

ENR 2.1.1 TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL

- 1 TMA AMAZÔNICA (BRASIL-COLÔMBIA-PERU)**
- 1.1 GENERALIDADES
- 1.1.1 Proibida a operação de aeronaves sem equipamentos rádio de comunicações em funcionamento.
- 1.1.2 Em caso de falha do rádio-auxílio principal (VOR/NDB LET) para as aproximações por instrumentos para os aeródromos de Letícia e Tabatinga, poder-se-á utilizar os rádio-auxílios de Tabatinga para esses efeitos, segundo os procedimentos publicados pelos Estados firmantes.
- 1.1.3 Os aeródromos de Tabatinga ou Letícia poderão ser usados, indistintamente, para o pouso nas seguintes condições:
- a) condições meteorológicas adversas;
 - b) condições adversas para operação do aeródromo de destino;
 - c) situação de emergência da aeronave.
- 1.1.4 Em caso de falha de comunicações em vôo, as aeronaves, além de completarem os procedimentos previstos pela OACI, deverão observar cuidadosamente os movimentos de aeronaves no outro aeródromo, tanto durante sua incorporação ou circuito de tráfego do aeródromo selecionado para pouso, quanto durante a fase de pouso.
- 1.2 TRÁFEGO VFR
- 1.2.1 As aeronaves que chegam deverão estabelecer contato rádio com a TWR Letícia antes de entrarem na CTR Amazônica.
- 1.2.2 Hidroaviões operando nas imediações dos aeródromos de Tabatinga e Letícia, suscetíveis de interferirem no tráfego das pistas 12 de Tabatinga e 02 de Letícia, deverão estabelecer contato rádio com a TWR Letícia antes de entrarem na CTR Amazônica e antes da decolagem.
- 1.3 LETÍCIA / Alfredo Vasquez Cobo - Colômbia
- 1.3.1 ACFT na TMA Amazônica utilizar ajuste de altímetro QNH.
- 1.4 MARABÁ / João Corrêa da Rocha, PA
- 1.4.1 OBS OBST (linha de transmissão), NEG LGTD:
1- COORD 052235S/0490908W ELEV 137M.
2- COORD 052238S/0490908W ELEV 140M.
3- COORD 052243S/0490909W ELEV 140M.
4- COORD 052246S/0490909W ELEV 140M montado.
- 1.5 TABATINGA/ Tabatinga, AM
- 1.5.1 Concentração de pássaros nas proximidades da THR 12 e 30.
- 2 TMA ARACAJU**
- 2.1 ARACAJU / Santa Maria, SE
- 2.1.1 Observar Morro da Piçarreira, ELEV 242FT, DIST 3203M da THR 11, BTN AZM 289 a 302DEG.
- 2.1.2 Observar VAC para entrada ou saída do circuito de tráfego
- 2.1.3 Observar obstáculo (grupo de coqueiros), com ELEV 77FT, DIST 439M da THR 29, BTN AZM 100 a 134DEG.
- 2.1.4 PAPI RWY 11 ângulo normal da rampa 3.00 DEG METH 64FT.
- 2.1.5 Não confundir a RWY quando na APCH para THR 11 com uma Avenida no seu alinhamento DIST APRX 1300m a direita da THR 11
- 2.1.6 É obrigatória a utilização de "PUSH BACK" para ACFT acima de 20t, nos procedimentos de saída do pátio de ACFT. Caberá ao operador garantir a disponibilidade dos meios próprios ou contratados para realizar tal operação.

Intencionalmente Em Branco

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL

- 1 TMA BAURU**
- 1.1 BAURU / Bauru, SP
- 1.1.1 OBS OBST (prédio), DIST 133M da THR 14, AZM 330DEG, com ELEV de 2007FT.
- 1.1.2 OBS grupo de OBST (prédios), com DIST variando entre 503M e 1134M da THR 14, entre os AZM 311DEG e 324DEG, com ELEV variando entre 2047FT e 2063FT.
- 1.1.3 Aceita PLN e suas atualizações por TEL, inclusive PLN IFR e VFR de ACFT DEP de AD situado na TMA Bauru. TEL CMA: (14) 3227-7969; TEL/FAX FPL: (14) 3223-8922.
- 1.1.4 Proibido apresentar PVS via radiotelefonia ACFT DEP SBBU.
- 1.1.5 RWY 32, últimos 100M DEP e primeiros 195M RWY 14 ARR CLSD devido BLDG.
- 1.1.6 OBS ACFT e planadores em voo de instrução próximo ao AD.
- 1.1.7 AVASIS RWY 14, ponto de toque coincidindo com a THR 14, não obedecendo a MEHT de 30FT
- 1.1.8 Não serão aceitos pelo APP Bauru PLN AFIL de ACFT decolando de AD desprovidos de sala AIS situados na Projeção dos limites da TMA Bauru. As ACFT deverão apresentar antes da decolagem, o PLN completo a qualquer sala AIS credenciada da FIR de origem do voo, ou PLN simplificado à sala AIS de Bauru. TEL PLN/FAX: (14) 3223-8922.
- 1.2 MARÍLIA / Marília, SP
- 1.2.1 OBS torre à esquerda do prolongamento da RWY 21, ELEV 2432FT, DIST 2900M da THR 03
- 1.2.2 OBS antena com ELEV de 2565FT, DIST 4686M da THR 21, no HDG MAG 336DEG.
- 1.2.3 Circuito de TFC deverá ser realizado somente SECT sudeste (SE) fins evitar OBST artificiais (prédios e antenas).
- 1.3 VERA CRUZ / Vera Cruz, SP
- 1.3.1 OBS OBST (antena) DIST 638M THR 14 AZM 113DEG ELEV 695,67M (2282FT).
- 2 TMA BELÉM**
- 2.1 BELÉM / Júlio César, PA
- 2.1.1 OBS VAC BELÉM/Val de Cães para entrada ou saída do circuito de TFC.
- 2.1.2 OBS operação de ACFT ultraleves motorizadas. Diariamente SR/SS.
- 2.1.3 OBS OBST (Colégio Lauro Sodré), com ELEV 128FT, DIST 827m da THR 33, no AZM 167DEG.
- 2.1.4 OBS OBST (poste), com ELEV 82FT, DIST 900m da THR 15, no AZM 337DEG.
- 2.1.5 OBS OBST (rede de alta tensão), com ELEV 82FT, DIST 828m da THR 15, no AZM 342DEG.
- 2.1.6 OBS presença de pássaros (URUBUS, GARÇAS, QUERO-QUERO E POMBOS) nas imediações do AD.
- 2.1.7 OBS não confundir o farol náutico coordenadas 0127.92S/04830.32W com o ABN de SBBE.
- 2.1.8 OBS OBST (Edifício) montado DIST 1543m da THR 33 AZM 171, ELEV 259FT.
- 2.2 BELÉM - Val de Cans-INTL, PA
- 2.2.1 As ACFT a jato estão proibidas de efetuar manobras voltando a cauda para o prédio do aeroporto.
- 2.2.2 Proibido o cheque de motores no pátio de PRKG em frente às instalações da TWR, Sala AIS de AD e Meteoro Belém.
- 2.2.3 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.
- 2.2.4 ACFT de pequeno porte, operando no solo, no Setor Sul do AD, na parte do pátio de PRKG em frente à estação de passageiros, deverão fazê-lo com cautela, devido à falta de visibilidade da TWR neste setor.
- 2.2.5 OBS não confundir o farol náutico coordenadas 0127.92S/04830.32W com o ABN de SBBE.
- 2.2.6 PRB apresentação de PLN e NTV via fonia diretamente ao órgão ATC para ACFT partindo de SBBE.
- 3 TMA BOA VISTA**
- 3.1 CANTÁ/ Pouso da Águia, RR
- 3.1.1 ACFT deverão compulsoriamente estar equipadas com equipamento VHF Capaz de estabelecer comunicações com órgãos ATS.
- 3.1.2 ACFT deverão, obrigatoriamente e previamente ao FLT, encaminhar o PLN à Sala AIS Boa Vista, através dos TEL (95) 3621-1143 ou FAX (95) 3623-8635.
- 3.1.3 ACFT deverão, obrigatoriamente, solicitar ao APP Boa Vista AUTH para Realizar FLT na CTR Boa Vista BFR TKOF e através dos TEL (95) 3621 1146 ou (95) 3623-8635.
- 3.1.4 O circuito TFC deverá, obrigatoriamente, ser realizado pelo SECT SE do AD em HGT obrigatória de 1000FT sobre o AD

3.1.5

ACFT deverão, obrigatoriamente após TKOF, ingressar no circuito TFC do AD para espera e solicitar instrução ao APP Boa Vista.

