

6ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA				PÁGINA: 1 de 6	
LOCAL:	AUDITÓRIO ENGENHARIA	DATA:	13/12/2018	HORA:	15H00
PARTICIPANTES:					
EMPRESA/INSTITUIÇÃO			NOME:		
UNICEUB			SÉRGIO GARAVELLI		
COMUNIDADE ENTORNO AIB			MARCELO GOMES		
UCB/ UNICEUB			EDSON BENÍCIO		
INFRAMERICA			REGIANE AQUINO		
COMUNIDADE ENTORNO AIB			MIRIAM FRANCHINI		
COMUNIDADE ENTORNO AIB			JOHN PENNEY		
COMUNIDADE ENTORNO AIB			LUIZ CESAR COSTA RAYMUNDO		
COMUNIDADE ENTORNO AIB			ODONE R. RAYMUNDO		
INFRAMERICA			RODRIGO GOMES DE PAULA		
INFRAMERICA			CAMILA C. MÁXIMO		
INFRAMERICA			DANILO LIMA E SILVA		
ASSUNTOS TRATADOS:					
<p>1. Pauta abordada na 6ª CGRA - AIB;</p> <p>A reunião foi iniciada com uma apresentação realizada pelo Sr. Ricardo Brasil, da Gerência Regulatória do Aeroporto de Brasília. O objetivo da reunião foi o de alinhar conhecimentos sobre ações e responsabilidades dos órgãos envolvidos e da Inframerica para minimizar os impactos do ruído aeronáutico no entorno e informar os canais de comunicação da Inframerica para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao ruído aeronáutico.</p> <p>Os itens abordados foram:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plano Específico de Zoneamento de Ruído do SBBR aprovado; • Curvas de ruído do SBBR aprovadas; • Compatibilização do Uso do Solo; • Monitoramento de ruído; • Responsabilidades dos órgãos envolvidos; • Canais de comunicação. <p>O Sr. Ricardo Brasil abriu a apresentação para que os presentes pudessem participar a qualquer tempo, sendo assim permitidos questionamentos e debates a qualquer momento.</p>					
<p>2. Plano Específico de Zoneamento de Ruído do SBBR, Curvas de ruído do SBBR aprovadas e Compatibilização do Uso do Solo.</p> <p>O Sr. Ricardo Brasil falou ao público presente sobre o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 161 que versa sobre Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos, de setembro de 2013. Ele explicou que para aeródromos com média anual de movimentos de aeronaves dos últimos 3 (três) anos superior a 7.000 (sete mil), deve ser aplicado um PEZR, composto pelas curvas de ruído de 85, 80, 75, 70 e 65 dB, caso em que se enquadra o Aeroporto de Brasília.</p> <p>Os moradores presentes fizeram vários questionamentos sobre como é realizado o cálculo das curvas de ruído. O Sr. Marcelo Gomes perguntou se seria possível realizar a medição de ruído em sua casa para verificar se o ruído no local é compatível com as curvas de ruído.</p>					

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 2 de 6
--	--------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

Foi informado que as curvas de ruído do SBBR foram elaboradas utilizando-se metodologia de cálculo de acordo com o que preconiza a legislação da ANAC a partir de perfis operacionais específicos do Aeroporto de Brasília. Essas curvas foram aprovadas pela ANAC pela Portaria nº 148/SIA, de 21/01/2016. A Inframerica também elaborou o estudo de compatibilização de uso do solo com base nos padrões da Tabela E-2 do RBAC 161 e o resultado foi inserido no PEZR, que foi registrado junto a ANAC em 05/01/2017.

A partir do registro do PEZR junto a ANAC, a Inframerica noticiou o GDF e o IBRAM por meio de encaminhamento do PEZR do SBBR, em 10/02/2017. Nesse documento, além das curvas de ruído aprovadas pela ANAC, constam os usos de solo compatíveis com restrições identificados durante o estudo.

Desta forma, foi deixado claro aos presentes que a INFRAMERICA cumpriu com todas as suas obrigações como operador aeroportuário, exigidas pela legislação de ruído aeronáutico em vigor, quanto à elaboração das curvas de ruídos e à compatibilização de uso do solo.

3. Sistema de Monitoramento de Ruído do SBBR

O Sr. Ricardo Brasil apresentou os quesitos de obrigatoriedade para implantação de monitoramento de ruído aeronáutico em um aeródromo, conforme parâmetros definidos no item 161.55 do RBAC 161 da ANAC.

Destacou, que o Aeroporto de Brasília, apesar de não se enquadrar nesses critérios de obrigatoriedade, possui um parque de monitoramento de ruído instalado em funcionamento desde julho de 2015, sendo os dados registrados disponíveis no sítio do Aeroporto de Brasília.

