

## **DECEA, com participação da Petrobras, estuda situação de ruído no aeroporto de Jacarepaguá, no RJ, em 19.10.21**

Atento às reivindicações dos moradores da Barra da Tijuca e de Jacarepaguá, bairros da zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, principalmente quanto ao ruído provocado pela aviação no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR), o DECEA emitiu, no dia 12/08/2021, a Publicação de Informação Aeronáutica Suplementar (Suplemento AIP) nº 93, elevando a altura das aeronaves no circuito de tráfego, na chegada, no referido aeródromo (no caso da asa fixa, de 1.000 pés para 1.300 ou 1.400 pés). Tal medida contribuiu para a redução dos ruídos no aeroporto de Jacarepaguá, que opera das 05h às 22h, com capacidade máxima de operação na pista de 31 movimentos por hora, entre pouso e decolagens.

Ainda como forma de atuar diretamente na solução da problemática, uma comitiva do DECEA e do Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste (CRCEA-SE), liderada pelo brigadeiro do ar Eduardo Miguel Soares, chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA, esteve no Aeroporto de Jacarepaguá, no dia 26 de agosto, e reuniu-se com a administração aeroportuária, a NAV Brasil (empresa responsável pelo tráfego no aeródromo) e representantes das empresas operadoras de helicópteros, com a finalidade de aumentar a consciência situacional sobre a questão.

E dando continuidade à busca de alternativas a fim de mitigar o problema do barulho relatado pelos moradores, na manhã de 08 de outubro, o brigadeiro do ar Eduardo Miguel Soares e o tenente-coronel aviador Diego, chefe da Divisão de Coordenação e Controle (DCCO), receberam uma comitiva da Petrobras, representada por Daniel Gago, gerente executivo de logística de exploração e produção, Carlos Eduardo Xavier Pinto, gerente de segurança e competência em aviação, engenheiro Thyago Hermeto e o consultor Adilson da Silva Lemos Júnior.

A recuperação dos movimentos aéreos vem acontecendo gradativamente no Aeroporto de Jacarepaguá que atende à aviação geral e provê apoio à atividade *offshore*, a serviço da Petrobras, tão necessária ao desenvolvimento do pré-sal.

As atividades de prospecção e exploração de petróleo no litoral do país são desenvolvidas nas unidades marítimas (plataformas) localizadas nas áreas oceânicas, suportadas por infraestruturas de apoio baseadas na área continental. A grande maioria das unidades marítimas são equipadas com helipontos para viabilizar o transporte de passageiros e cargas com agilidade. Os blocos de exploração e produção estão mais afastados da costa do Rio de Janeiro na Bacia de Santos e, por facilidades operacionais de segurança, monitoramento ambiental, resgate aeromédico, apoio e econômicas, o ponto de partida mais viável é o aeroporto de Jacarepaguá.

Estudando possíveis alternativas, o DECEA analisou a transferência do tráfego de helicópteros *offshore* para o Aeroporto Internacional Tom Jobim (GIG/SBGL), distante 12,5 MN a NE do Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR). Entretanto, tal possibilidade acarreta aumento, tanto na distância voada por parte das cias. aéreas como em área voada sobre a região povoada na zona sul do Rio de Janeiro, além de impactar na operação dos Aeroportos do Galeão e Santos-Dumont, a 7,7 MN a SE do Galeão e a 12,4 MN a NE-E do Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR).

Assim, de maneira coordenada e em busca da melhoria contínua, o DECEA e a Petrobras continuam estudando a movimentação aérea de Jacarepaguá e procurando a melhor solução para a questão do ruído sem degradação da segurança operacional nos entornos.

Conforme ROTAER, o Aeroporto de Jacarepaguá/Roberto Marinho (SBJR), ao nível do mar (10'), tem pista 03/21 (026º/206º - 003º/183º) de 30 x 900 m., asfaltada, com resistência de pavimento PCN 10. A pista tem indicadores de rampa de aproximação PAPI nas duas cabeceiras (para MEHT de 27 pés na pista 03 e de 26 pés na pista 21), mas o PAPI da pista 21 estando fora de serviço. O aeroporto funciona no horário de 08:00-01:00Z (05:00-22:00LT), com operações fora do horário do funcionamento sendo apenas para serviços aeromédicos, segurança patrimonial e

cobertura jornalística. A Torre (TWR-JR) tem expediente de 09:30-21:15 (06:30-18:15LT); operações fora do horário de funcionamento do órgão ATS devem ser previamente requeridas.

