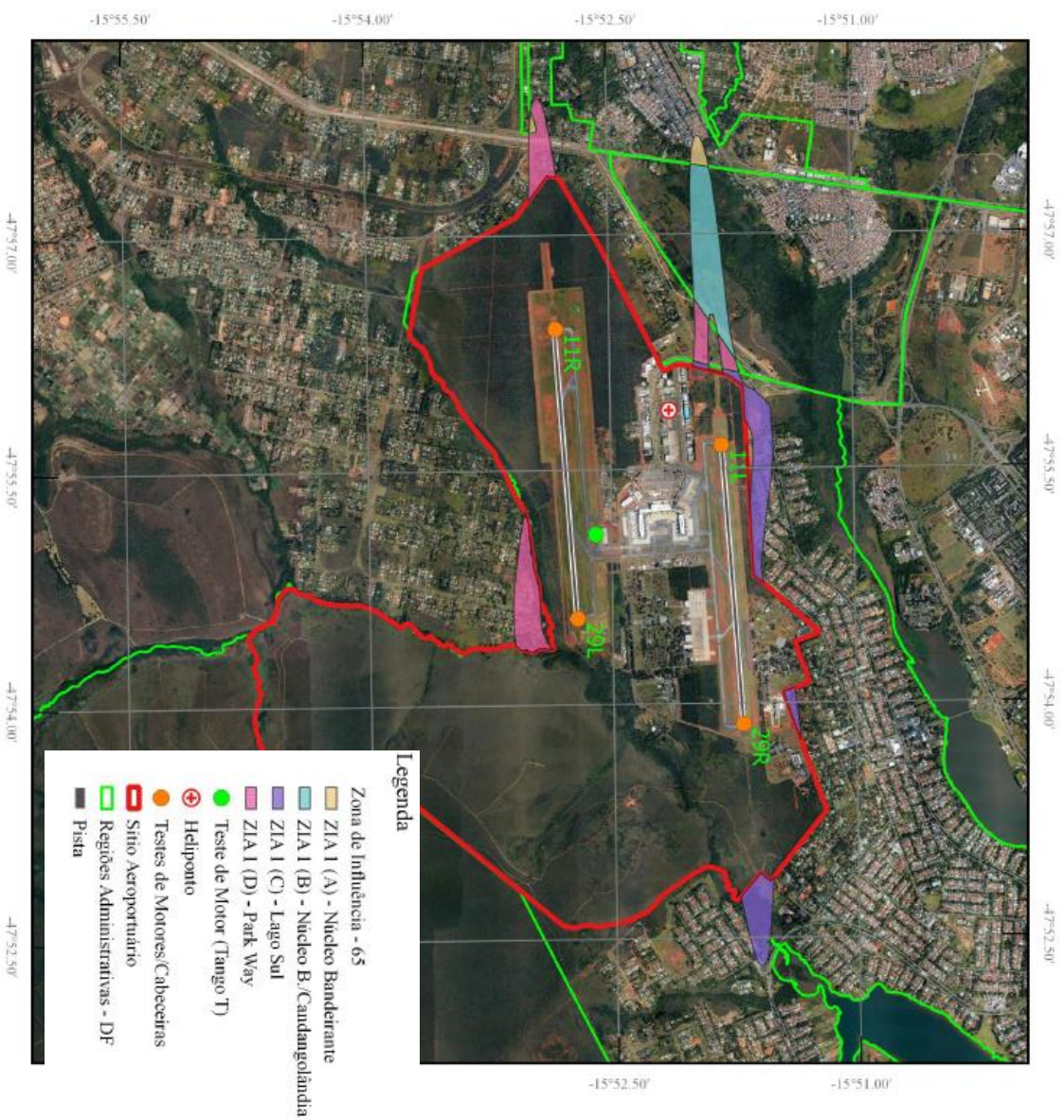
# CURVAS DE RÚIDO DO SBBR

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



Classificação: Interno

# COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO RBAC 161





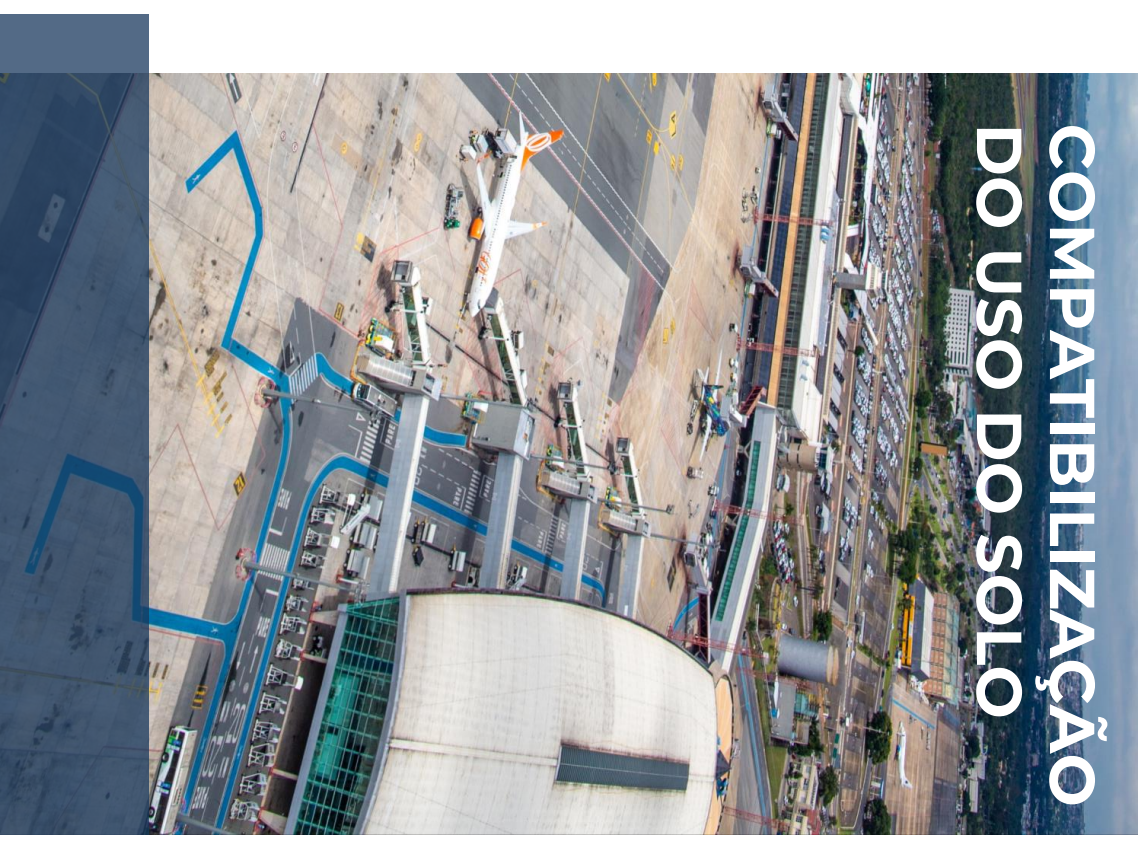


## SEDUH - GDF

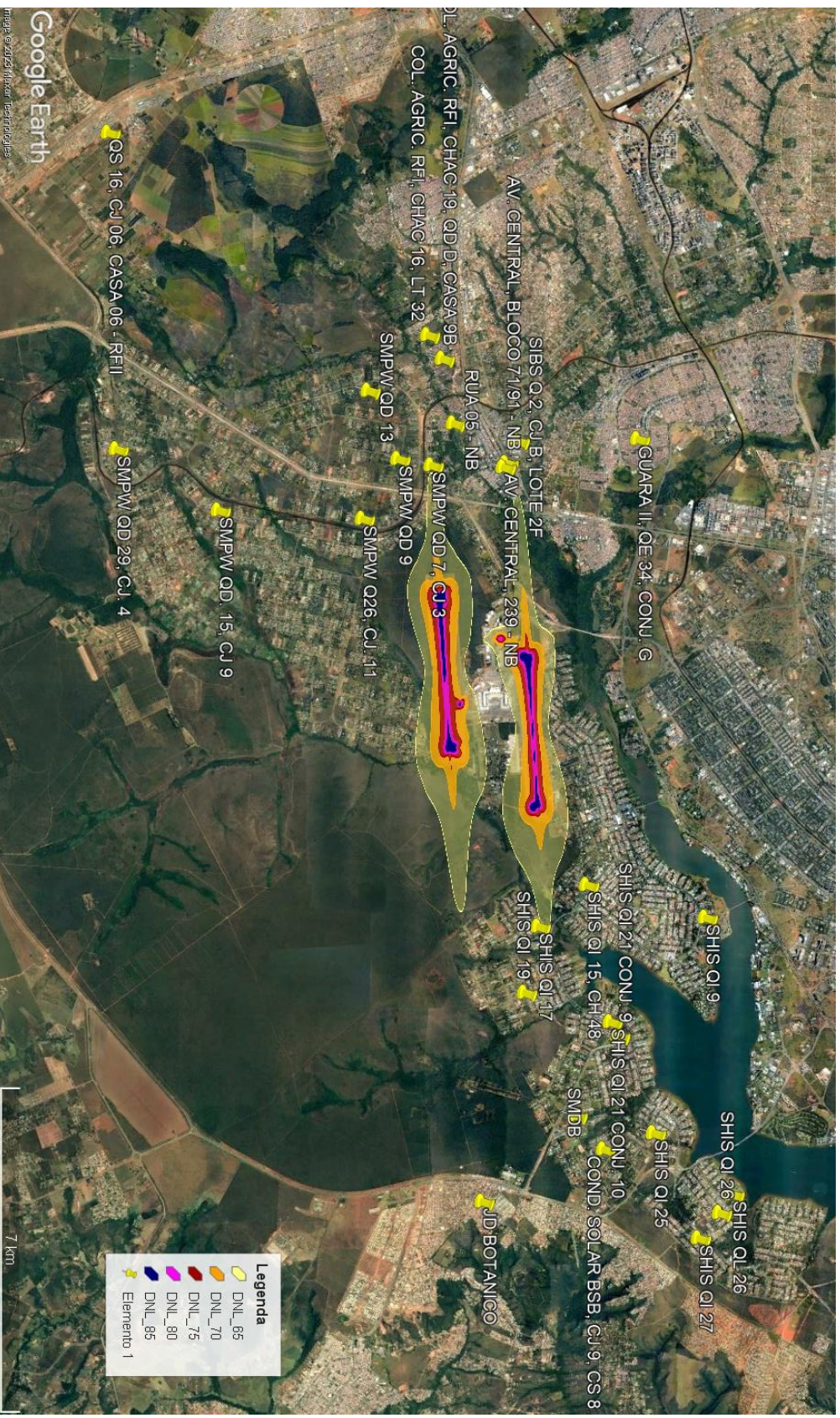
- A Inframerica encaminhou o PEZR, aprovado e registrado pela ANAC, à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal - SEDUH em setembro de 2022
- Após análise, a SEDUH enviou a Carta n° 340/2022 – SEDUH/GAB à Inframerica, onde relatou as análises das diretorias daquela 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.