A localização das estações foi definida de acordo com o preconizado na Instrução Suplementar 161.55 da ANAC, curvas de ruído do SBBR e nas reclamações realizadas pelas comunidades do entorno do aeródromo, e conta com 4 estações no momento.

O Sr. Ricardo Brasil mostrou a localização das estações do Sistema de Monitoramento de Ruído Aeronáutico do Aeroporto de Brasília em imagem de satélite.

O Sr. Odone Raymundo disse que se houver medição de ruído na QI 17/19 será comprovado que o ruído está incomodando muito.

Prof. Edson explicou que o que está representado na curva não é o valor da medida em decibéis do momento instantâneo da passagem da aeronave, e sim um indicador de ruído (métrica acústica) DNL (*Day Night Level*) que representa o impacto sonoro num período de 24 horas através de um número único.

O Sr. Luiz César falou que os parâmetros de Latitude/Longitude disponibilizados no site do Aeroporto de Brasília não são suficientes, que eles precisam saber do fluxo de aeronaves e solicitou que fosse incluído o nome do local (estação) em que foi registrado o evento aeronáutico (posição da estação de medição). Ele disse ainda que os picos de ruído estão acima do suportável pela população.

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 3 de 6
--	--------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

Foi esclarecido pela Sra. Camila Máximo que com as coordenadas disponibilizadas no site do Aeroporto de Brasília é possível verificar a localização do ponto com a utilização de programas disponíveis na internet, como o Google Earth.

4. Responsabilidades dos órgãos públicos

O Sr. Ricardo Brasil falou também sobre as competências e responsabilidades de cada um dos órgãos públicos envolvidos na questão de ruído aeronáutico, conforme descrito abaixo:

- ANAC – Aprovação/Registro das curvas de ruído e do PEZR (RBAC 161) e alterar a legislação de ruído baseado em resultados de estudos;
- DECEA – Aprovação e revisão dos procedimentos operacionais (cartas de navegação) para reduzir o impacto do ruído sobre as comunidades locais vizinhas aos aeroportos;
- GDF – Fiscalizar e garantir o uso do solo de acordo com o que preconiza o RBAC 161 em função das curvas de ruído aprovadas pela ANAC;

Adicionalmente, complementou com as responsabilidades da INFRAMERICA, como operador aeroportuário: 1). Elaborar e submeter à aprovação o PEZR com as curvas de ruído e o estudo de compatibilidade do solo; 2) Monitoramento de ruído (não obrigatório); 3). Promover as reuniões anuais da CGRA; 4). Elaborar mapa de reclamações (através da CGRA); 5). Apresentar o mapa de reclamações para a ANAC, DECEA e GDF para que as providências necessárias de acordo com a suas competências, no que for aplicável.

A Sra. Miriam Franchini disse que recentemente considera que houve mudanças nas operações e que perturbam os moradores e que eles não têm “horário para sono” , pois “tem 1 avião por minuto, muito mais alto que 80dB” . Segundo ela, os aviões estão passando por cima das casas do Setor de Mansões Dom Bosco (SMDB) e que não estão respeitando as rotas previstas, que antigamente passavam sobre as APAs (Áreas de Preservação Ambiental), áreas verdes próximas. Reforçou que agora as aeronaves estão passando por cima das casas e que os moradores não estão tendo sossego.

O Sr. Ricardo Brasil explicou que a responsabilidade pela definição das rotas para aeronaves é do DECEA, através do CINDACTA I, e que a Inframerica, como operador aeroportuário, não tem gerência sobre isso.

O Sr. Luiz César relatou que solicitou a série histórica de movimentação de aeronaves ao DTCEA e que nunca recebeu esses dados.

O Sr. Ricardo Brasil apresentou o Mapa atualizado dos registros de reclamações quanto aos níveis de ruído recebidas pela Inframerica.

O Sr. Marcelo Gomes propôs que haja um revezamento entre as pistas 11L e 11R entre pousos e decolagens. Sra. Miriam disse que houve um aumento muito grande nas operações.

Sr. Ricardo Brasil esclareceu que as cartas aeronáuticas são de responsabilidade do COMAER e acrescentou que as últimas reclamações foram repassadas para o DTCEA-BR (Torre do Aeroporto de Brasília) obtendo como resposta que as operações estão sendo

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO:	6ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA:	4 de 6
----------------	--	----------------	---------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

realizadas de acordo com o previsto nas cartas aeronáuticas, destacando ainda que estas operações observam::