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL**1 TMA CAMPO GRANDE**

- 1.1 CAMPO GRANDE / Estância Santa Maria, MS
- 1.1.1 Circuito de TFC AD compulsório setor NW devido interferência TFC em Campo Grande/Sítio Pouso do Aviador, MG.
- 1.1.2 ACFT procedendo ou com destino setor N/NW, deve estabelecer CTC bilateral compulsório com APP Campo Grande para COOR TFC.

2 TMA CURITIBA

- 2.1 CURITIBA / Bacacheri, PR
- 2.1.1 OBS VAC para entrada ou saída do circuito TFC.
- 2.1.2 OBS concentração de pássaros na área de movimento do AD.
- 2.1.3 Proibida a transmissão de notificação de voo via fonia para a TWR.
- 2.1.4 THR 18 recuada 300M.
- 2.1.5 OBS OBST montado (torre) balizado sobre edifício, DIST 6700M da THR 18, AZM 252 DEG, ELEV 3438 FT.
- 2.1.6 OBS OBST (moinho), DIST 308M da THR 18, AZM 356 DEG, ELEV 3093 FT.
- 2.1.7 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (41) 3251-5293; TEL FAX/FPL: (41) 3251-5493.
- 2.1.8 Check de motores no pátio militar, somente com a autorização do Sr. Comandante do CINDACTA 2.
- 2.1.9 TWY ALFA não utilizável ACFT que pesem mais de 5 toneladas.
- 2.1.10 RWY 18 FST 300M CLSD para LDG e RWY 36 últimos 300M CLSD para TKOF.
- 2.1.11 Atenção quando a possibilidade de balões de ar quente não tripulados (balões juninos) nas imediações do AD. Maior incidência nos meses de jun, jul, aug, sep e oct.

2.2 JOINVILLE / Lauro Carneiro de Loyola, SC

- 2.2.1 OPS de saída das posições de PRKG do pátio de ACFT acima do E-145, inclusive, deverá ser efetuada através de push back.
- 2.2.2 CLR Giro de 180DEG, somente nas THR das RWY.
- 2.2.3 OBS ACFT e ultraleves em voo de instrução próximo ao AD.
- 2.2.4 Proibida as OPS de toque e arremetida no período noturno.
- 2.2.5 Aceita PLN e suas atualizações por: TEL CMA (47) 3481-4051 e TEL/FAX PLN (47) 3481-4052.
- 2.2.6 OBS concentração de pássaros nas vizinhanças do AD.
- 2.2.7 Proibida a transmissão de Plano de Voo Simplificado via radiotelefonia.
- 2.2.8 As aeronaves da aviação geral que pretendam decolar de heliponto localizado dentro dos limites laterais da CTR-2 NAVEGANTES, sob regras de voo visual deverão efetuar, compulsoriamente, contato com a TWR JOINVILLE logo após a TKOF para a prestação dos serviços ATC previstos.
- 2.2.9 RWY 15 FST 100M e RWY 33 últimos 100M não AVBL para LDG e TKOF.

2.3 PARANAGUÁ, PR

- 2.3.1 OBS torre com altura de 36M, com balizamento distante 1000M a NE da RWY 24.
- 2.3.2 OBS grupo de OBST (árvores e postes) DIST 117M a 3005M da THR 24, ALT VRB de 44 FT a 234 FT, BTN AZM 039 DEG e 100 DEG.
- 2.3.3 OBS grupo de OBST (árvores e postes) DIST 120M a 220M da THR 06, ALT VRB de 37 FT a 62 FT, BTN AZM 231 DEG e 276 DEG.

2.4 OUTROS AERÓDROMOS TMA CURITIBA

- 2.4.1 Nas chegadas para SBJV, via, SBWT, oriundas do setor 06 da FIR-CW, a aeronave deve ingressar compulsoriamente pela posição CLARO, devendo passar este fixo no FL200 ou abaixo.

- 2.4.2 As aeronaves cujo destino seja aeródromo localizado na TMA SBWT deverão cruzar os fixos de ingresso ou os limites laterais da TMA SBWT no FL200 ou abaixo.

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL

- 1 TMA FLORIANÓPOLIS**
- 1.1 BLUMENAU, SC**
- 1.1.1 OBS OBST (antena) não balizado DIST 2110M THR 36 AZM 183DEG ELEV 87M.
- 1.1.2 OBS ACFT e planadores em vôo de instrução próximo ao AD.
- 1.1.3 Devido ao elevado fluxo deTFC aéreo na região e possibilidades de conflitos, as ACFT equipadas com RDO devem estabelecer contato com o APP-Navegantes, na FREQ de 119.50 MHz, no solo prioritariamente, ou logo após a TKOF, para informações de vôo e/ou AUTH de TFC, quando aplicável.
- 1.2 SÃO JOSÉ / Aeroclube de Santa Catarina, SC.**
- 1.2.1 É compulsória a apresentação de PLN em qualquer Sala AIS credenciada da FIR Curitiba.
- 2 TMA FORTALEZA**
- 2.1 FORTALEZA / Feijó, CE**
- 2.1.1 Proibido OPS ACFT sem RDO.
- 2.1.2 Compulsório CTC TWR/APP Fortaleza antes de iniciar TAX.
- 2.1.3 Compulsória apresentação de PLN e suas atualizações à Sala AIS de Fortaleza.
- 2.2 FORTALEZA / Pinto Martins - INTL, CE**
- 2.2.1 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.
- 2.2.2 OBS antena RDO Assunção com ELEV 137M (450FT) a 2,4NM no alinhamento da THR da RWY 13.
- 2.2.3 Proibido cheque de motores no pátio de PRKG do terminal de aviação geral (TAG), em frente às instalações da TWR e do terminal de passageiros, do terminal de cargas (TECA), em frente as instalações do terminal, e do TPS-1, em frente ao terminal de passageiros.
- 2.2.4 ACFT a jato e/ou turboélice estão proibidas de efetuarem manobras voltando à cauda para os prédios do terminal de passageiros (TPS-1), terminal da aviação geral (TAG) e terminal de carga (TECA)
- 2.2.5 ACFT a jato e/ou turboélice estão proibidas de efetuar manobras no pátio MIL voltando a cauda para a sala de autoridades, prédios do depósito de cargas do CAN, hangar do ESM e Sala AIS MIL.
- 2.2.6 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (81) 2129-8094 (81) 2129-8093; TEL FPL/FAX: (85) 3392-1649 e TEL FPL: (85) 3216-3135.
- 2.2.7 Proibido o uso da TWY ECHO por ACFT de médio e grande porte, saindo do terminal de aviação geral para ingresso ou cruzamento da RWY
- 2.2.8 TWY Juliet BTN TWY India e TWY Echo PRB OPS de ACFT com envergadura acima de 36M (inclusive).
- 3 TMA FOZ (ARGENTINA-BRASIL-PARAGUAI)**
- 3.1 TMA FOZ**
- 3.1.1 Nos casos imprevistos e sujeitos à decisão do CMTE da ACFT cada um dos AD da TMA FOZ poderá ser utilizado para o pouso, nas seguintes condições:
- a) Condições MET adversas no AD de destino;
- b) Suspensão das OPS no AD de destino;
- c) Situação de EMERG da ACFT.
- 3.1.2 Os circuitos deTFC para os AD de Cataratas del Iguazu, Foz do Iguazu, Ciudad del Este (Guarani) e Hernandarias (Itaipu), serão efetuadas da seguinte forma:
- a) Cataratas del Iguazu:
- circuito tipo hipódromo a SSW do eixo da RWY;
- b) Foz do Iguazu;
- circuito tipo hipódromo a NNE do eixo da RWY;
- c) Ciudad del Este (Guarani);
- circuito tipo hipódromo a WNW do eixo da RWY;
- d) Hernandarias (Itaipu);
- circuito tipo hipódromo a WNW do eixo da RWY.
- 3.1.3 Todos os vôos IFR que se proponham a operar na TMA Foz ou nas CTR Cataratas, Foz e Guarani, deverão dispor de EQPT de comunicações que possibilitem contatos bilaterais com os órgãos ATS correspondentes.
- 3.1.4 As OPS a serem realizadas sobre as Cataratas do Rio Iguazu deverão ser previamente COOR e AUTH pela TWR Cataratas, ajustando-se ao circuito de TFC da VAC correspondente aos AD da TMA Foz. Ao ser requerida a permissão de TFC, o vôo não será considerado vôo visual controlado.
- 3.1.5 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.