- A Inframerica irá disponibilizar as curvas de ruído para inserção no Geoportal-DF.



## COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO



# MAPA DE RECLAMAÇÕES



Classificação: Interno

# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
SMPW QUADRA 12 e 13	MORADOR 1	05/2023	NI	NI	RESIDENCIAL	Encaminhamos denúncia acerca da medição de ruído excessivo das aeronaves na região entre as quadras 12 e 13 do Parkway, em decorrência da utilização da cabeceira 11R para decolagens. O morador relata que no mês de abril registraram medidas acima de 90dB, que as aeronaves passam em muito baixa altitude e com barulho que causa tremor nas janelas e transtorno auditivo intenso. Solicitaram priorização das decolagens pela cabeceira 11R para evitar a área residencial do Park Way.	Em andamento
SMPW QUADRA 12 e 13	MORADOR 1	08/2023	NI	NI	RESIDENCIAL	Após o envio da resposta do Cindacta, morador questiona se existe alguma outra providência que a CGRA pode tomar para minimizar o ruído das aeronaves na Quadra 12 e 13, e que no dia 28/08/2023 houve ruído excessivo em todo o período da manhã.	Em andamento

# TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES



## BAIRRO PARK WAY

- No ano de 2023 foram recebidas 2 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 DE RECLAMAÇÕES