- A Publicação de Informação Aeronáutica – Brasil (AIP – BRASIL), prevê pouso preferencial na 11R no período noturno, exceto quando a mesma estiver indisponível (Entretanto, o Sr. Ricardo Brasil esclareceu que pode ocorrer desta pista estar indisponível por conta de condições climáticas, manutenções, inoperância, entre outros fatores). Outro ponto da referida legislação destaca a restrição de pouso na 11L para determinadas aeronaves ruidosas. A Utilização da APSI (Aproximações paralelas simultâneas independentes) para os pousos em Brasília nas seguintes situações: 1) nos momentos de maior demanda dos tráfegos, principalmente no início da manhã e 2) o sistema mais utilizado são as pistas 11L/11R em virtude da preponderância da componente de vento;
- As obras e manutenções que sejam executadas no sistema de pista do aeroporto, destacando que no ano de 2018 ocorreu a ampliação das RESA (Runway End Safety Area – Área de Segurança de Fim de Pista) nas cabeceiras das pistas 11L/29R e 11R/29L para garantir a segurança das aeronaves e passageiros: Durante o período destas obras houve a necessidade de uma mudança no fluxo do tráfego para pousos e decolagens sendo temporariamente utilizado a operação segregada de pistas de uma pista para pouso e outra para decolagem, e que as cabeceiras 29L/29R foram recuadas em 150m.

O Sr. Ricardo Brasil explicou ainda que existem 3 formas de diminuir o ruído aeronáutico na aviação civil, que são 1) diminuição na fonte emissora de ruído (aeronave); 2) procedimentos operacionais de atenuação de ruído e 3) cartas aeronáuticas com rotas que evitem áreas residências.

Quanto à diminuição de ruído na fonte, informou também que a partir de 2010, aeronaves categoria 2 não operam mais no Brasil, sendo permitidas apenas aeronaves de categoria 3 e 4, conforme legislação da ANAC. As aeronaves das categorias 3 e 4 são menos ruidosas e cuja operação é aceita em todos os aeroportos do mundo.

Quanto aos procedimentos operacionais, esclareceu que os manuais de operação do piloto trazem procedimentos em que os pousos/decolagens devam ser realizados com atenuação do ruído, mas que tudo deve ser realizado atendendo às questões de segurança de voo.

As cartas aeronáuticas também são elaboradas utilizando critérios de atenuação de ruído, para a definição das rotas de saída e chegada, mas também, desde que se atendam às questões de segurança.

O Sr Luiz César disse que “as aeronaves não estão respeitando as cartas e estão passando sobre as casas, causando muito incômodo” . O Sr. Ricardo Brasil esclareceu que isso é competência do controle do tráfego aéreo, tanto autorizar como evitar que pilotos não usem as rotas padronizadas.

Prof. Edson relatou que os pilotos têm que seguir essas cartas por conta dos obstáculos existentes e os projetados, pois se não seguirem, há riscos operacionais. Para ilustrar a situação, contou de um prédio que estava sendo construído em Samambaia e que foi necessária a demolição de 3 andares deste prédio por conta de interferência com o tráfego aéreo. Complementou que acha difícil que os pilotos não sigam as cartas por conta dessas questões.

A Sra. Miriam disse que “mora no SMDB há 18 anos e que as curvas não estão sendo feitas sobre a APA, e que houve mudança nos procedimentos” .

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 5 de 6
--	--------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

Sr. Marcelo sugeriu que houvesse revezamento na rota de aproximação. Disse que sempre as aeronaves passam na mesma reta e perguntou se há possibilidade de alteração.

Sr. Odone falou que o incômodo é devido ao aumento do tráfego aéreo. Ele disse que mora há 41 anos na região e que o fluxo atualmente é muito grande. Contou também que quando havia só a pista norte, cogitou-se a construção de uma pista em outro local do Distrito Federal, mas que essa ideia não saiu do papel e continuaram investindo em reformas e ampliações no Aeroporto de Brasília, e que se tivessem feito isso naquela época não seria necessário discutir sobre ruído aeronáutico.

Sra. Miriam falou do caso do Aeroporto de Heathrow, em Londres, onde as autoridades pagaram vidro duplo para os moradores do entorno, e que os moradores têm incentivo de menores alíquotas de impostos porque moram próximos ao aeroporto, por conta da desvalorização da área. Disse que o aeroporto está, literalmente, destruindo a vida dela e que agora ela precisa recorrer a ajuda de psiquiatras porque não dorme.

Sr. Marcelo perguntou ao prof. Sérgio Garavelli se há alguma sugestão aos moradores quanto à questão do ruído.

Prof. Sérgio falou que devem ser realizadas modulações e que o DECEA sempre prioriza a segurança da aviação, e que, atendido esse requisito de segurança, que as rotas podem ser alteradas.

Sr. Ricardo Brasil explicou que as operações simultâneas foram suspensas por conta de questão de segurança. O Aeroporto de Brasília está certificado para ocorrência desse tipo de operação, mas que quem decide se vai operar dessa forma ou não é o DTCEA/Cindacta I.