Intencionalmente Em Branco

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL

- 1 TMA ILHÉUS**
- 1.1 ILHÉUS / Bahia - Jorge Amado, BA
 - 1.1.1 Operações APCH e TKOF de helicópteros deverão ser efetuadas na RCL RWY 11/29.
 - 1.1.2 Observar movimento de pássaros na área de manobras, setores W/NW/N do AD.
 - 1.1.3 THR 29 OPR com CTN devido intenso movimento de veículos DIST 100M do prolongamento do eixo da RWY.
 - 1.1.4 Obs. OBST montado (edificação), com ELEV 65', DIST 174M da THR 29 no AZM 182.
 - 1.1.5 ACFT com PMD superior a 40 TON fica condicionada à realização de "pushback" na saída do PRKG. Caberá ao operador garantir a disponibilidade dos meios próprios ou contratados para realizar tal operação.
 - 1.1.6 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (73) 3234-4023; TEL/FAX PLN: (73) 3234-4026.
 - 1.1.7 ACFT em voo nas imediações do AD, BFR ingressar ou sair do circuito de TFC ou X esse AD, deverão OBS a possibilidade de ACFT na FNA efetuando PROC de APCH para um ponto no espaço (PINS), com prioridade para LDG, conforme previsto na AIC N031/09, de 17 DEC 2009.
- 1.2 MARAÚ/ Barra Grande, BA
 - 1.2.1 Compulsoria a apresentação de PLN e suas atualizações a sala AIS de ILHÉUS.
- 1.3 MARAÚ/ Maraú, BA
 - 1.3.1 Compulsoria a apresentação de PLN e suas atualizações a sala AIS de ILHÉUS.

Intencionalmente Em Branco

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL

- 1 TMA / LONDRINA**
- 1.2 LONDRINA / Governador José Richa, PR
- 1.2.1 OBS OBST (antena TV), 116M HGT, DIST 5199M THR 13 e 1316M do Prolongamento do eixo da RWY.
- 1.2.2 OBS OBST (antena TELEPAR), 70M HGT DIST 3800M THR 13 e 1900M à direita RCL.
- 1.2.3 OBS OBST antena (SERCOMTEL) 83M HGT, DIST 5090M THR 13 e 660M à esquerda RCL.
- 1.2.4 THR 13 deslocada 297M para pouso.
- 1.2.5 Não serão aceitos pela TWR Londrina PLN e suas atualizações por RTF.
- 1.2.6 OPS de saída das posições de PRKG do pátio de ACFT acima do E-145, inclusive, deverá ser efetuado através de push-back.
- 1.2.7 OBS concentração de pássaros na área de movimento e vizinhança
- 1.2.8 Aceita PLN e suas atualizações pelo TEL PLN (43) 3325-8671 e (43) 3027-9009.
- 1.3 MARINGÁ / Regional de Maringá, Sílvio Name Júnior, PR
- 1.3.1 CLR giro 180DEG, somente nas THR das RWY
- 1.3.2 Pátio principal poderá ser utilizado por ACFT CIV somente para OPS embarque/desembarque (MAX 40 MIN) nas posições 5,6,7 e 9, através de solicitação a TWR SBMG, com antecedência MNM de 20 MIN. Ultrapassado o período deverá ser deslocada para a área de estadia.
- 1.3.3 OPS de ACFT com peso acima de 12 TON, ficam condicionadas a operação PUSH-BACK na saída do pátio de estacionamento. Caberá ao OPR garantir a disponibilidade de meios próprios para garantir tal operação.
- 1.3.4 OBS concentração de pássaros nos setores de aproximação.
- 1.3.5 AD habilitado para o TFC INTL de cargas

Intencionalmente Em Branco

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL

Ver AIC N 38/18 - REGRAS DE OPERAÇÃO DE TRÁFEGO OFFSHORE DA TMA MACAÉ.

