

ATA DE REUNIÃO

REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA				PÁGINA: 1 de 5	
LOCAL:	VIDEO CONFERÊNCIA - TEAMS	DATA:	12/09/2020	HORA	14 H00
PARTICIPANTES:					
EMPRESA/ÁREA:	NOME:	Nº	VISTO:		
INFRAMERICA/MEIO AMBIENTE	Daniella Lacerda	01	Presente		
INFRAMERICA/SGSO	Fábio Almeida Esteves	02	Presente		
INFRAMERICA/MEIO AMBIENTE	Camila Correia Máximo	03	Presente		
INFRAMERICA/REGULATÓRIO	Ricardo Brasil	05	Presente		
CINDACTA	Melissa Dangelo Cerrone Cinelli	06	Presente		
GOL LINHAS AÉREAS	Natália de Fátima Pontes Oliveira	07	Presente		
LATAM	Francisco Santos	08	Ausente		
SEDUH/GDF	Lucia Moura	09	Ausente		
AZUL	Everaldo Sousa	10	Ausente		
TAP	Fernando Carlos Brito da Silva	11	Ausente		
PASSAREDO	Getúlio Annater	12	Ausente		
ASSUNTOS TRATADOS:					
1. Pauta abordada na CGRA – AIB de 11/09/2020;					
<p>Em virtude da pandemia de Covid-19, a reunião da CGRA 2020 foi realizada em ambiente virtual, utilizando o aplicativo Microsoft Teams. A Inframerica Concessionária do Aeroporto de Brasília enviou convite, por meio de endereço eletrônico, a todos os representantes da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico. A lista de presença gerada pelo aplicativo foi transcrita e encontra-se disponível em anexo.</p> <p>A reunião foi aberta pela Gerente de Meio Ambiente do Aeroporto de Brasília, Daniella Lacerda, que passou a palavra para Ricardo Brasil, analista regulatório da Inframerica, que iniciou uma apresentação elaborada para orientar na condução dos assuntos pauta da reunião.</p> <p>Ricardo iniciou lembrando o objetivo da CGRA, que é de estudar, propor e implementar, no âmbito de atuação de cada órgão competente da Comissão, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Brasília, em função das reclamações atuais e, em particular, avaliar as sugestões de medidas apresentadas pela Associação de Moradores da QI 17 e SMDB quadras 1, 2 e 3, e comentar possíveis soluções para essas sugestões.</p> <p>Ricardo apresentou um roteiro para a reunião, de forma a alinhar o conhecimento de todos, tal qual listado a seguir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Curvas de ruído; • Compatibilização do uso do solo – RBAC 161, • Responsabilidades de cada órgão; • Mapa de reclamações atualizado de setembro de 2013 até setembro de 2020; • Sugestões de medidas apresentadas pela comunidade; • Deliberação para propostas de soluções pela Comissão. <p>Ricardo apresentou as curvas de ruído aprovadas e registradas pela ANAC e fez uma análise dos pontos que tem intersecção com as curvas de ruído de 65dB. Observou-se que quadra 01 do Lago Sul e algumas quadras do Park Way estão dentro dessa curva, mas que não chega a interceptar a área da QI 17 do Lago Sul. Foi possível visualizar no mapa que a área está fora das curvas de ruído. Quanto à compatibilização do uso do</p>					

COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO

REUNIÃO ANUAL

BRASÍLIA, 11 DE SETEMBRO DE 2020



Aeroporto de **Brasília**

OBJETIVO



- **Estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação de cada órgão componente da Comissão, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Brasília, em função das reclamações atuais (mapa de reclamações 2020).**
- **Avaliar as sugestões de medidas apresentadas pela Associação de Moradores da QI17 e SMBD 1, 2 e 3.**

ROTEIRO



- **CURVAS DE RÚIDO**
- **COMPATIBILIZAÇÃO USO DO SOLO – RBAC 161**
- **RESPONSABILIDADES**
- **MAPA DE RECLAMAÇÕES**
- **SUGESTÕES DE MEDIDAS DA COMUNIDADE DO ENTORNO**
- **PROPOSTAS DE SOLUÇÕES PELA COMISSÃO**