Sr. Marcelo sugeriu que houvesse o revezamento entre as pistas para amenizar ou dividir o incômodo entre os moradores.

Sr. John perguntou sobre as projeções de movimentos para os próximos anos. O Sr. Ricardo Brasil respondeu que as expectativas de crescimento econômico do País indicam sim que as operações aéreas no Aeroporto de Brasília cresça ao longo do tempo.

Sr. Luiz César perguntou se é possível verificar se o piloto está cumprindo a rota conforme previsto nas cartas aeronáuticas. O Sr. Ricardo Brasil disse que sim, que o DTCEA pode verificar/analisar e multar os pilotos. Isso pode ser feito pelo DECEA, por meio dos seus controladores.

Sr. Ricardo Brasil solicitou que o mapa de reclamações seja encaminhado ao CINDACTA I e que marquemos uma reunião para mostrar o que está acontecendo.

Os moradores presentes pediram que a ata de reunião seja disponibilizada.

Houve também o questionamento sobre a razão de subida/descida. Prof. Sérgio falou que existem estudos sobre isso, associados à emissão de ruídos e aumento de consumo de combustível. Que no caso de Brasília, o efeito do relevo é mínimo e que a prioridade do controle de tráfego aéreo sempre é a segurança.

Sr. Marcelo perguntou quando os moradores vão ter um retorno sobre a questão do ruído, para solucionar o problema.

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 6 de 6
--	--------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

Sr. Ricardo Brasil explicou que quem pode tomar providências nesse sentido é o DTCEA/CINDACTA I e que o Aeroporto de Brasília levará as reclamações até aquele órgão. O Sr. Ricardo Brasil disse ainda que os moradores podem, inclusive, consultar diretamente o Cindacta I, DTCEA, a ANAC sobre todas essas questões também.

Prof. Edson explicou aos presentes como as curvas de ruído são calculadas, que se utiliza uma métrica acústica que junta a energia sonora de um período de 24 horas.

Sr. Odone falou que as médias são muito enganadoras.

Prof. Edson explicou que o que se mede instantâneo é o momento da passagem da aeronave e não é o que está representado na curva. Esses dados são utilizados para calibrar a curva.

Luiz César falou que o clima influenciará muito a curva de ruído.

Prof. Edson explicou que não influenciará as curvas, que o que influencia o tamanho das curvas são os movimentos das aeronaves, as rotas, etc, e que o resultado final é uma sobreposição da curva gerada para a situação atual e a previsão do final do horizonte de projeto, no caso de Brasília, 2037.

Prof. Sérgio explicou que o nível de percepção de incômodo da população está aumentando. A população está ficando mais sensível ao ruído.

5. Canais de comunicação

Foram disponibilizados, mais uma vez, os canais de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao ruído aeronáutico no Aeroporto de Brasília, conforme descrito a seguir:

- Ouvidoria da Inframerica, nos endereços www.bsb.aero/br/fale-conosco/ e ouvidoria@inframerica.aero;
- Gerência de Meio Ambiente, pelo endereço dlacerda@inframerica.aero e telefone (61)3214-6577/6581.

6. Encerramento

O Sr. Ricardo Brasil encerrou a reunião pois não havia mais questionamentos por parte dos presentes, e disse aos presentes que trabalharemos juntos, de uma forma mais prática, e que o próximo passo é conversarmos juntos com o Controle de Tráfego Aéreo para verificar as questões de rota.

6ª Reunião de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do Aeroporto de Brasília

13/12/2018 - 15H00



INFRAMERICA

N	NOME	INSTITUIÇÃO	EMAIL	TELEFONE	ASSINATURA
1	Sergio Garavelli	UNIEUB	sergio.garavelli@unieb.com	61 991836763	
2	Marcos G. Dantas	morador	fernando@hotmail.com	98212 8328	
3	Edson Bahiá	UCS/Uniclus	edsonbahia@gmail.com	984023014	
4	Regiane Aquino	SGSO - BR	regianefunari@sgso.com	3214-6174	
5	MARIZAM FRANCHINI	MORADORA	marizam.franchini@gmail.com	33665344	
6	JOHN PENNEY	"	penneyjohn@gmail.com	"	9. A. Penney
7	LUIZ CESAR COSTA RAMUNDO	MORADORA	CENICOSTA@GMAIL.COM	61-98129-8444	
8	ODONE R. RAYMOND	"	odone@terra.com.br	61-32483654	
9	RODRIGO GOMES DE PAULA	INFRAMERICA	rgoms@inframERICA.com	61-3214-6984	
10	CAMILA C. MÁXIMO	INFRAMERICA	cmxmxm@inframERICA.com	32146581	
11	Daniilo Lima e Silva	Inframérica	DCSILVA@INFRAMERICA.AERO	3214 6517	
12					
13					
14					