- 4 **TMA MACAÉ**
- 4.1 BACIA PETROLÍFERA DE CAMPOS (BPC)
- 4.1.1 GENERALIDADES
- 4.1.1.2 A Bacia Petrolífera de Campos (BPC) aqui definida compreende a região marítima, subjacente à Área de Controle Terminal de Macaé (TMA ME) e suas imediações, para a qual se destinam os vôos de helicópteros em operações nas plataformas de petróleo, realizados a partir dos aeródromos de Macaé, Campos, Cabo Frio e dos Helipontos de São Tomé, Cabiúnas e Imbetiba.
- 4.1.1.3 Para a realização de qualquer tipo de vôo na área da BPC ou na TMA ME deve haver coordenação prévia entre as aeronaves e os Órgãos ATS, sendo requerido, em todos os casos, o estabelecimento e manutenção de comunicação bilateral com o Órgão ATS responsável pela área sobrevoada, ou seja, APP Macaé, APP Aldeia, Rádio Cabo Frio, Rádio Campos, Rádio Marlim, Rádio Enchova, Rádio Albacora ou Rádio São Tomé.
- 4.1.1.4 Os helicópteros em evolução na BPC devem cumprir os perfis (níveis de vôos e rumos) estabelecidos para cada rota RNAV (GNSS) na TMA ME ou outros previamente definidos pelo APP Macaé, independentemente do vôo ser realizado sob Regras de Vôo Visual (VFR) ou por Instrumentos (IFR).
- 4.2 PROCEDIMENTOS PARA AJUSTE DO ALTÍMETRO
- 4.2.1 Os helicópteros envolvidos exclusivamente nos vôos offshore, ou seja, para as plataformas ou TMA ME utilizarão o ajuste em QNH da área sobrevoada durante todo o vôo (Albacora, Enchova ou Marlim), independentemente de sua altitude. Nos vôos de retorno ao continente, o APP ME poderá instruir os helicópteros a utilizarem o ajuste em QNE, para se adequarem ao tráfego em aproximação para Macaé e São Tomé.
- 4.2.2 As Rádios Campos, São Tomé, Marlim, Albacora e Enchova manterão o APP Macaé permanentemente informado sobre os ajustes de altímetro (QNH) predominantes nos seus respectivos aeródromos / helipontos. O mesmo procedimento será realizado pela Radio Cabo Frio para o APP Aldeia.
- 4.2.3 No continente, os helicópteros pousando ou decolando dos aeródromos de Macaé ou Campos, ou no heliponto de São Tomé, utilizarão o ajuste em QNH do aeródromo ou heliponto, fornecido pelo respectivo Órgão ATS.
- 4.2.4 Os Helicópteros em Operações nos helipontos de Cabiúnas ou Imbetiba, procedentes das plataformas ou com destino a estas, utilizarão o ajuste em QNH do aeródromo de Macaé, fornecido por este órgão ATC.
- 4.3 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS
- 4.3.1 A circulação aérea de helicópteros na TMA ME com destino às plataformas é baseada no conceito de Navegação Baseada em Performance (PBN) com a aplicação de ROTAS RNAV (GNSS) e procedimentos PinS. Desta forma, os operadores de helicópteros, que pretendam voar para as plataformas ou na TMA ME, devem obter a certificação operacional para o emprego do GNSS para operações IFR ou VFR em rota, conforme os requisitos estabelecidos pelas regras da Agência Nacional de Aviação Civil.
- NOTA: As aeronaves que não possuem certificação GNSS só poderão realizar operações IFR para as plataformas de acordo com procedimentos específicos, descritos no item 1.3.7.1.
- 4.3.2 As Rotas RNAV da TMA ME são estabelecidas de forma que as aeronaves em aproximação e decolagem para/de as plataformas não se cruzem. Assim, todo voo entre o continente e as plataformas e vice-versa deverá ser realizado, compulsoriamente, pela Rota RNAV (GNSS), o APP ME poderá solicitar o emprego de outra rota, diferente da inicialmente planejada, desde que as aeronaves tenham condições de cumprir o perfil indicado por aquele órgão ATC.
- 4.3.3 Somente aeronaves e tripulações homologadas para vôos IFR deverão efetuar vôos na Bacia Petrolífera de Campos.
- 4.3.4 É compulsório o emprego de equipamentos VHF a bordo de aeronaves, para o vôo na Bacia Petrolífera de Campos.
- 4.3.5 É compulsório o uso do transponder modo A/C em funcionamento para o vôo na Bacia Petrolífera de Campos.
- 4.3.6 Vôos VFR
- 4.3.6.1 Os vôos visuais no trecho continente / plataformas / continente devem ser realizados somente quando, simultânea e continuamente, as aeronaves possam cumprir as seguintes condições:
- a) Voar entre o nascer e o pôr do sol;
- NOTA: Excetuam-se desta regra as missões SAR, os treinamentos para missões SAR, as missões de transporte de enfermos ou feridos graves, os treinamentos para missões de transporte de enfermos ou feridos graves, conforme condições estabelecidas no item 1.3.11 abaixo.
- b) Para vôos acima de 1500FT de altitude:
- Manter-se em condições de visibilidade de vôo igual ou superior a 3000M;
 - Permanecer, no mínimo, a 1500 metros horizontalmente e 500 pés verticalmente, separadas de nuvens ou qualquer outra formação meteorológica de opacidade equivalente; e
 - Manter referência com o solo ou água, de modo que as formações meteorológicas, abaixo do nível de vôo, não obstruam mais da metade da área de visão do piloto.
- c) Para vôos abaixo de 1500 pés de ALT (inclusive):

~~– Manter-se em condições de visibilidade de vôo igual ou superior a 1000 metros, desde que a velocidade de vôo seja suficiente para ver e evitar o tráfego ou qualquer obstáculo, com tempo suficiente para evitar uma colisão; e~~
~~– Permanecer afastado de nuvens e manter referência com o solo ou água~~

1.3.6.2

Mínimos Meteorológicos VFR

1.3.6.2.1

~~Os aeródromos e heli-deques das Áreas Albacora, Marlim e Enchova abaixo especificados estarão abertos para as operações de pousos e decolagens de helicópteros, quando os mínimos meteorológicos predominantes forem iguais ou superiores aos valores constantes dos itens seguintes~~

a) Aeródromo de Macaé

PERÍODO	DIURNO	NOTURNO
TETO	600 FT	1000 FT
VISIBILIDADE	1500 metros	3000 metros

b) Aeródromo de Campos

PERÍODO	DIURNO	NOTURNO
TETO	600 FT	1000 FT
VISIBILIDADE	1500 metros	3000 metros

c) Aeródromo de São Tomé

PERÍODO	DIURNO	NOTURNO
TETO	600 FT	N/A
VISIBILIDADE	1500 metros	N/A

d) Aeródromo de Cabo Frio

PERÍODO	DIURNO	NOTURNO
TETO	600 FT	1000 FT
VISIBILIDADE	1500 metros	3000 metros

e) Heli-deques de Plataformas na Área Albacora

PERÍODO	DIURNO	NOTURNO
TETO	600 FT	N/A
VISIBILIDADE	1500 metros	N/A

f) Heli-deques de Plataformas na Área Marlim

PERÍODO	DIURNO	NOTURNO
TETO	600 FT	N/A
VISIBILIDADE	1500 metros	N/A

g) Heli-deques de Plataformas na Área Enchova

PERÍODO	DIURNO	NOTURNO
TETO	600 FT	N/A
VISIBILIDADE	1500 metros	N/A

1.3.6.3

~~VÔOS VFR ENTRE PLATAFORMAS.~~

1.3.6.3.1

~~Os vôos VFR de uma plataforma marítima para outra devem ser realizados na altitude de 500 pés.~~

1.3.6.3.2

~~Na impossibilidade de prosseguir no seu vôo em condições visuais, o helicóptero deve pousar no aeródromo/heliponto mais conveniente, ou submeter-se a um plano de vôo IFR, desde que atenda aos requisitos para tal operação e possa ser autorizado dentro dos limites de segurança previstos.~~

1.3.6.4

CIRCULAÇÃO AÉREA PARA OPERAÇÕES VFR

1.3.6.4.1

~~Todo vôo VFR de helicópteros entre as plataformas marítimas e o continente e vice-versa que venha a ser realizado na TMA Macaé com destino às plataformas deve, compulsoriamente, voar no eixo das ROTAS RNAV (GNSS), exceto em atendimento às condições operacionais específicas, autorizadas pelo APP Macaé, em concordância com as regras previstas na ICA 100-4 e ICA 100-12, no que for pertinente.~~

~~NOTA: Vôos com finalidades específicas, dentro da TMA Macaé, que não se enquadrem nas ROTAS RNAV (GNSS) estabelecidas, devem ser coordenados, previamente, com o APP Macaé.~~

1.3.6.4.2

~~Altitudes VFR de SBME, SBFS, SBCB, SBCE e SBVT para as plataformas e vice-versa:~~

~~– As aeronaves deverão voar nas seguintes altitudes, conforme abaixo especificado:~~

PROCEDÊNCIA	DESTINO	NÍVEL/ALT
MACAÉ	PLATAFORMAS	4500FT

PLATAFORMAS	MACAÉ	3500FT
SÃO TOMÉ	PLATAFORMAS	4000FT
PLATAFORMAS	SÃO TOMÉ	2500FT
CABO FRIO	PLATAFORMAS ÁREA ENCHOVA	2500FT
CABO FRIO	PLATAFORMAS ÁREA ALBACORA e MARLIM	6500FT
PLATAFORMAS	CABO FRIO	5500FT
CAMPOS	PLATAFORMAS	1500FT
PLATAFORMAS	CAMPOS	2500FT
VITÓRIA	PLATAFORMAS	2500FT
PLATAFORMAS	VITÓRIA	3500FT
JACAREPAGUA	PLATAFORMAS	6500FT
PLATAFORMAS	JACAREPAGUA	5500FT

~~1.3.6.4.3 Poderá haver necessidade de modificações de proas e/ou altitudes durante o voo, para a manutenção das condições visuais. Tais modificações deverão ser realizadas em estreita coordenação com os órgãos ATS pertinentes.~~