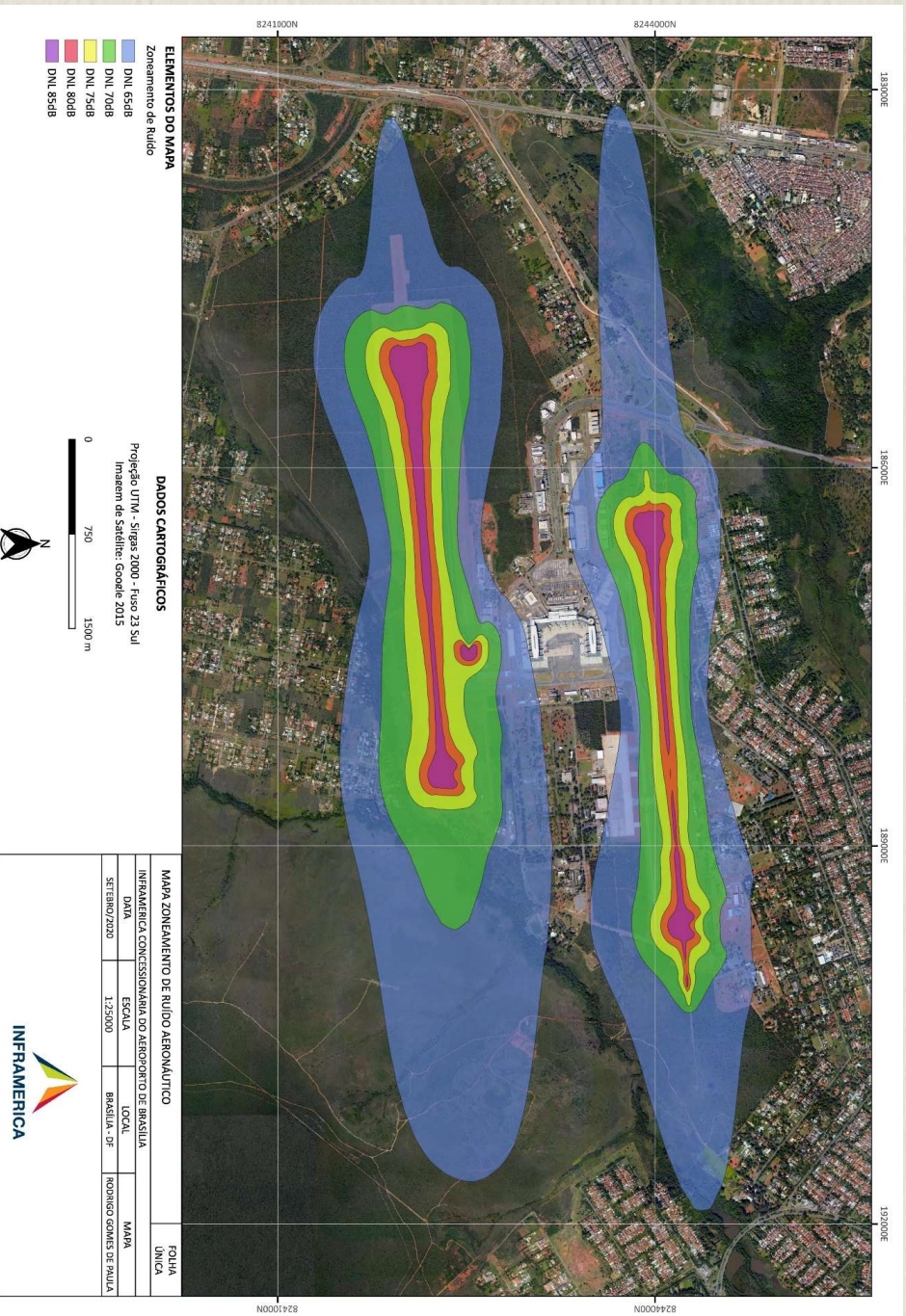
CURVAS DE RUÍDO



✓ As curvas de ruído do Aeroporto Internacional de Brasília foram elaboradas pela INFRAMERICA utilizando metodologia de cálculo de acordo com o que preconiza a legislação da ANAC, a partir de perfis operacionais específicos do Aeroporto Internacional de Brasília.

✓ As curvas foram validadas pela ANAC por meio da Portaria nº 148/SIA, de 21 de janeiro de 2016.

CURVAS DE RUÍDO SBBR



COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO – RBAC 161



1. O estudo de compatibilização de uso do solo foi elaborado pela **INFRAMEIRCA** com base nos padrões da Tabela E-2 do RBAC 161 e o resultado foi inserido no PEZR que foi enviado para a ANAC;
2. O PEZR foi registrado/aprovado pela ANAC, em 05 janeiro de 2017; e
3. A Inframerica noticiou o GDF e o IBRAM, em 10 fevereiro 2017, encaminhando o PEZR registrado pela ANAC, onde constam identificados os usos de solo compatíveis com restrições.

COMPATIBILIZAÇÃO USO DO SOLO – RBAÇ 161

Uso do Solo	Nível de Ruído Médio dia-noite (dB)					
	< 65	65 – 70	70 – 75	75 – 80	80 - 85	> 85
Residencial						
Residências Uni e Multifamiliares	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Alojamentos Temporários (Exemplos: hotéis, motéis e pousadas ou empreendimentos equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N (1)	N	N
Locais de permanência prolongada (presídios, orfanatos, asilos, quartéis, mosteiros, conventos, apart-hotéis, pensões)	S	N (1)	N (1)	N (1)	N	N
Usos Públicos						
Educacional (Exemplos: Universidades, bibliotecas, faculdades, creches, escolas, colégios ou empreendimentos equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Saúde (hospitais, sanatórios, clínicas, casas de saúde, centros de reabilitação ou empreendimentos equivalentes)	S	25	30	N	N	N
Igrejas, auditórios e salas de Concerto (igrejas, templos, associações religiosas, centros culturais, museus, galerias de arte, cinemas, teatros)	S	25	30	N	N	N
Serviços Governamentais (Exemplos: postos de atendimento, correios, aduanas ou empreendimentos equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Transportes (Exemplos: Terminais rodoviários, ferroviários, aeroportuários, marítimos, de carga e passageiros)	S	S	25	30	35	35
Estacionamentos (Exemplo: edifício garagem ou empreendimentos equivalentes)	S	S	25	30	35	N

- N(1) - Quando for permitida pelos órgãos competentes a construção de residências em áreas das curvas de 65-70 dB deve ser exigida uma solução de redução de nível de ruído – RR de pelo menos 25 dB que deve ser incorporada no projeto/construção das edificações onde houver permanência prolongada de pessoas.

