

## **DECEA delibera sobre medidas adotadas para redução de ruído no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá, no RJ, em 26.06.22**

O DECEA recebeu, no dia 14, o deputado federal Otávio Leite acompanhado por uma comitiva composta por representantes de moradores da Barra da Tijuca e região, no Rio de Janeiro, para deliberar a respeito das medidas implementadas pelo departamento de controle de espaço aéreo em prol da redução do ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá/Roberto Marinho (SBJR).

A comitiva foi recebida pelo chefe do Subdepartamento de Operações (SDOP) brigadeiro do ar Eduardo Miguel Soares e uma equipe de oficiais da área operacional da organização.

Na reunião, o brigadeiro Miguel expôs o *feedback* positivo que vem recebendo após a implementação das novas rotas na localidade, com altitudes mais elevadas em determinadas trajetórias do circuito de tráfego do aeroporto. A iniciativa vem reduzindo o ruído nas redondezas, colaborando para uma melhor detecção radar e, conseqüentemente, visualização por parte dos órgãos de controle.

“Nós estamos atentos a essa questão. Temos todo o interesse em prestar um serviço que reduza o ruído na região a níveis aceitáveis. Esse espaço aéreo é muito demandado e reúne uma série de tipos diferentes de vôos. E nossa maior responsabilidade é adequar, sobretudo, este circuito considerando a segurança da navegação aérea. O DECEA trata do ordenamento do circuito de tráfego aéreo e das rotas aéreas, buscando sempre adequar os tráfegos em benefício dos usuários e da população, de modo a prestar o melhor serviço possível”, afirmou o brigadeiro Miguel.

Os membros da comitiva agradeceram a transparência e o grau de confiabilidade dos dados fornecidos pelo FAB a respeito do tema.

Para o deputado Otávio Leite, o encontro representou mais um avanço positivo no equacionamento da questão: “Penso que tivemos uma boa reunião. Creio que haja ainda um desafio de levar adiante o assunto. Mas estamos avançando. Levo fé que consigamos algum êxito junto a outros órgãos de regulação também, de modo a inserir algumas exigências operacionais no edital de concessão”.