~~1.3.6.4.4 As altitudes estabelecidas em 1.3.6.4.2 têm o objetivo de minimizar a ocorrência de conflitos de tráfego aéreo na TMA Macaé. Na impossibilidade de manter tais altitudes, o helicóptero deve regressar e pousar no aeródromo ou heliponto de partida ou em outro mais conveniente ou, ainda, poderá submeter-se a um plano de voo IFR, que possa ser autorizado dentro dos limites de segurança regulamentares. Poderão ser utilizadas outras altitudes de voo, diferentes daqueles estabelecidos em 1.3.6.4.2, por solicitação do piloto ou do APP Macaé. Tal modificação só será concretizada com a autorização do APP Macaé.~~

~~1.3.6.4.5 Os helicópteros em voo VFR deverão ter à vista as plataformas de petróleo, a fim de informar sua posição em voo com relação às mesmas.~~

~~1.3.6.4.6 As aeronaves que decolam VFR de SBME e SBFS deverão cruzar a linha litoral, somente após passarem 500FT.~~

~~1.3.6.4.7 Procedimento de chegada à BPC:~~

~~1.3.6.4.7.1 A descida para pouso nas plataformas deverá ser iniciada após a passagem dos fixos MAKIT, MAPRO, MILOG ou MOLDA, no ponto ideal estabelecido pelo piloto. Ao aproximar-se do través da plataforma de destino, aproar a plataforma e completar a aproximação para pouso. Quando for necessária a descida antes de atingir os mencionados fixos, a descida deverá ser coordenada com o APP Macaé, preferencialmente, depois de já ter cruzado todas as rotas RNAV (GNSS) entre a área das plataformas e o continente.~~

~~1.3.6.4.8 Procedimento de saída da BPC~~

~~1.3.6.4.8.1 O piloto deve efetuar a decolagem padronizada pela operadora, tomando um rumo que seja ortogonal (90º) com a rota de saída, subindo para 500 pés. Ao ingressar na rota de saída, subir para 2500' (Destino São Tomé) ou 3500' (Destino Macaé ou Campos) ou 5500' (Destino Cabo Frio), a fim de passar os fixos EGBIA, MINOD, MEBDA, MASPI ou MAPDU nestas altitudes.~~

~~1.3.6.4.8.2 As decolagens de plataformas próximas situadas em lados opostos de uma rota RNAV (GNSS) de saída estarão sujeitas a procedimentos de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, por meio de separação em tempo, de forma a evitar que dois tráfegos possam convergir ao mesmo instante para o eixo da rota RNAV (GNSS), criando uma situação de risco.~~

~~1.3.6.4.8.3 As aeronaves procedentes das plataformas marítimas com destino a São Tomé, preferencialmente, iniciarão a descida a 10(dez) milhas do litoral, sendo compulsória a altitude de 500FT a 3(três) milhas do litoral. A transferência de comunicações dar-se-á de acordo com a evolução do tráfego, a 10 milhas de SBFS.~~

~~1.3.6.4.8.4 As aeronaves procedentes das plataformas marítimas com destino a Campos, preferencialmente, iniciarão a descida a 14(catorze) milhas de SBCP, onde dar-se-á a transferência das comunicações.~~

~~1.3.7 VÔOS IFR~~

~~1.3.7.1 VÔOS IFR DO CONTINENTE PARA A BPC~~

~~1.3.7.1.1 Provisoriamente, até que todos os operadores de aeronaves possuam certificação operacional para voo IFR em Rota, baseado em GNSS, as aeronaves poderão empregar a rede de rotas RNAV (GNSS), baseado-se nos VOR Macaé e NDB São Tomé, limitada aos fixos MAKIT, MAPRO, MILOG ou MOLDA, em função da cobertura destes auxílios na altitude mínima das rotas (2000'). Após a passagem dos fixos em questão, a aeronave deverá aproar os NDB PNQ, MAR ou LBA, dependendo da plataforma de destino e efetuar o Procedimento para Circular e Pousar, descrito no item 1.3.7.2.~~

~~NOTA: Em função de necessidades específicas de separação entre aeronaves, o APP Macaé poderá solicitar que o piloto sintonize o VOR Macaé. As informações do VOR Macaé deverão limitar-se à distância de 25 NM do auxílio. As informações do VOR Macaé não deverão ser consideradas na rota RNAV (GNSS) KZ 123 (radial 126 do VOR Macaé).~~

~~1.3.7.1.2 Voos IFR saindo de SBCB com destino às áreas de Enchova, Marlim e Albacora serão realizados na altitude de 4000FT MSL AWY KZ139 FL MIN 040 até UKMAR após interceptará as AWY KZ125, KZ140, KZ142 para se adequar à Circulação Aérea da BPC.~~

~~1.3.7.1.3 Voos IFR saindo de SBVT com destino as unidades marítimas da TMA-ME serão realizados na altitude de 5000FT MSL, na radial 189 do VOR VITORIA, para se adequar à Circulação Aérea da BPC.~~

~~1.3.7.2 PROCEDIMENTOS PARA CIRCULAR E POUSAR~~

~~1.3.7.2.1 As plataformas P-15, P-20 e P-25 são providas de Procedimentos para Circular e Pousar (PCP), constantes do AIP-MAP. Estes Procedimentos deverão ser utilizados pelos Helicópteros em vôo IFR, como Procedimentos padronizados, destinados a permitir a aproximação para as plataformas P-15, P-20 e P-25, circular e pousar no heliponto nela existente. Quando o destino for uma plataforma diferente da P-15, P-20 e P-25, a aeronave deverá, após a execução do procedimento e encontrar condições visuais, informar a mudança de plano de vôo IFR para VFR e prosseguir para a plataforma desejada em condições visuais ou, caso IMC, prosseguir para a alternativa.~~

~~NOTA 1: Os pilotos em comando, ao executarem um procedimento de aproximação IFR, deverão fazê-lo sem prejuízo do que prescrevem o AIP-Brasil, parte ENR 1.1, item 2, a ICA 100-12, item 10.4 e os RBAC 121, 129 e 135, tudo sobre aproximação IFR sob condições meteorológicas adversas.~~

~~NOTA 2: Caso o NDB PNQ, MAR ou LBA esteja inoperante, poderá ser proposto um plano "Y", utilizando como ponto especificado para mudança de regras de vôo IFR para VFR, um dos pontos de notificação compulsória da TMA-Macaé.~~

~~1.3.7.3 VÔOS IFR DA BPC PARA O CONTINENTE~~

~~1.3.7.3.1 Provisoriamente, até que todos os operadores de aeronaves possuam certificação operacional para vôo IFR em Rota, baseado em GNSS, as aeronaves poderão empregar a rede de rotas RNAV (GNSS), baseando-se nos VOR Macaé e São Tomé, a partir dos fixos EGBIA, MINOD, MEBDA, MASPI ou MAPDU, em função da cobertura destes auxílios na altitude mínima das rotas (2000').~~

~~Nota: Em função de necessidades específicas de separação entre aeronaves, o APP Macaé poderá solicitar que o piloto sintonize o VOR Macaé. As informações do VOR Macaé deverão limitar-se à distância de 25 NM do auxílio.~~

~~1.3.7.3.2 Os vôos das plataformas para o continente, que pretendam voar IFR, deverão ajustar-se às ROTAS RNAV (GNSS) de retorno ao continente em vôo VFR, conforme previsto em 1.3.6.4.7, e então solicitar à RÁDIO da área ou ao APP Macaé, conforme o caso, para autorização do vôo IFR. Após a autorização do plano IFR, as aeronaves prosseguirão na subida até o nível de vôo autorizado mantendo o perfil da Rota RNAV (GNSS) a ser voada ou conforme instruções do APP Macaé. Após a passagem dos fixos EGBIA, MINOD, MEBDA, MASPI ou MAPDU, a aeronave deverá empregar a rota RNAV (GNSS) mais adequada, dependendo do destino da aeronave. A execução de tal procedimento somente acontecerá quando o heliponto de decolagem estiver operando com mínimos meteorológicos visuais, de acordo com o estabelecido no item 1.3.6.2.1 acima e estará condicionada a uma prévia coordenação entre as RÁDIOS envolvidas e o APP Macaé.~~