RESPONSABILIDADES



ANAC:

- Alterar a legislação de ruído para reduzir o impacto de ruído aeronáutico sobre as comunidades vizinhas aos aeroportos nacionais.

DECEA:

- Aprovação e revisão dos procedimentos operacionais (cartas de navegação de Chegada e Saída) para reduzir o impacto do ruído sobre as comunidades locais vizinhas aos aeroportos (CINDACTA I e DTCEA – BR).

GDF

- Fiscalizar e garantir o uso de solo de acordo com o que preconiza o RBAC 161 em função das curvas de ruído aprovadas pela ANAC

COMPANHIAS AÉREAS

- Realizar manutenções periódicas em seus equipamentos e operá-los para emissões de ruído dentro dos limites previstos na legislação vigente.

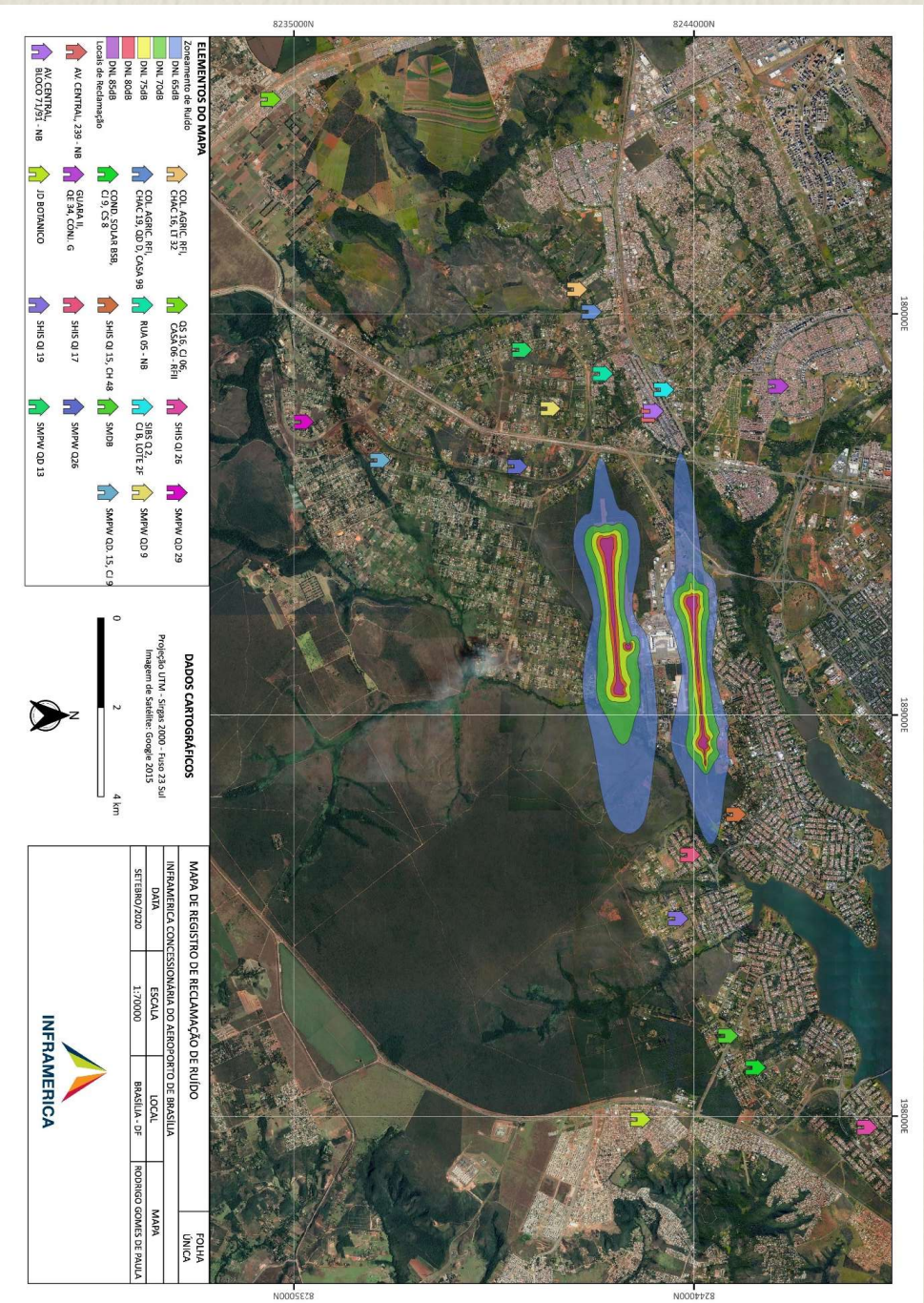
RESPONSABILIDADES



INFRAMERICA:

- Elaborar e submeter à aprovação o PEZR com as curvas de ruído e o estudo de compatibilidade do solo
- Monitoramento de ruído (não obrigatório no caso do Aeroporto de Brasília)
- Promover as reuniões anuais da CGRA
- Elaborar mapa de reclamações (através da CGRA)
- Apresentar o mapa de reclamações para a ANAC, DECEA e GDF para que cumpram com suas responsabilidades, no que for aplicável (através da CGRA)

MAPA DE RECLAMAÇÕES



- ELEMENTOS DO MAPA**
- Zonamento de Ruído
- DNL 50dB
 - DNL 70dB
 - DNL 75dB
 - DNL 80dB
 - DNL 85dB
- Localidade de reclamação
- AV CENTRAL, 239 - NB
 - AV CENTRAL, 1191 - NB
 - COL. AGRIC. RF I, CHAC. 16, 13 32
 - COL. AGRIC. RF I, CHAC. 19, CD. D. OLIVA 98
 - COND. SOLAR 898, CT9, CS 8
 - GLÁRIA II, QD. 34, CSM, 6
 - JD BOTANICO
 - CS 16, C 06, CHAC. 6 - RH1
 - MA 05 - NB
 - SHS QI 15, CH 48
 - SHS QI 17
 - SHS QI 19
 - SHS QI 25
 - SHS QI 26
 - SHS QI 27
 - SHS QI 28
 - SHS QI 29
 - SHS QI 30
 - SHS QI 31
 - SHS QI 32
 - SHS QI 33
 - SHS QI 34
 - SHS QI 35
 - SHS QI 36
 - SHS QI 37
 - SHS QI 38
 - SHS QI 39
 - SHS QI 40
 - SHS QI 41
 - SHS QI 42
 - SHS QI 43
 - SHS QI 44
 - SHS QI 45
 - SHS QI 46
 - SHS QI 47
 - SHS QI 48
 - SHS QI 49
 - SHS QI 50
 - SHS QI 51
 - SHS QI 52
 - SHS QI 53
 - SHS QI 54
 - SHS QI 55
 - SHS QI 56
 - SHS QI 57
 - SHS QI 58
 - SHS QI 59
 - SHS QI 60
 - SHS QI 61
 - SHS QI 62
 - SHS QI 63
 - SHS QI 64
 - SHS QI 65
 - SHS QI 66
 - SHS QI 67
 - SHS QI 68
 - SHS QI 69
 - SHS QI 70
 - SHS QI 71
 - SHS QI 72
 - SHS QI 73
 - SHS QI 74
 - SHS QI 75
 - SHS QI 76
 - SHS QI 77
 - SHS QI 78
 - SHS QI 79
 - SHS QI 80
 - SHS QI 81
 - SHS QI 82
 - SHS QI 83
 - SHS QI 84
 - SHS QI 85
 - SHS QI 86
 - SHS QI 87
 - SHS QI 88
 - SHS QI 89
 - SHS QI 90
 - SHS QI 91
 - SHS QI 92
 - SHS QI 93
 - SHS QI 94
 - SHS QI 95
 - SHS QI 96
 - SHS QI 97
 - SHS QI 98
 - SHS QI 99
 - SHS QI 100