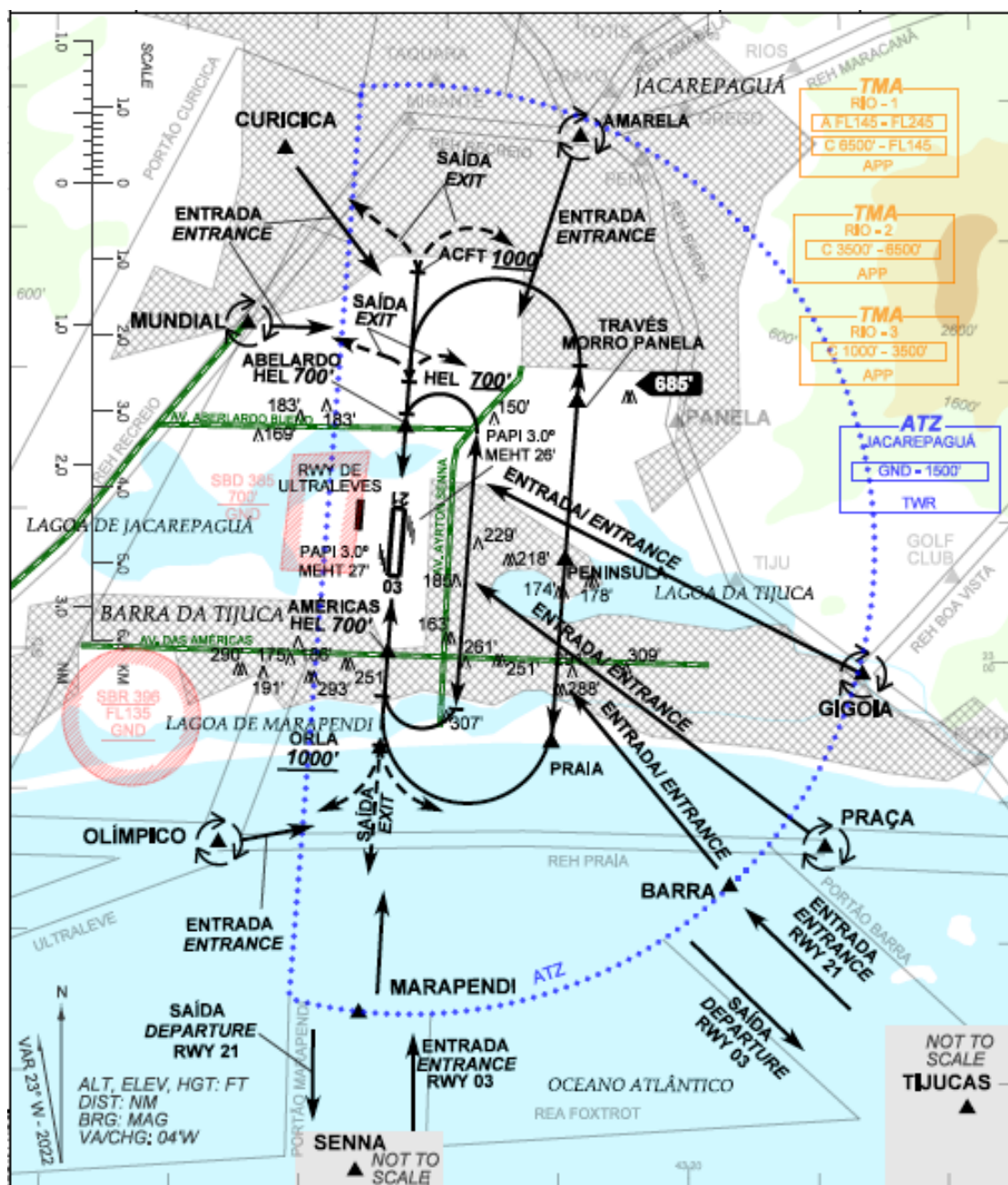
Em agosto de 2021, o DECEA já havia emitido a Publicação de Informação Aeronáutica (Suplemento AIP) nº 93, de 12/08/2021, com alterações significativas para o tráfego aéreo local e em janeiro deste ano (no ciclo AIRAC, na data de 27/01/2022), o DECEA publicou uma Carta de Aproximação Visual (VAC), após redesenho as rotas de chegada e saída de modo a amenizar ainda mais os ruídos provocados pelas aeronaves no local, com atualização de declinação magnética e de obstáculos e a revisão do *layout* do procedimento.

Na ATZ Jacarepaguá (basicamente uma área de semi-círculo com arco a leste, do solo até 1.500 pés), o Aeroporto de Jacarepaguá/“Roberto Marinho”, no nível do mar (em altitude de 10 pés), tem pista (03/21) de 30 x 900 m., de asfalto PCN 10, com sistema PAPI (L9) nas duas cabeceiras – com MEHT de 27 pés na pista 03 e de 26 pés na pista 21.