~~1.3.7.3.3 Voos IFR saindo das unidades marítimas com destino a SBCB serão realizados na altitude de 5000FT MSL, e deverão ingressar na AWY KZ143 através dos fixos MUGEX, MONSA, NANDO ou MALDI ou através da AWY KZ141 pelo fixo BIVUR.~~

~~1.3.7.3.4 Voos IFR saindo das unidades marítimas da TMA-ME (Área Albacora) com destino a SBVT deverão ser coordenados com a Rádio Albacora para o cruzamento de AWY a 500', ou procedimento de saída IFR previsto. Após o cruzamento de AWY, os voos deverão ser realizados na altitude de 6000FT MSL, devendo interceptar a Radial 176 do VOR VITÓRIA pelo fixo VUMPA ou devendo interceptar a radial 196 do VOR Vitória pelo fixo TORIR.~~

~~1.3.7.4 PROCEDIMENTOS DE SAÍDA (BPC PARA O CONTINENTE)~~

~~1.3.7.4.1 Os helipontos das Plataformas P-15, P-20 e P-25 são providos de procedimentos de saída por instrumentos, constantes do AIP-MAP. A execução de tais procedimentos, com decolagem dos helipontos das plataformas que não P-15, P-20 e P-25, somente acontecerá quando o heliponto de decolagem estiver operando com mínimos meteorológicos visuais, de acordo com o estabelecido no item 1.3.6.2.1, acima e estará condicionada a uma prévia coordenação entre as Rádios envolvidas e o APP Macaé. Os helicópteros efetuando decolagens nas áreas Enchova, Marlim e Albacora, de plataformas diferentes das P-15, P-20 e P-25, poderão adotar um dos dois procedimentos descritos a seguir:~~

~~a) Mantendo-se na altitude de 500FT em VMC, voar até a plataforma P-15, P-20 e P-25, conforme a área, e no bloqueio do auxílio rádio, passar a cumprir o perfil do procedimento de saída IFR; ou~~

~~b) Mantendo-se sob VFR voar até o IDF do procedimento PinS desejado, obter autorização prévia do APP-ME para bloqueio de IDF na ou acima da MCA e cumprir o perfil do procedimento IFR; ou~~

~~c) cumprir o procedimento previsto em 1.3.7.3.2~~

~~1.3.8 OPERAÇÕES NA ALTITUDE DE 2000FT~~

~~Dev-se observar que a altitude de 2000FT é coincidente com a altitude de início dos Procedimentos de Aproximação por Instrumentos em Macaé e São Tomé e dos Procedimentos nas plataformas P-15, P-20 e P-25. Dessa forma, dentro de um raio de 15NM dos auxílios básicos dos procedimentos de aproximação por instrumentos, a altitude de 2000FT está reservada para esperas sobre aqueles auxílios, se necessário, quando a aeronave estiver preparando-se para iniciar um desses procedimentos.~~

~~1.3.9 SEPARAÇÃO ENTRE HELICÓPTEROS~~

~~1.3.9.1 Separação Lateral~~

~~A separação lateral será aplicada de maneira que a distância entre aeronaves nunca seja menor que a distância estabelecida no item 4.3.9, da ICA 100-37.~~

- ~~1.3.9.2~~ ~~Separação Vertical~~
~~A separação vertical mínima entre vôos IFR será de 1000 pés.~~
- ~~1.3.9.3~~ ~~Mínimos de Separação Convencional~~
~~a) 10 (dez) minutos entre Helicópteros voando na mesma rota e na mesma altitude/nível de vôo; e~~
~~b) 5 (cinco) minutos entre Helicópteros voando na mesma rota e na mesma altitude/nível de vôo, desde que o helicóptero precedente mantenha velocidade que exceda 20KT ou mais à velocidade do helicóptero que o segue.~~
- ~~1.3.9.4~~ ~~Mínimos de Separação baseados no Sistema de Vigilância ATS~~
~~A separação radar mínima será de 5 (cinco) NM.~~
~~NOTA 1: O APP Macaé, quando estiver utilizando separação baseada em Sistema de Vigilância ATS, deverá ter especial atenção no momento das transferências de comunicações e controle para outro órgão ATS que não possua ou não esteja utilizando serviço radar~~
- ~~1.3.10~~ ~~CONTROLE DE FLUXO DE TRÁFEGO AÉREO~~
- ~~1.3.10.1~~ ~~Com o objetivo de manter preservada a segurança do tráfego aéreo na região da BPC, o APP Macaé poderá, em complemento e sem prejuízo da legislação pertinente, adotar as seguintes medidas de controle de fluxo no solo:~~
~~a) Aplicar separação de 05 (cinco) minutos entre as decolagens dos Helicópteros de Aeroportos/ Helipontos/ Helipontos situados na área de jurisdição da TMA-ME;~~
~~b) Aplicar uma separação mínima de 05 (cinco) minutos entre decolagens, quando duas ou mais aeronaves apresentarem planos de vôo com partidas simultâneas e emprego da mesma rota RNAV (GNSS); e~~
~~c) Manter em sua área de controle os helicópteros que se destinam às áreas Marlim, Enchova e Albacora, de modo a evitar o congestionamento das frequências das Rádios Marlim, Enchova e Albacora, devido ao número excessivo de tráfego nas respectivas áreas.~~
- ~~1.3.11~~ ~~OPERAÇÃO NOTURNA~~
- ~~1.3.11.1~~ ~~São proibidas as operações IFR noturnas e VFR noturnas com destino a helipontos situados em plataformas marítimas ou que nelas se originem.~~
- ~~1.3.11.2~~ ~~Excetuam-se da regra anterior os helicópteros envolvidos em missões SAR, em treinamento para missões SAR, de transporte de enfermos ou feridos graves e em treinamento com vistas a transporte de enfermos ou feridos graves.~~
~~NOTA: As operações IFR noturnas, a partir das plataformas marítimas com destino aos aeródromos situados no continente, homologados ou registrados para tal tipo de operação, serão autorizadas desde que as decolagens sejam efetuadas no período diurno.~~
- ~~1.3.11.3~~ ~~As operações noturnas, com vistas a transporte de enfermo ou ferido grave, serão autorizadas pelo APP Macaé para os helipontos das plataformas que estejam homologadas para Operações Noturnas.~~
- ~~1.3.11.4~~ ~~As operações noturnas, de treinamento de missões SAR ou de treinamento de transporte de enfermo ou ferido grave, somente poderão ser autorizadas quando solicitadas pelos interessados à GER-3, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias.~~
- ~~1.3.12~~ ~~APRESENTAÇÃO DE PLANO DE VÔO COMPLETO OU PLANO DE VÔO SIMPLIFICADO~~
- ~~1.3.12.1~~ ~~Os helicópteros partindo de plataformas marítimas devem apresentar Plano de Vôo Simplificado ou Completo via radiotelefonia ao órgão ATS responsável pela área, antes de sua decolagem do heliponto.~~
- ~~1.3.12.2~~ ~~Se, por motivo de falha de comunicação bilateral, não for possível proceder conforme o item anterior, o Plano de Vôo Simplificado ou Completo deve ser apresentado ao primeiro órgão ATS com o qual a aeronave obtiver comunicação rádio, o qual o retransmitirá para o Órgão ATS responsável pelo espaço aéreo onde o vôo será realizado.~~
- ~~1.3.12.3~~ ~~Conforme item 1.3.6.4.1, os voos VFR de helicópteros deverão ser realizados, compulsoriamente, utilizando a rota RNAV (GNSS) apropriada que será indicada no plano de voo.~~
- ~~1.3.12.4~~ ~~PLANO DE VÔO COMPLETO~~
- ~~1.3.12.4.1~~ ~~É compulsória a apresentação de Plano de Vôo Completo para os vôos IFR do continente para as plataformas e vice-versa, devendo constar como alternativa, compulsoriamente, um aeródromo ou heliponto situado no continente. Tal plano deve ser apresentado com, pelo menos, 30 (trinta) minutos para o EOBT.~~
~~NOTA 1: Caso o destino não seja uma das plataformas que disponham de Procedimento IFR PCP, deverá constar no item 18 do Plano de Vôo a intenção de pouso, segundo as VFR, no heliponto da plataforma de destino.~~
- ~~1.3.12.5~~ ~~PLANO DE VÔO SIMPLIFICADO~~
- ~~1.3.12.5.1~~ ~~É dispensada a apresentação de Plano de Vôo Completo para os vôos VFR realizados entre o continente e as plataformas e vice-versa, em todas as áreas abrangidas pela Bacia Petrolífera de Campos. No entanto, para este tipo de vôo, é compulsória apresentação de Plano de Vôo Simplificado com, pelo menos, 20 (vinte) minutos para o EOBT.~~
- ~~1.3.12.5.2~~ ~~Para cada decolagem deve corresponder um plano de vôo. Quando o vôo se realizar do continente para as plataformas marítimas, ou vice-versa, o plano de vôo simplificado deve ser apresentado contendo as seguintes informações básicas:~~
~~a) Identificação do helicóptero;~~