O aeródromo opera apenas vôo VFR. Operações de chegada para pista 03 e partida da pista 21 requerem gradiente mínimo de 4%. A operação no aeródromo tem carta VAC (de 05/12/2019), com informação de modificação pelo AIP Sup. nº 93 (de 12/08/21). O circuito de tráfego de aeródromo é pelo setor leste, com atitude mínima de tráfego em perna do vento de 1.300 pés (para aviões CAT A e B) e de 1.400 pés (avião CAT. C), com perna-base com curva à direita para pista 03 e perna-base com curva à esquerda para pista 21; na operação de pouso nas duas pistas (03 e 21), a perna-base devendo ser efetuada no *mínimo* a 1.300' de altitude (no pouso da pista 03, o cruzamento de REH devendo ser feito acima de 750 pés).

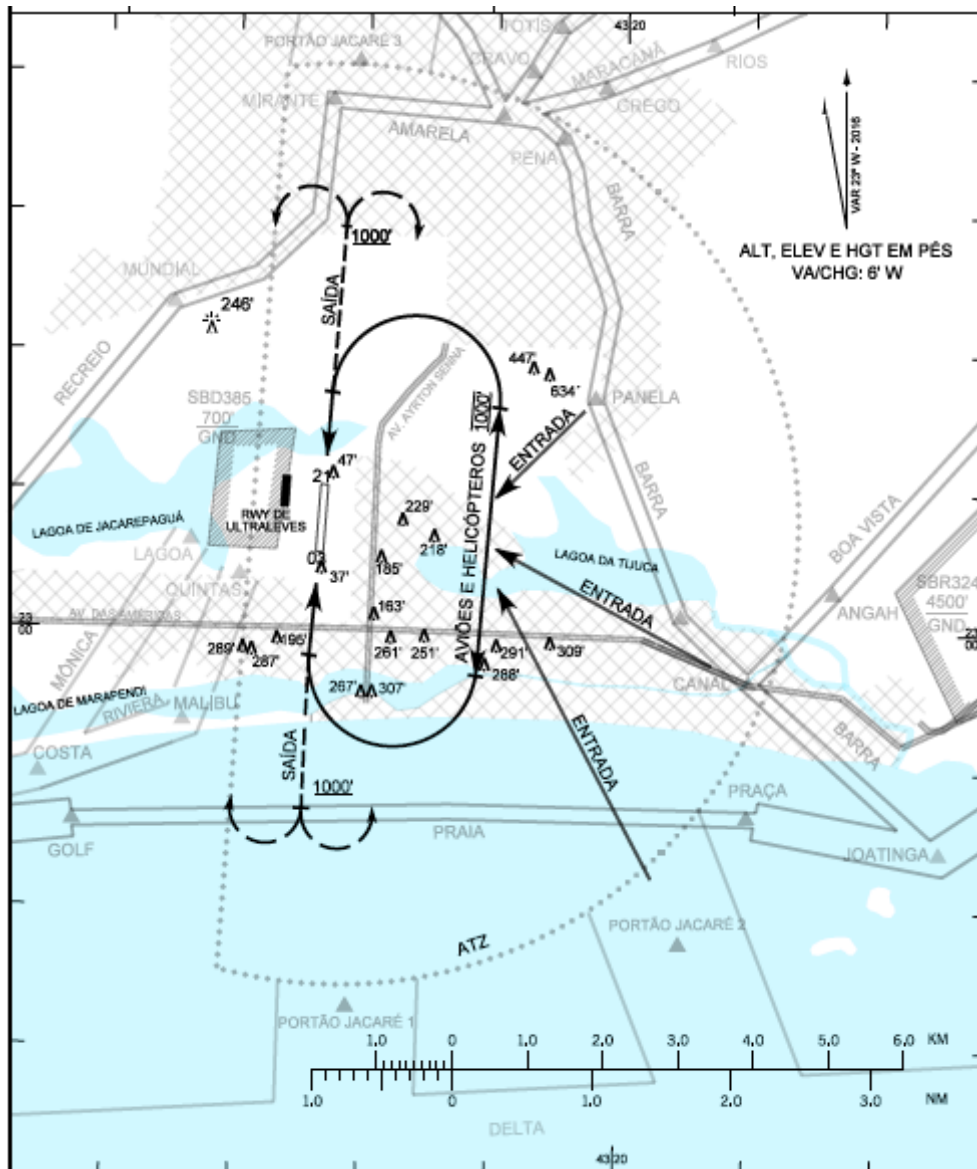
O Suplemento (de Publicação de Informação Aeronáutica) AIP (AIP Sup.) nº 93, de “Carta de Aproximação Visual”, de 12/08/2021, traz a modificação dos itens de 1 a 11 (da VAC, de 05/12/2019), e incorpora as novas regras e condições dispostas no AIC (Circular de Informação Aeronáutica) nº 20/21, com data de vigência em 20/05/21, de “Circulação VFR integrada nas TMA-SP, TMA-RJ e Vale do Paraíba”.

