

## Ata da Reunião Ordinária da AMAB em 02/10/2018

Ao segundo dia do mês de outubro de dois mil e dezoito, às vinte horas, no salão de festas do Condomínio do Edifício Christian Andersen, situado à Rua Barão de Itambé, 34, em Botafogo, teve início a **Reunião Ordinária da Associação de Moradores e Amigos de Botafogo - AMAB**, presidida por sua Presidente, Regina Chiaradia e secretariada pelo Vice-Presidente, Mauricio Matsutani. Dadas as boas-vindas aos presentes, Mauricio informou a agenda de reunião a ser iniciada pela apresentação da defesa do licenciamento do heliponto localizado na Torre Oscar Niemeyer, pelos representantes da Vale S.A. e Fundação Getúlio Vargas - FGV, e em seguida, a apresentação das considerações técnicas dos convidados da AMAB, os senhores Afonso Heleno de Oliveira Gomes e Diego Lopes. A apresentação do processo de licenciamento do heliponto foi iniciada pelo Gerente de Serviços Empresariais, Katsuo Dias Homa, que convidou o representante da FGV, Francisco Tomé para apresentar a empresa. Em seguida fez uma breve explanação dos impactos positivos da vinda da Vale S.A. para o bairro de Botafogo, citando entre outros, os diversos convênios firmados com o comércio local, o apoio material ao 2º BPM e à 10ª DP, a segurança privada aos seus funcionários no trajeto da empresa até a estação do Metrô e demais áreas do entorno. Explicou que o processo de licenciamento atual prevê 2 ciclos de operações diários, no período diurno (7h às 19h), que os mesmos terão duração estimada de 5 minutos, que a rota a ser utilizada será pelo mar, para diminuir o impacto do ruído sobre as residências, no rumo 33/15 para aproximação e saída (33 e 15) são os números da orientação quanto ao norte magnético, sendo corresponde a 330° e 150°. Essa rota sairia do prédio no sentido da Praia Vermelha, mas não ficou esclarecida a altura do voo, que se iniciará na cota 306' (95 m), que é altura do prédio. Terminada a apresentação pelo representante da Vale S.A., o morador Jaime, que foi piloto de helicóptero, questionou o senhor Katsuo sobre os aspectos técnicos de segurança nas operações de pouso e decolagem no heliponto, quais sejam: 1 – Durante as operações de aproximação, caso haja emergência por parar uma turbina, o piloto terá que usar a potência máxima contínua no outro motor (helicóptero de bi turbina) dando continuidade ao voo para prosseguir a outro local de pouso, no caso, a retomada será difícil pela região estar com edifícios, morro. 2 – Das 18 horas em diante é considerado voo visual noturno, pela configuração geográfica há formação de nevoeiro, obrigando o piloto a entrar em voo por instrumento real, o que é considerado na aviação voo de extremo perigo e, se acrescentar o vértice de vento em torno da torre, o voo tem manobra perigosa. 3 – Não existe a possibilidade de voo direto vertical, pois afetaria a segurança do todos. Gostaríamos de acrescentar que todos os helicópteros podem voar verticalmente, mas não se utiliza este procedimento por ser considerado extremamente perigoso, além de desconfortável para o passageiro, o que os pilotos da aeronave não tentariam fazê-lo para não desagradarem os ocupantes do helicóptero. 4 – Na eventualidade de uma turbina ter problema, a aeronave por ser de