- ~~b) Heliponto de partida;~~
- ~~c) Hora de partida;~~
- ~~d) Altitude de vôo;~~
- ~~e) Heliponto ou aeródromo de destino;~~
- ~~f) Rota RNAV (GNSS);~~
- ~~g) Tempo estimado de vôo;~~
- ~~h) Autonomia;~~
- ~~i) Número total de pessoas a bordo; e~~
- ~~j) Aeródromo ou Heliponto de Alternativa.~~

1.3.12.5.3 Quando o vôo ocorrer inteiramente entre plataformas situadas nas áreas Enchova, Marlim e Albacora, o Plano de Vôo Simplificado a ser apresentado poderá ser resumido, devendo conter as seguintes informações:

- ~~a) Identificação do helicóptero;~~
- ~~b) Heliponto de partida;~~
- ~~c) Altitude de vôo;~~
- ~~d) Heliponto de destino; e~~
- ~~e) Número total de pessoas a bordo.~~

1.3.12.5.4 ~~As aeronaves procedentes de aeródromos desprovidos de sala AIS estão proibidas de apresentar plano de voo por radiotelefonia na frequência de APP ME.~~

1.3.13 TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE E COMUNICAÇÕES

1.3.13.1 ~~Os helicópteros procedentes das plataformas, para pouso no Aeródromo de Campos ou heliponto de São Tomé, terão suas comunicações transferidas de APP Macaé para as Rádios Campos ou São Tomé, quando, após iniciarem a execução do procedimento de aproximação por instrumentos, cruzarem a altitude de 1500FT, ou a critério de APP.~~

1.3.13.2 ~~Os helicópteros com destino às plataformas situadas nas áreas Albacora, Marlim ou Enchova, terão suas comunicações transferidas de APP Macaé para as Rádios Albacora, Marlim ou Enchova, ao passarem os fixos MAKIT, MAPRO, MILOG ou MOLDA ou cruzarem 1500 pés, o que ocorrer primeiro.~~

1.3.13.3 ~~Os helicópteros com destino ao continente, provenientes das plataformas, terão suas comunicações transferidas das Rádios Albacora, Marlim ou Enchova para o APP Macaé, ao passarem os fixos EGBIA, MINOD, MEBDA, MASPI ou MAPDU ou cruzarem 1500', o que ocorrer primeiro.~~

1.3.14 SISTEMA DE AVISOS AOS AERONAVEGANTES

1.3.14.1 ~~Compete a todos os órgãos ATS da BPC informar qualquer alteração relacionada com a situação operacional dos elementos relacionados com a operação de helicópteros na TMA Macaé.~~

1.3.14.2 ~~Compete à Sala AIS de Macaé coletar essas informações e disponibilizá-las através de um sistema interno de avisos aos aeronavegantes, no sentido de proporcionar às entidades interessadas, as informações relativas à situação operacional dos elementos da BPC.~~

1.3.14.3 ~~Compete às empresas exploradoras de petróleo comunicar à sala AIS de Macaé, pelo meio de comunicação disponível e com a antecedência necessária, toda alteração relacionada com as plataformas da região da BPC.~~

1.3.14.4 Estas alterações têm por finalidade atualizar os órgãos ATS e os aeronavegantes sobre a situação operacional das plataformas da BPC e devem conter, no mínimo, as seguintes informações para constar no sistema interno de avisos aos aeronavegantes da Sala AIS Macaé:

- ~~a) Data prevista para entrada de outras plataformas nas diversas áreas, a posição que ocuparão, em coordenadas geográficas, e suas características, como se seguem:
 - ~~- Alterações na posição das plataformas;~~
 - ~~- Dimensões da área de pouso;~~
 - ~~- Resistência do piso;~~
 - ~~- Altura do heliponto;~~
 - ~~- Altura da torre mais alta;~~
 - ~~- Frequência do NDB (se houver); e~~
 - ~~- Disponibilidade de reabastecimento de combustível.~~~~
- ~~b) Data prevista para a saída das plataformas existentes na área; e~~
- ~~c) Situação operacional dos seguintes elementos: heliponto, auxílios rádio, frequências, indicador de direção e velocidade do vento (biruta ou anemômetro), altímetro da plataforma, Rádio Albacora, Marlim e Enchova, reabastecimento de combustível, serviço contra incêndio e balizamento noturno relativos ao heliponto e aos obstáculos da plataforma.~~

~~NOTA 1: O atendimento do contido no item 1.3.14 não exime os órgãos ATS nem as empresas exploradoras de petróleo, de providenciar a expedição dos PRENOTAM relativos à situação OPERACIONAL da BPC, em conformidade com a ICA 53-1 (NOTAM) e ICA 53-4 (PRENOTAM).~~

~~NOTA 2: A consulta ao sistema interno de avisos aos aeronavegantes da Sala AIS Macaé não exige aos pilotos, operadores de helicópteros, órgãos ATS e empresas exploradoras de petróleo de observar as informações aeronáuticas constantes do Sistema de NOTAM do DECEA.~~

~~1.3.14.5 As empresas exploradoras de Petróleo deverão elaborar um quadro informativo com a descrição, características operacionais e posição, em coordenadas geográficas das plataformas, sob sua responsabilidade, existentes na BPC. Tal quadro informativo deverá ser atualizado e distribuído mensalmente para a Sala AIS Macaé, empresas operadoras dos helicópteros, APP Macaé, Rádio Campos, Rádio São Tomé, Rádio Cabo Frio, Rádio Albacora, Rádio Enchova, Rádio Marlim, e CINDACTA 2.~~

~~1.4 MACAÉ / Macaé, RJ~~

~~1.4.1 AUTH e PROC para treinamento de pilotos de ACFT, em horário de pouco movimento, a critério e mediante COOR com a TWR MACAÉ.~~

~~1.4.2 ACFT procedentes de AD desprovidos de Sala AIS deverão apresentar BRF TKOF PVC a qualquer Sala AIS credenciada da FIR de origem do voo.~~

~~1.4.3 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.~~

~~1.4.4 OBS concentração de pássaros (urubus) no setor Norte, aproximadamente a 1KM do AD.~~