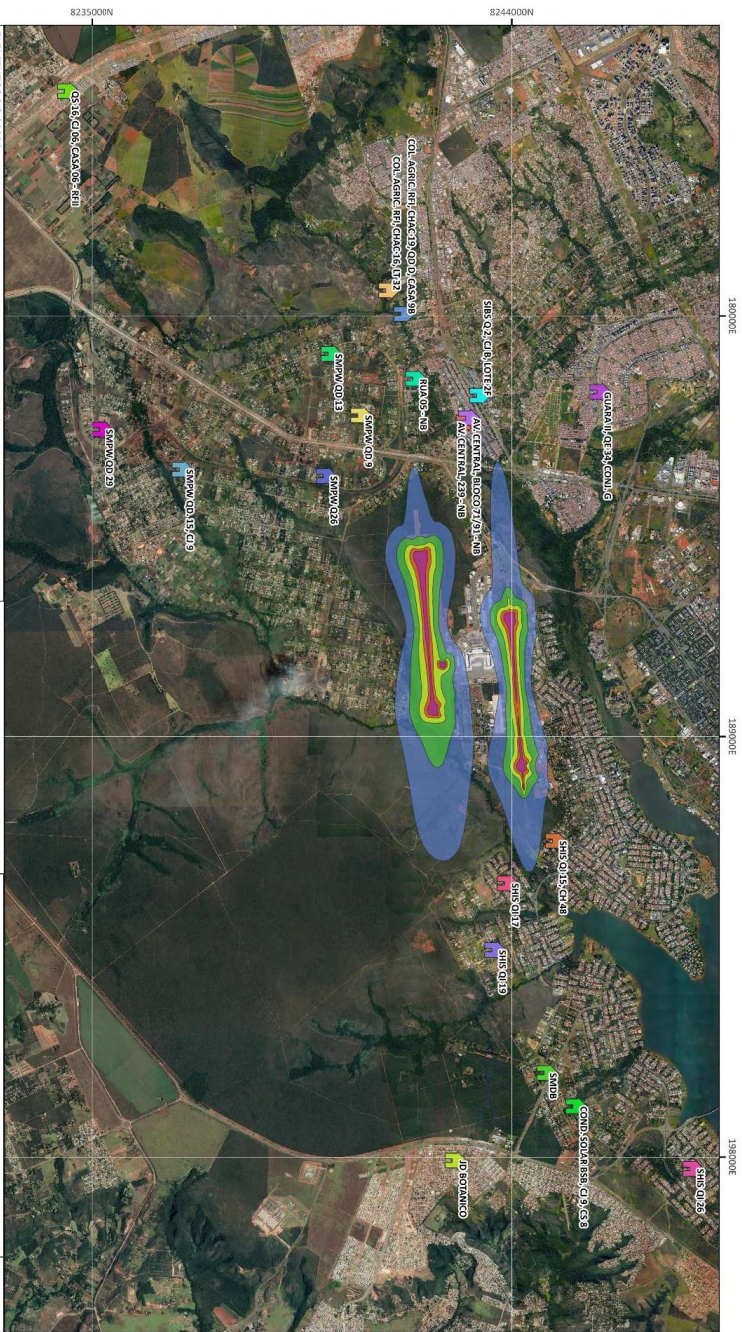
DADOS CARTOGRAFICOS

Projeto: UTM - Siga 2000 - Fuso 23 Sul
 Imagem de Satélite: Google 2015

0 2 4 km

MAPA DE REGISTRO DE RECLAMAÇÃO DE RUÍDO			FOLHA ÚNICA
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA			
DATA	ESCALA	LOCAL	MAPA
SETEMBRO/2020	1:70000	BRASÍLIA - DF	RODRIGO DOMES DE PAULA

MAPA DE RECLAMAÇÕES



ELEMENTOS DO MAPA

Zonas de Proteção:

- COL. AGRIC. FR. CECILIA FER. FERREI
- COL. AGRIC. FR. CECILIA FER. FERREI
- COL. AGRIC. FR. CECILIA FER. FERREI

Locais de Reclamação:

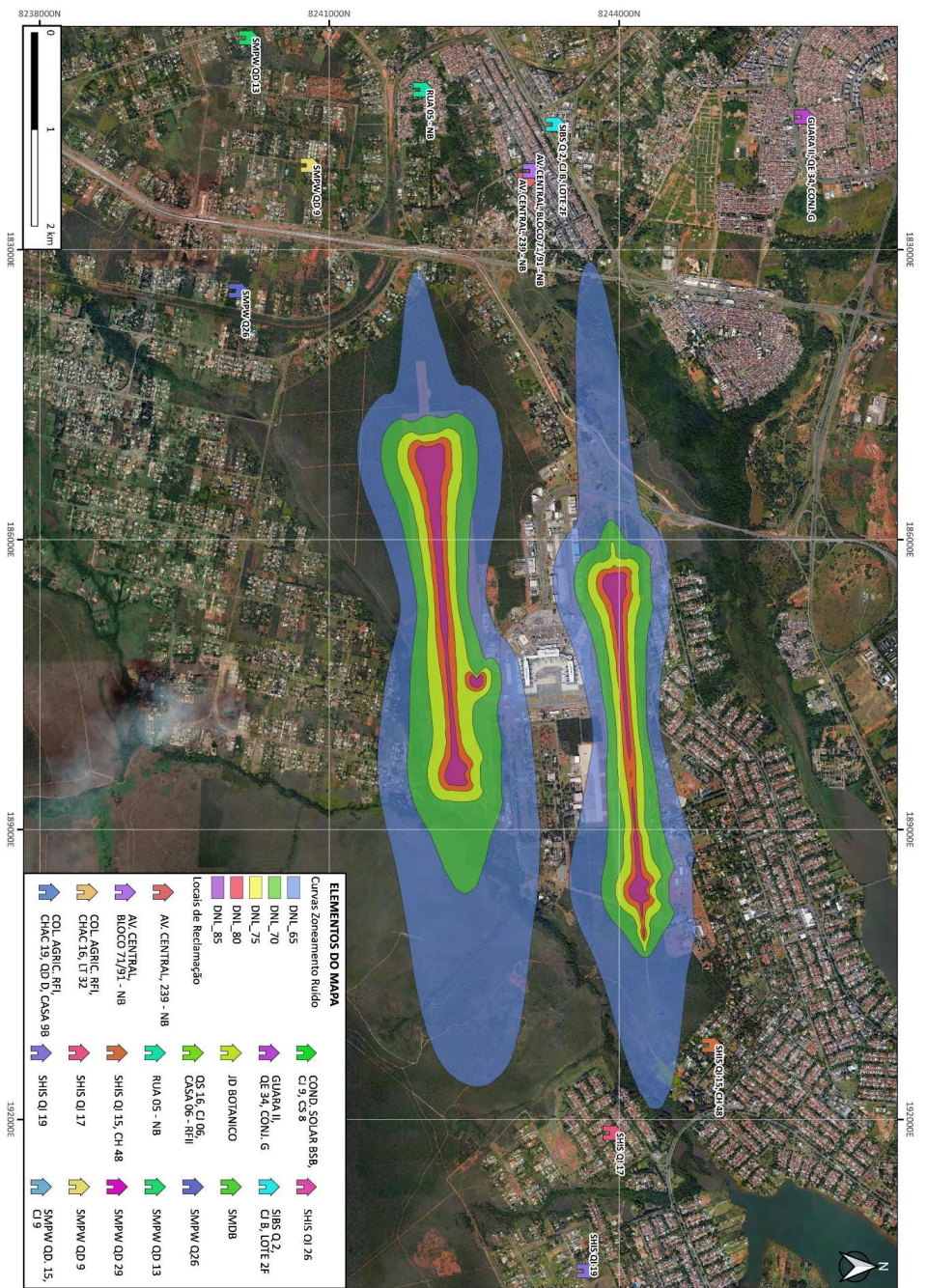
- AV. CENTRAL_239 - NB
- SHTS QD 15, CH 48
- SHTS QD 17
- SHTS QD 19
- AV. CENTRAL_239 - NB
- AV. CENTRAL_239 - NB