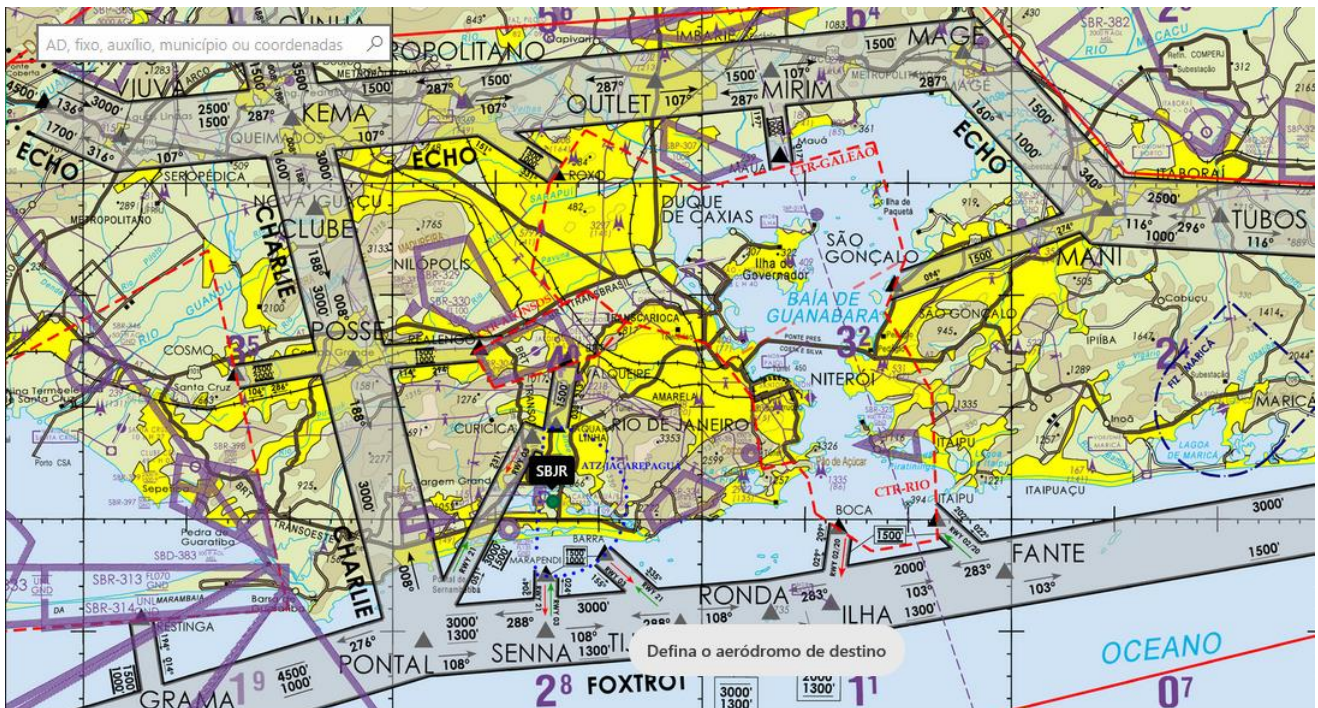
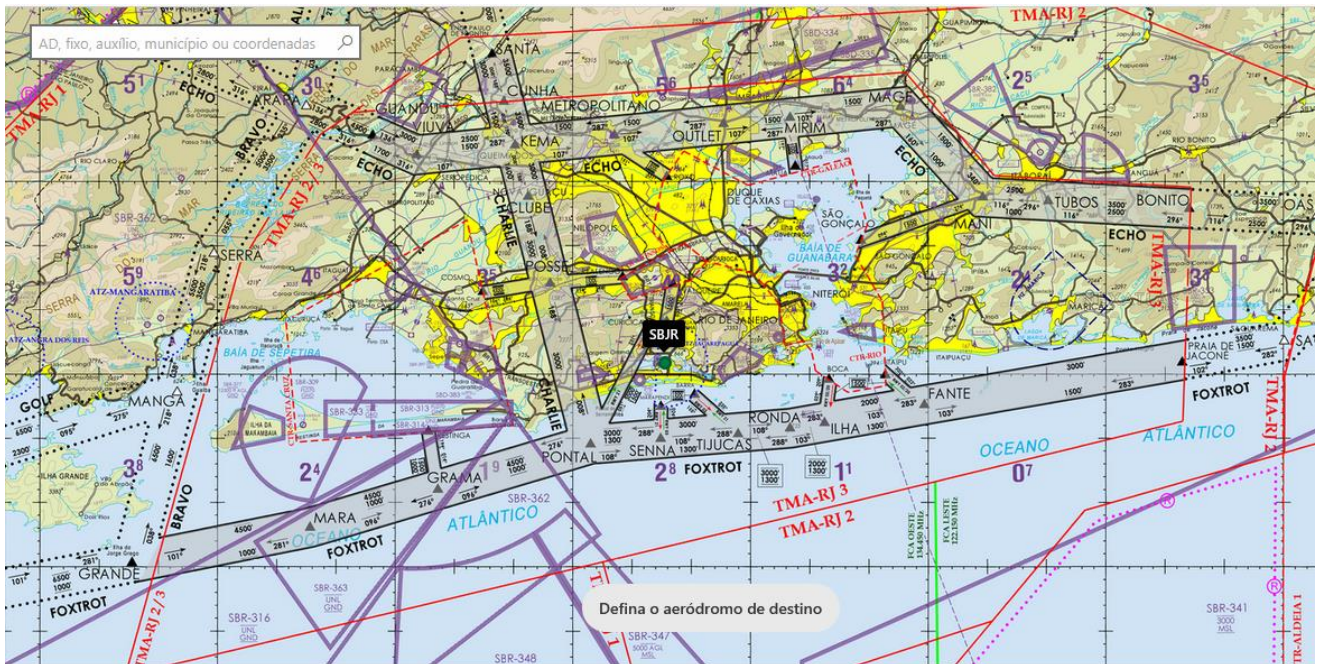
O aeroporto tem homologação para operação VFR (sendo permitido para asa fixa VFR Especial – com Teto mínimo de 1.300 pés), em período diurno e noturno (dentro do horário de funcionamento do aeródromo, de 08:00-01:00Z/05:00-22:00LT, diariamente, contando com serviço de controle de tráfego aéreo (de aeródromo) em expediente de 09:15-00:45Z/06:15-21:45LT (por InfoTemp, 0536R/22, com validade desde março até agosto, o serviço da Torre está com expediente 09:30-21:30Z/06:30-18:30LT, com operações fora deste horário devendo ser requeridas previamente, com antecedência mínima de três horas).