categoria A, terá condições de prosseguir voo com uma turbina, porém, em virtude dos obstáculos do entorno, o helicóptero terá suas limitações reduzidas pelo simples fato de tentar ganhar altura, para continuar o voo, os obstáculos dos edifícios e do Morro Azul podem causar impacto nos obstáculos, dentre outros problemas. Por fim, sugeriu que a AMAB inspecionar o local (FGV/VALE) para observação visual da altura do edifício e do Morro Azul. Parte das respostas foram dadas pelo senhor Erik Vilarinho, apresentado como piloto da Vale S.A. Os arquitetos João Niemeyer e Thiago Carvalho Leal, do Escritório João Niemeyer, responsáveis pelo projeto da torre, falaram brevemente sobre os aspectos do projeto. Outra moradora questionou quais garantias seriam dadas para limitar as operações ao estabelecido no licenciamento, dadas às deficiências de fiscalização dos órgãos competentes. Foi então explicado que seria necessário um novo licenciamento para aumento das operações, o que não ocorreria em função da legislação atual. Em seguida foi feita a apresentação do engenheiro Afonso Heleno, discorrendo sobre a Carta de Aproximação Visual (VAC) para operação no Aeroporto Santos Dumont, com as possíveis manobras para a cabeceira 02. Esta era uma das preocupações de risco de colisão aéreo, que porventura poderia inviabilizar a medida mitigatória. A explicação dada pelo engenheiro Heleno foi a de que os aviões e helicópteros, quando voam nessa área, o fazem de forma visual, procurando olhar tudo o que está em volta e que eles também são autorizados e recebem instruções da Torre de Comando do Santos Dumont. Em seguida foi feita a apresentação do engenheiro e perito Diego Lopes, que explorou as fragilidades do pedido de licenciamento da Vale S.A., apontando inclusive erro quanto à utilização da rampa 33 na decolagem, que sairia por cima dos prédios no sentido da Rua Barão de Itambí e adjacências. Diego informou que as instalações da Torre Oscar Niemeyer possuem excelente proteção acústica e foram projetadas para poupar seus ocupantes do ruído excessivo das aeronaves que sobrevoam o prédio, entretanto, os moradores do entorno, não possuem nenhuma proteção acústica para livrá-los do barulho do helicóptero da Vale S.A., caso esse licenciamento venha a ter êxito. O diretor de Mobilidade, engenheiro Licínio M. Rogério perguntou sobre as condições de segurança, pois a rota 33/15 cruza a rota dos aviões que estão em procedimento de pouso na pista 02 do Santos Dumont. O engenheiro Affonso Marques, da PROJAER, firma contratada pela Vale para fazer o projeto do heliponto, disse que tudo é controlado pela torre, mas não esclareceu essa dúvida, atendo-se mais ao aspecto do ruído, dizendo que foi utilizado um software da FAA (órgão controlador da aviação americana), que simula todas as faixas de ruído, mas não apresentou os dados, justificando que já os tinha juntado no processo de licenciamento da Prefeitura. Disse que, como eles estudaram os ruídos da área, detendo-se melhor nos níveis de pressão sonora no prédio 34 da Barão de Itambí, viram que o nível atual já está perto dos 50/60 dB e que uma operação praticamente não mudaria isso e que a segunda operação no dia, apenas ultrapassaria um pouco as normas. Por fim, moradores questionaram os atos de boa convivência, lembrando que foram executadas obras durante a madrugada e finais de semana, com tamanho



**AMAB**

ASSOCIAÇÃO DE MORADORES  
E AMIGOS DE BOTAFOGO

REGISTRO PESSOA JURÍDICA nº 58.514 - CGC: 27.000.280/0001-94  
UTILIDADE PÚBLICA Lei nº 2.603 de 09/12/1997

barulho, que provocaram o acionamento da polícia. Foi também comentado ao representante da Vale S.A., que a iluminação das salas permanece acionada durante a noite e a madrugada, incomodando os moradores do entorno. O senhor Katsuo se ofereceu como ponto de contato para encaminhamento dessas demandas. Uma moradora ainda solicitou aos representantes da Vale S.A., que refletissem sobre a necessidade de utilização de um helicóptero, para atender ao conforto e conveniência de muitos poucos dirigentes desta empresa, em detrimento da segurança, da emissão de CO<sub>2</sub> e da extrema poluição sonora de toda uma população do entorno. E como mais nada tendo sido tratado, deu-se por encerrada a reunião às 22h30min, cuja presente Ata segue por mim, Maurício K. Matsutani, lavrada e assinada, juntamente com a Presidente, Regina Chiaradia.

Mauricio Koki Matsutani  
Vice-Presidente

Regina Chiaradia  
Presidente