DADOS CARTOGRAFICOS

Projecção UTM - Sistema 2000 - Fuso 23 Sul
Imagem de Satélite: Google 2015

MAPA DE REGISTRO DE RECLAMAÇÃO DE RUÍDO			FOLHA ÚNICA
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA	ESCALA	LOCAL	MAIA
SETEMBRO/2020	1:770000	BRASÍLIA - DF	RODRIGO COMES DE PAULA

MAPA DE RECLAMAÇÕES



RECLAMAÇÕES



AUTORES: ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA Q117 E SMBD 1, 2 E 3

- **Motivação:** Redução do nível de ruído no Aeroporto Internacional de Brasília;
- **Proposição:** Sugerir medidas que têm sido estabelecidas em todo o mundo, recomendadas pela própria Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), de forma a reduzir o impacto produzido pelo ruído das aeronaves.

RECLAMAÇÕES



RESUMO

Restrições atualmente em vigor voltadas para atenuação de ruído, segundo reclamantes:

- Decolagens: entre 22:00h e 06:00h, as aeronaves devem executar o “procedimento de atenuação de ruído específico do equipamento” ou manter uma velocidade específica até determinada altitude.
- Pousos: não há regras estabelecidas.

RECLAMAÇÕES

RESUMO

- 1) Considerações dos reclamantes a respeito das regras em vigor:

“a. Diferentemente do que já houve em outras épocas, quando o procedimento de abatimento de ruído para as decolagens era aplicável durante as vinte e quatro horas do dia, atualmente ele só é exigido no período noturno.”

RECLAMAÇÕES



RESUMO

- 1) Considerações dos reclamantes a respeito das regras em vigor - continuação:

“b. Da forma como a regra está redigida (“procedimento específico do equipamento”), é possível que o operador estabeleça seus próprios procedimentos – inclusive algum que não traga qualquer benefício de redução de ruído.

Na melhor das hipóteses, dá margem para que seja escolhido o procedimento OACI NADP 2, que só é indicado para a diminuição de ruído quando a área ser protegida está distante do aeroporto, o que não é o caso de Brasília.”

RECLAMAÇÕES



RESUMO

- 1) Considerações dos reclamantes a respeito das regras em vigor - continuação:

“c. Corroborando com a suposição apresentada no item anterior, em consulta informal realizada a pilotos da Gol Linhas Aéreas, esses reportaram que o procedimento que rotineiramente usam (ou usavam) era o NADP2.

Essa informação foi transmitida ao DECEA em julho de 2017, quando o tema de atenuação de ruído foi levado à apreciação desse Órgão, tendo o assunto ficado a cargo do Cap. Marcos Roberto Peçanha dos Santos, então Chefe da Seção de Coordenação e Controle de Gerenciamento de Tráfego Aéreo – DCCO1, conforme cópia de e-mail recebida à época.”

RECLAMAÇÕES



RESUMO

1) Considerações dos reclamantes a respeito das regras em vigor - continuação:

“d. Pelo simples fato de não haver regras para o período diurno, a diminuição na quantidade de decolagens como consequência da pandemia do COVID-19 tem provocado um outro efeito colateral: muitas aeronaves iniciam curvas imediatamente após a decolagem, elevando ainda mais o nível de ruído.

Atualmente, as regras não impedem esse procedimento.”

RECLAMAÇÕES



RESUMO

1) Considerações dos reclamantes a respeito das regras em vigor - continuação:

“e. Finalmente, a ausência de recomendações para os procedimentos de pouso faz com que seja perdida a oportunidade de haver uma redução no nível de ruído durante essas operações.”

RECLAMAÇÕES



RESUMO

Sugestões de alteração nos procedimentos de pouso e decolagem

1) DECOLAGENS

“Para as decolagens: estender o horário de atenuação de ruído para H24 e deixar claro que o procedimento a ser executado é o OACI NADP1 (estabelecido para áreas sensíveis próximas ao aeródromo, conforme OACI Doc 8168, Vol. 1, Parte 1, Seção 7, Cap. 3).”