Como regra de tráfego local, é requerido Gradiente Mínimo de Chegada na pista RWY 03 e de partida da pista 21 de 4%, portanto um gabarito de sobrevôo no segmento estendido da pista a sudoeste (uma área com ocupação residencial, entre o aeroporto e o mar).

Para operação no aeródromo existe carta VAC (para chegada e partida), sendo requerida atenção para a concentração de aves e balões no circuito de tráfego. O circuito de tráfego é pelo setor leste, à altitude mínima de 1.300 pés (aviões CAT A/B) e de 1.500 pés (avião CAT C), ou 1.290 pés AGL (praticamente o teto mínimo para operação VFR Especial) e 1.490 pés AGL, respectivamente. As saídas são com curvas para ambos lados, conforme o portão dos corredores visuais a serem voados.



Conforme carta REA, para operação em “Jacarepaguá” (SBJR), serão utilizados três Portões para entrada e saída do tráfego da asa fixa: “Curicica” (a 3 MN do ARP no RM 004°), “Barra” (a 3,3 MN do ARP no RM 159°) e “Marapendi” (a 3,3 MN do ARP no RM 209°).



Na decolagem da pista 03, a curva será após cruzamento de 1.000 pés, à esquerda para o Portão “Curicica” (a 2,7 MN da cabeceira 21 no RM 005°) e para direita para o Portão “Barra” (a 3,3 MN do ARP no RM 159°, sendo 1,3 MN após livrar linha da praia, sobre o mar), para passagem à altitude máxima e mínima de passagem no fixo de 1.500 pés e 1.000 pés, para transição para REA “F” (sobre o mar). Na decolagem da pista 21, o vôo deve seguir até a posição visual Marapendi (basicamente no eixo estendido da pista, a 3,1 MN da cabeceira 03 e a 1,9 MN após linha da praia, sobre o mar), para passagem à altitude máxima e mínima de passagem no fixo de 1.500 pés e 1.000 pés, com subida na decolagem com o gradiente mínimo de 4%, para transição para REA “F”

Para pouso na pista 03, a chegada será pelo Portão Marapendi (altitude máxima e mínima de passagem no fixo de 1.500 pés e 1.000 pés) após passagem pelo fixo “Senna” (na REA “F”), com descida na aproximação com o gradiente mínimo de 4%. Para pouso na pista 21, serão

utilizados [i] o Portão “Barra” após passagem pela posição “Tijucas” (na REA “F”), ou [ii] o Portão “Curicica”, após passagem pela posição “Pontal” (na REA “F”), a 8,5 MN do ARP no RM 246°, sendo 6,5 MN antes da linha da praia, sobre o mar), seguindo um corredor de 10 MN.