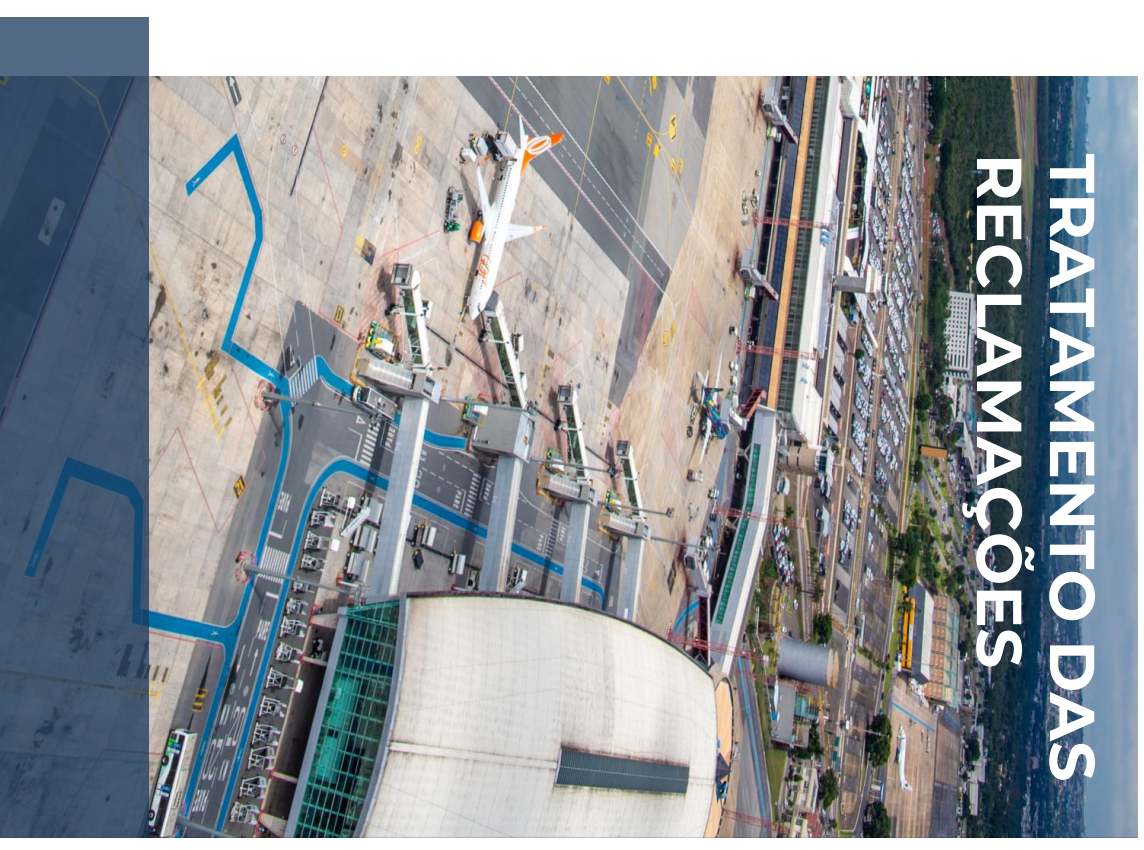
LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
Q117 E SMBD 1, 2 E 3	ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA Q117 E SMBD 1, 2 E 3	2020	NI	NI	RESIDENCIAL	Estudo para alterar Cartas de Saída para estabelecer ICAO NAPPD 1, procedimento de abatimento de ruído por 24h e dar preferência, no período noturno, à pista 11R/29L, cuja utilização implica o sobrevoo de menor densidade habitacional	Em andamento