A AIC nº 20/21 visa o ordenamento e segurança do tráfego de aeronaves voando em regra VFR nas Áreas de Controle Terminal de São Paulo (TMA-SP), do Rio de Janeiro (TMA-RJ) e da porção da FIR-CW abaixo do FL110 existente entre essas duas TMA, sobre o Vale do Paraíba e litorais norte paulista e sul fluminense, bem como sob suas projeções e em todas as demais Estruturas nelas existentes, estabelecendo Rotas Especiais de Aeronaves em Vôo Visual (REA) e Rotas Especiais de Helicóptero (REH), de tal forma a:

- evitar interferência com os tráfegos em voo IFR;
- otimizar a utilização do Espaço Aéreo e a prestação do ATS;
- minimizar os efeitos ocasionados pelo ruído dessas aeronaves;
- considerar as características desses vôos na prestação do serviço ATS; e,
- designar Rotas Compulsórias para disciplinar a circulação nas Áreas Controladas com prestação de AFIS ou ainda em rotas específicas quando acima de 5.000 pés, neste caso sem obrigatoriedade de autorização prévia pelo APP-SP.

Em um comparativo entre as regras de tráfego local (de SBJR) contidas na VAC (de 05/12/2019) e no AIP-SUP nº 93, de 12/08/2021:

VAC SBJR - de 05/12/2019:



**Item 1:**

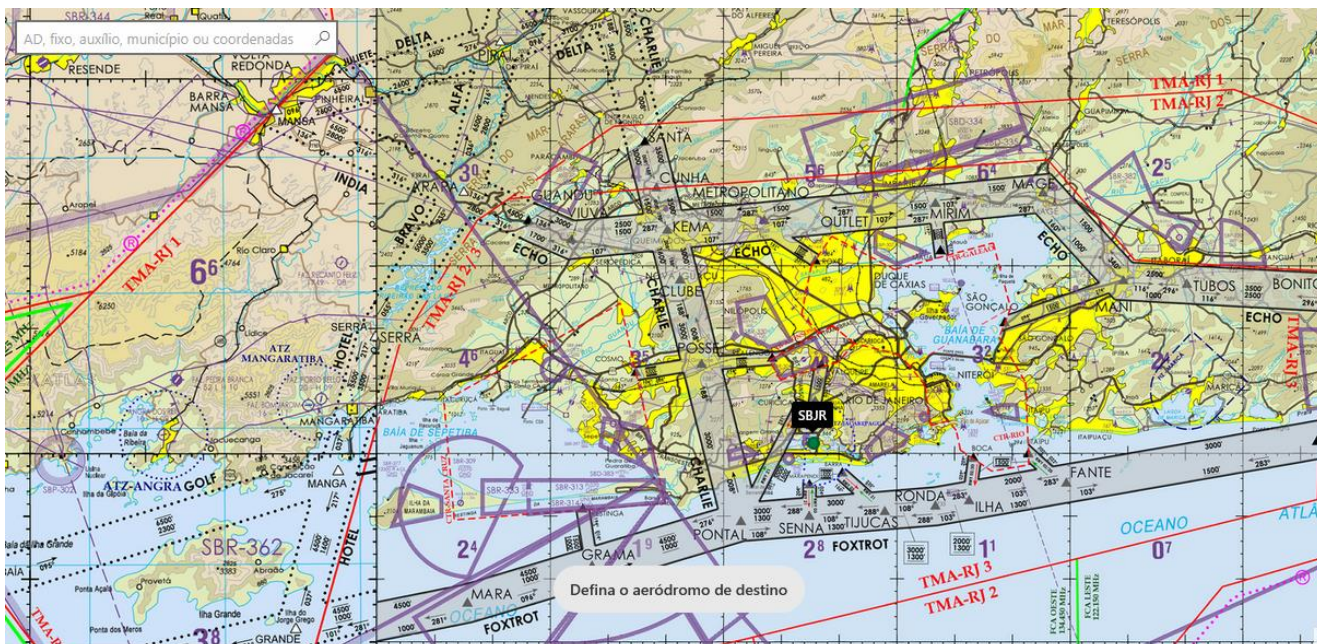
Pela carta VAC:

1 – Exceto quando autorizado de forma diferente pela TWR-JR, o ingresso no circuito de tráfego deverá ser feito a partir:

- 1.1 – do Portão “Jacaré 2” – aeronaves procedentes da REA “D”; e,
- 1.2 – das Posições “Panela” ou “Canal” – helicópteros que não procedam da REA “D”

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

- 1 – Observar AIC sobre circulação visual na Terminal Rio de Janeiro



### Item 2:

Pela carta VAC:

2 – No circuito de tráfego para pouso na RWY ou RWY 21, **efetuar curva-base no mínimo a 700' de altitude.** [Obs.: **com altitude compulsória na perna-base de 1.000'**, cf. carta]

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

2 – Circuito de tráfego:

- 2.1 – RWY 03: Somente setor ECHO e perna-base com curva à direita
- 2.2 – RWY 21: Somente setor ECHO e perna-base com curva à esquerda

### Item 3:

Pela carta VAC:

3 – Informações complementares no verso.

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

3 – Altitude Circuito de Tráfego:

- 3.1 – CAT H: 700 pés
- 3.2 – CAT A/B: 1.300 pés
- 3.3 – CAT C: 1.400 pés

### Item 4:

Pela carta VAC:

4 – Helicópteros:

....

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

4 – Condições meteorológicas:

- 4.1 – VFR: HEL: Teto 700 pés/Vis. 1.500 m.
- 4.2 – VFR ESP: Teto 1.300 pés/Vis. 3.000 m.

**Item 5:**

Pela carta VAC:

5 – Aviões:

5.1 – procedimentos para decolagem de aviões:

- (a) RWY 03: iniciar curva à esquerda para Portão “Jacaré-1” somente após passar 1.000 pés,  
 (b) RWY 21: iniciar curva somente após passar a faixa do litoral. Livrar a ATZ pelo Portão “Jacaré-1”.

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

5 – Exceto quando autorizado de forma diferente pela TWR-JR, acesso pelo setor WISKEY do AD somente pelo Portão “Curicica” [a 3 MN no RM 004º do ARP] ou “Mundial” (HEL)

**Item 6:**

Pela carta VAC:

6 – Observar tráfegos cruzando a ATZ Jacarepaguá na REH “Praia”

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

6 – Helicópteros:

....

**Item 7:**

Pela carta VAC:

7 – Observar operação de ultraleves no setor oeste do aeródromo (SBD-385)

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

7 – Aviões:

7.1 – No circuito de tráfego para pouso na RWY 03 ou RWY 21, efetuar perna-base no mínimo a 1.300’ de altitude

7.2 – No circuito de tráfego para RWY 03 o cruzamento com REH “Praia” deverá ser feito acima de 750 pés

7.3 – DEP [partida/saída]:

7.3.1 - RWY 03 – curvar à:

(a) esquerda após cruzar 1.400 pés e voar direto Portão “Curicica” [a 3 MN no RM 004º do ARP]

(b) direita após cruzar 1.000 pés e voar direto Portão “Barra” [a 3,3 MN no RM 159º do ARP]

7.3.2 - RWY 21:

(a) voar direto Posição “Senna” [a 5,8 MN no RM 206º do ARP, após faixa da praia]

7.4 – ARR [chegada]:

7.4.1 - RWY 03: ingressar pela Posição “Senna” para o Portão “Marapendi” [a 3,3 MN no RM 209º do ARP, após 2,5 MN da posição “Senna” e antes da faixa da praia]

7.4.2 - RWY 21: ingressar pela:

(a) Posição “Tijucas” [a 7,9 MN no RM 157º do ARP] para o Portão “Barra” [a 3,3 MN no RM 159º do ARP, antes da faixa da praia, e 4,6 MN da posição “Tijucas”]

(b) Posição “Pontal” [a 8,5 MN no RM 246º do ARP] para o Portão “Curicica” [a 3 MN no RM 004º do ARP, e 10,3 MN da posição “Pontal”]

Item 8:

Pela carta VAC:

8 – Observar aeronaves e planadores em vôo de instrução próximo ao aeródromo

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

8 – Observar operações de ultraleves no SECT W do aeródromo (SBD-385)

Item 9:

Pela carta VAC:

9 – Observar concentração de urubus e garças nas proximidades do aeródromo

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

9 – Observar as operações PJE no SECT SW do AD (SBR-396)

Item 10:

Pela carta VAC:

10 – Portão “Jacaré-3”: exclusivo para destino a SBAF

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

10 – Observar vôo de instrução e reboque de faixa

Item 11:

Pela carta VAC:

11 – Observar AIC sobre circulação visual na Terminal Rio de Janeiro

Pelo AIP Sup., nº 93 (de 12/08/21):

*11 – Observar concentração de avifauna nas proximidades do AD*