Numa breve retrospectiva da evolução da circulação do tráfego local do aeroporto, antes do advento dos corredores de vôo visual (em 2009), o circuito de tráfego já era pelo setor leste, com ingresso pelo setor leste na perna-do-vento a leste da pista, para tráfego padrão para cabeceira 21 (à época, cabeceira 20), pela esquerda, e para tráfego não-padrão para cabeceira 03 (à época, cabeceira 02), pela direita. A altitude de tráfego era, obrigatoriamente, 1.000 pés/990 pés AGL (para avião), com a final da perna-base devendo ser cruzada no mínimo à altura (AGL) de 500 pés. A carta VAC previa saídas com curvas para setor leste (curva à direita na decolagem da pista 02/hoje pista 03 e curva para esquerda na decolagem da pista 20/hoje pista 21) à altura mínima de 500 pés. Já era especificado gradiente mínimo de 4% para aproximação para cabeceira 02 (hoje cabeceira 03) e para decolagem da cabeceira 20 (hoje, cabeceira 21), que posteriormente passou a ser informação constante no ROTAER.

Em um momento seguinte, com a adoção dos corredores de vôo visual, a alteração (ao esquema descrito) consistia no acesso (ingresso) no circuito pelo Portão de corredor “Jacaré 2” (equivalente à atual posição “Barra”), na REA “D” (equivalente à atual REA “F”), exceto quando de uma autorização de tráfego pela Torre diferente. Havia ainda o Portão de corredor “Jacaré 1” (equivalente à atual posição “Marapendi”), na REA “D” (equivalente à atual REA “F”). A altitude de tráfego era, obrigatoriamente, 1.000 pés/990 pés AGL (para avião), mas com a final da perna-base devendo ser cruzada no mínimo à altura (AGL) de 700 pés (e não mais a 500 pés AGL). A carta VAC passou a prever curva para os dois lados para livrar o eixo da decolagem das duas cabeceiras – na decolagem da pista 02 (hoje pista 03), à altitude mínima de 1.000 pés com curva à esquerda para seguir para o Portão “Jacaré 1”, na decolagem da pista 20 (hoje pista 21), com curva somente após livrar a linha da praia, e seguir para Portão “Jacaré 1”, para abandonar a ATZ.

Localizado na Barra da Tijuca, zona oeste da capital fluminense, o Aeroporto de Jacarepaguá é vocacionado para a operação da aviação geral, de aviões e helicópteros. O tráfego aéreo do aeroporto é, sobretudo, de aeronaves de pequeno e médio porte operadas pela aviação geral e de helicópteros que operam em plataformas de exploração de petróleo e gás fixas ou flutuantes.

O aeroporto foi inaugurado em 1971 e é operado pela INFRAERO desde 1972. Pelo seu site, a INFRAERO divulga que o aeroporto é um “sítio” de 1.192 milhões de m<sup>2</sup>, com um pátio de aeronaves de 46.900 m<sup>2</sup> e com área de permanência com 11 posições de avião e 36 posições para helicópteros (47 posições de estacionamento de aeronaves) e com área de estadia com 04 posições de avião e 02 posições para helicópteros. Em janeiro de 2014, um novo sistema de iluminação de pistas com tecnologia LED. A nova tecnologia visa reduzir o consumo de energia elétrica, o custo de manutenção e a incidência de troca de lâmpadas. O terminal de passageiros tem área de 225,84 de m<sup>2</sup>, com capacidade para 400 mil passageiros/ano.

O aeroporto de Jacarepaguá será concedido à iniciativa privada, na sétima rodada de leilão de concessão aeroportuária, marcada para agosto, junto com o Aeroporto “Campo de Marte” (SBMT), em São Paulo, no bloco denominado “Aviação Geral”.