# SHIS QI 17 E SMDB

- As propostas da QI 17 foram encaminhadas às áreas de Engenharia de Operações das empresas GOL e LATAM, responsáveis pela maior parte das operações do SBBR, por meio das cartas IA n° 0267/GMA/DO/SBBR/2023 e IA n° 0270/GMA/DO/SBBR/2023, respectivamente.
- A área de engenharia da empresa LATAM realizou simulações para analisar os procedimentos atualmente em vigor e o procedimento proposto pela comunidade (NADP). Para isso foi utilizado o Software PEP Performance Engineer's Programs.
- Principais conclusões:
  - Alterar o procedimento atual para o proposto pela comunidade trará impactos negativos em termos de emissões de CO<sub>2</sub>, consumo de combustível e custos, e não alterará os níveis de ruídos buscados.
  - Sugere manter o procedimento atual, que não impacta em termos de ruído, mantendo os níveis de ruídos buscados (60dB/50dB).
- Além das simulações feitas por meio de programa computacional, a empresa LATAM realizou período de testes com seus pilotos, solicitando a aplicação do procedimento NADPI (800/3000') para as decolagens das pistas 11L-R, a fim de contribuir com dados de ruídos para comparação com o procedimento de atenuação atualmente praticado.

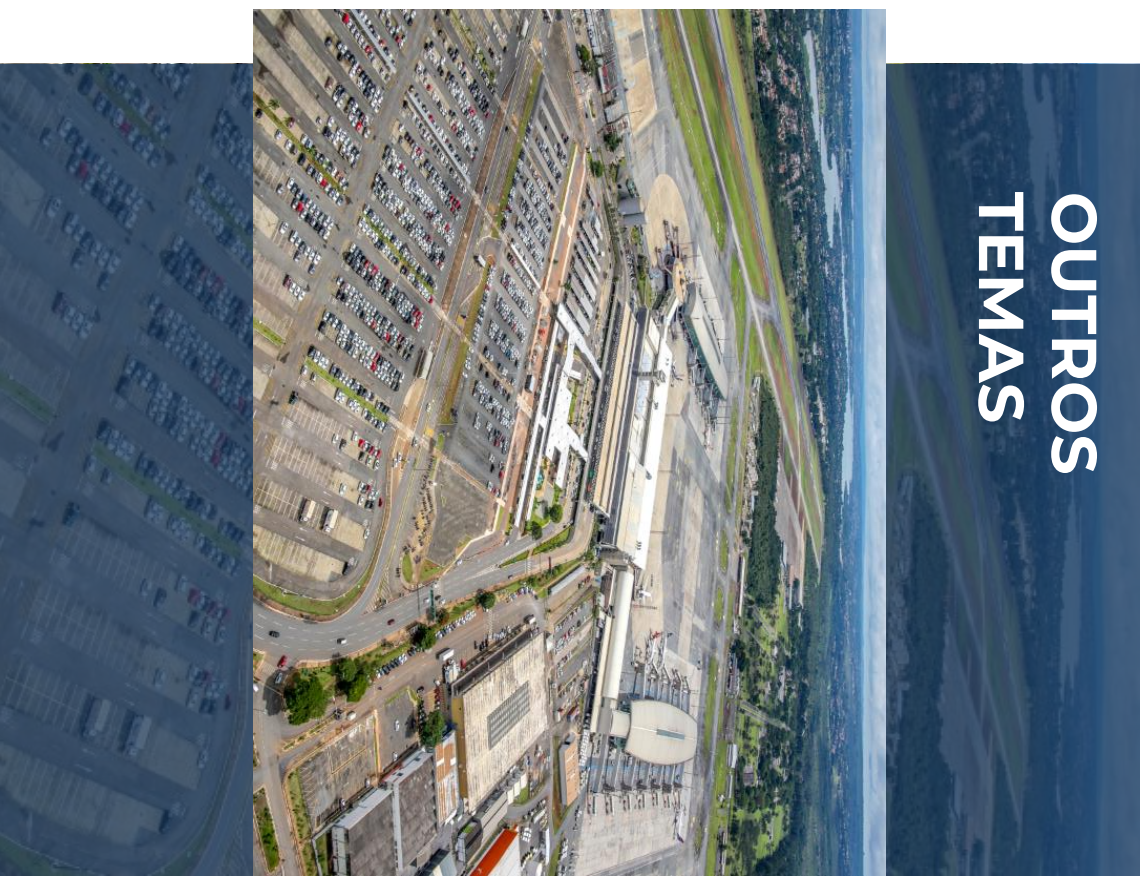


## TRATAMENTOS DAS RECLAMAÇÕES





# OUTROS TEMAS



# OBRIGADO!



## INFRAMERICA

O TEMPO VOAI!

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