RECLAMAÇÕES



RESUMO

Sugestões de alteração nos procedimentos de pouso e decolagem – continuação

2) POUSO

“Para os procedimentos de pouso: incluir a recomendação de que seja utilizada a menor posição de flapes prevista no manual da aeronave.”

RECLAMAÇÕES



RESUMO

Sugestões de alteração nos procedimentos de pouso e decolagem – continuação

3) POUÇOS E DECOLAGENS

“Para ambas as operações (decolagem e pouso): dar preferência, principalmente no período noturno, à pista 11R/29L, cuja utilização implica o sobrevoo de menor densidade habitacional.”

RECLAMAÇÕES



RESUMO

Conclusão

“Finalmente, registramos que a presente solicitação não pretende, de forma alguma, prejudicar a operação no Aeroporto Internacional de Brasília, que sabemos ser de enorme importância para a Capital do país. As medidas ora sugeridas, apesar de simples e de fácil implantação, têm o potencial de oferecer um enorme benefício a milhares de pessoas que residem e trabalham no entorno do aeroporto. Por esse motivo, bem como pelo reconhecido compromisso do Comando da Aeronáutica com o bem estar da população e a sustentabilidade, confiamos que as sugestões ora propostas receberão especial atenção por parte desse Órgão.”

ANÁLISE



Procedimento de abatimento de ruído – 2014 a 2017

- 1) Executar PROC de atenuação de ruído específico do EQPT , **OU**
- 2) Manter BTN V2+10KT e V2+20KT com maior razão de subida até cruzar 6000’

Procedimento de abatimento de ruído – em vigor atualmente

- 1) BTN 0100-0900 UTC, executar o PROC de atenuação de ruído específico do EQPT ; **OU**
- 2) manter V2+10KT até 4300’ após BTN V2+10KT e V2+20KT até 6500’

ANÁLISE

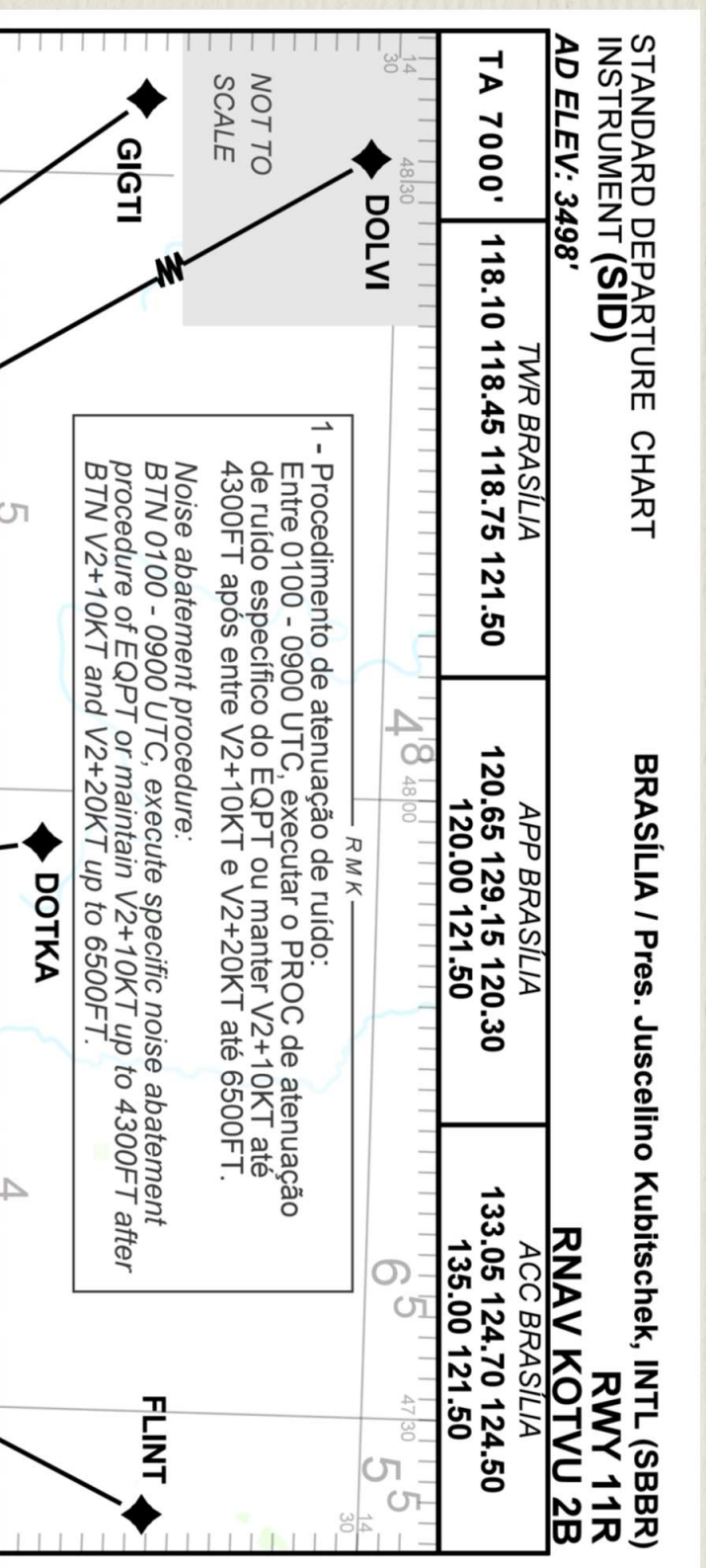


Questões para deliberação:

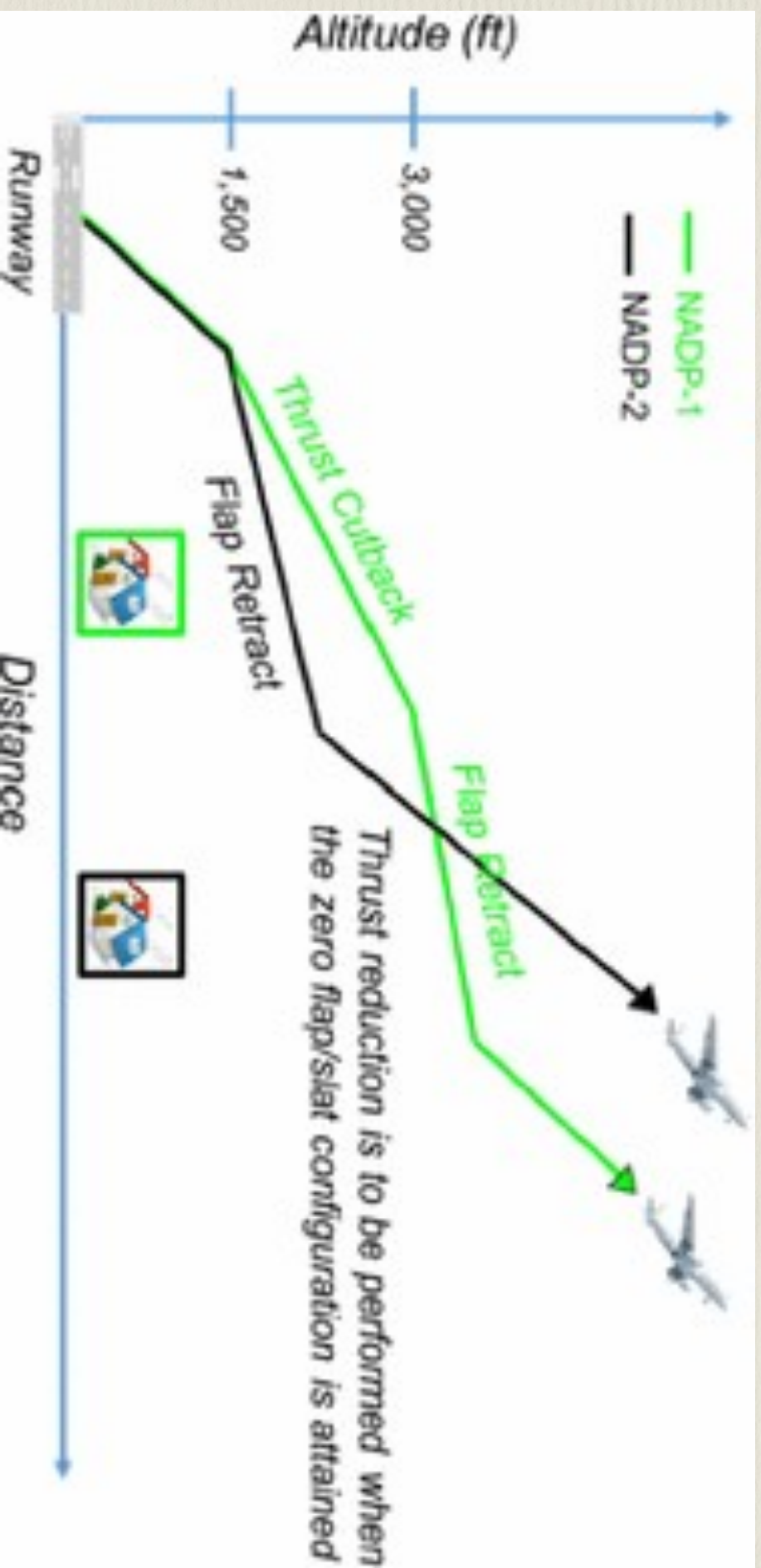
- 1) Por que o procedimento deixou de ser H24? Por que o abatimento foi alterado para somente o horário noturno? Quando isso ocorreu? Quem deliberou e decidiu essas alterações? O AIB ou CGRA participaram?
- 2) Por que há a opção do piloto utilizar ou o procedimento do manual da aeronave (o que vai depender de cada empresa aérea) ou o procedimento da carta? Houve um estudo que demonstra que ambos dariam o mesmo efeito de abatimento? Essa é uma das reclamações do morador.
- 3) O procedimento da carta foi alterado para o que parece ser uma NADP1, o que já se aproxima das reivindicações dos moradores. Mas quando e por que essa alteração foi feita? Houve a participação do AIB ou da CGRA?

ANÁLISE

Procedimento de atenuação de ruído (NADP) em vigor SBRR



ANÁLISE



PROPOSTAS DA CGRA



ANAC:

DECEA:

CINDACTA I:

GDF/SEDUH:

COMPANHIAS AÉREAS:

INFRAMERICA:



Aeroporto de
Brasília