~~1.4.5 Atenção: não confundir a iluminação da Estrada do Imbuuro, paralela à RWY de pouso e TKOF, com o balizamento da mesma.~~

~~1.4.6 AIS OPR em autoatendimento. Para INFO ADDN, consultar a Sala AIS Galeão. TEL PLN/FAX (21) 3398-4738.~~

~~1.4.7 PRB apresentação de plano e notificação de vôo por radiotelefonia.~~

~~1.4.8 PRB acionamento e PRKG por meios próprios de ACFT dotadas de esquis nas PSN 2,4,6,8,10,11,12,14,16,18,20,22 e 24.~~

2 TMA MACEIÓ

2.1 MACEIÓ / Aeroclube de Alagoas, AL

2.1.1 Proibido OPS ACFT sem RDO.

2.1.2 CTC compulsório TWR/APP-MACEIÓ antes de iniciar TAX.

2.1.3 Compulsório apresentação de PLN ou notificação de vôo a sala AIS MACEIÓ através TEL/FAX: (82) 3322-3000.

2.2 RIO LARGO / Manduca Leão, AL

2.2.1 Proibido OPS ACFT sem RDO.

2.2.2 CTC compulsório TWR/APP-MACEIÓ antes de iniciar TAX

2.2.3 Compulsório apresentação de PLN ou notificação de vôo a Sala AIS pelo TEL/FAX: (82) 3322-3000.

3 TMA MANAUS

3.1 MANAUS / Ponta Pelada, AM

3.1.1 PRB cheque de motores no pátio de PRKG em frente às instalações da TWR, Sala AIS de AD e na SWY RWY 09/27.

3.1.2 AD destinado ao TFC MIL e AUTH sua utilização por ACFT CIV como alternativa técnica do Aeroporto Eduardo Gomes.

3.1.3 OPS de ACFT do TFC INTL não AUTH embarque/desembarque de PAX e carregamento/descarregamento de carga.

3.1.4 OBS concentração de pássaros período diurno THR 09, período noturno sobre o AD, de JUN a NOV.

3.1.5 OBS OBST (06 silos) 318FT ALT DIST 896M THR 09 e 20M perpendicular RCL 09 lado esquerdo.

3.1.6 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL FAX/FPL: (92) 629-2713 r.355; TEL FAX/CMA: (92) 652-1438.

3.1.7 OBS OBST (TORRE) DIST 1616M THR 27, AZM 085DEG, ELEV 431FT.

3.1.8 OBS OBST (TORRE) DIST 2041M THR 27, AZM 084DEG, ELEV 420FT.

3.1.9 OBS OBST (CAIXA D'ÁGUA) DIST 760M THR 27, AZM 262DEG, ELEV 300FT.

3.1.10 OBS OBST (EDIFICAÇÃO) DIST 920M THR 27, AZM 287DEG, ELEV 300FT.

3.1.11 OBS OBST (ANTENA) DIST 940M THR 27, AZM 281DEG, ELEV 340FT.

3.1.12 OBS OBST (ANTENA e PÁRA-RAIO) DIST 1020M THR 27, AZM 280DEG, ELEV 320FT.

3.1.13 OBS OBST (ÁRVORES) DIST VRB BTN 50M e 150M THR 09 BTN AZM 288DEG e 344DEG, ELEV 302FT.

3.1.14 OBS OBST (ÁRVORES) lateral direita RWY 09 em toda extensão, 60M RCL ELEV 310FT.

3.1.15 OBS OBST (ÁRVORES) lateral RWY 27, 60M RCL ELEV 310FT.

3.1.16 OBS existência de barreira para retenção de ACFT F5 próxima à THR 27.

3.1.17 Concentração de pássaros (URUBUS) no circuito TFC e SECT APCH RWY 09/27.

3.2 MANAUS / Flores, AM

- 3.2.1 As ACFT partindo do AD de Flores (SWFN) devem apresentar PLN VFR ou com o primeiro trecho VFR, ante da TKOF, via telefone ou fac-símile à Sala AIS de Eduardo Gomes de acordo com a Circular de Informação Aeronáutica de Apresentação de PLN e Mensagens Correlatas por telefone, telex ou fac-símile.
- 3.2.2 Os telefones (TEL/FPL/FAX) a serem utilizados são os mesmos previstos para apresentação de PLN em Eduardo Gomes.
- 3.2.3 Proibidos Vôos de ACFT sem RDO.
- 3.2.4 ACFT saindo ou entrando no circuito de TFC deverão, obrigatoriamente, estabelecer contato RDO com APP Manaus.
- 3.2.5 Para entrada e saída no circuito TFC visual de Flores deverão ser evitadas a zona de TFC de AD Eduardo Gomes e a zona de AD de Ponta Pelada.
- 3.2.6 O circuito está calculado para a seguinte velocidade máxima: Flores 110KT.
- 3.2.7 Para TKOF da RWY 11 de Flores, observar antena de microondas com topo a 507FT de ALT ligeiramente à direita do eixo de TKOF.
- 3.2.8 Para pouso na RWY 29 de Flores, observar antena de microondas com topo a 507FT de ALT na perna do circuito de TFC visual.
- 3.2.9 OBS OBST (ANTENA) DIST146, 86M THR 29, AZM 50DEG, ELEV 346FT e 223,16M RCL.

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL

- 1 TMA NATAL**
- 1.1 CEARÁ-MIRIM / Ceará Mirim, RN
 - 1.1.1 Proibido OPS ACFT sem RDO.
 - 1.1.2 CTC compulsório TWR/APP-NATAL antes de iniciar táxi/deslocamento.
 - 1.1.3 Compulsório apresentação de Plano de Vôo e Notificação de Vôo a sala AIS de Natal.
- 1.2 SÃO JOSÉ DO MIPIBU / Severino Lopes, RN
 - 1.2.1 Proibido OPS ACFT sem RDO.
 - 1.2.2 CTC compulsório TWR/APP-NATAL antes de iniciar táxi/deslocamento.
 - 1.2.3 Compulsório apresentação de Plano de Vôo e Notificação de Vôo a sala AIS de Natal.



Intencionalmente Em Branco

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL**1 TMA PASO DE LOS LIBRES (BRASIL-ARGENTINA)**

- 1.1 A TWR Paso de Los Libres autorizará os PROC de saída e chegada nos AD de Uruguaiana e Paso de Los Libres.
- 1.2 Circuitos de TFC do tipo hipódromo: o de Paso de Los Libres a W da RWY 18/36, e o de Uruguaiana ao S da RWY 09/27.
- 1.3 URUGUAIANA / Rubem Berta, RS
- 1.3.1 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA/FPL/FAX: (55) 3413-1498.
- 1.3.2 OBS voo de ACFT agrícola próximo ao AD.

2 TMA PORTO ALEGRE

- 2.1 CAXIAS DO SUL / Campos dos Bugres, RS
- 2.1.1 OBS OBST (prédio, árvores, antena, casa, poste), com ELEV variando de 2551FT a 2584FT, DIST de 620M a 998M do THR 15, entre os AZM 318 e 335DEG
- 2.1.2 OBS OBST (bosque), com ELEV 2491FT, DIST 419M da THR 33, no AZM133DEG.
- 2.1.3 OBS OBST (morro) DIST 187M, THR 15, AZM 307DEG, ELEV 2481FT.
- 2.1.4 OBS grupo OBST (casas, prédio, antena, poste e caixa d'água) DIST entre 236M a 1206M, THR 15 BTN AZM 302 a 341DEG, ELEV variando de 2499FT a 2590FT.
- 2.1.5 Proibida a apresentação de notificação de vôo por radiotelefonia.
- 2.2 PORTO ALEGRE / Belém Novo, RS
- 2.2.1 Circuito de TFC permitido a 820FT do AD.
- 2.2.2 OBS OBST (antena) ELEV 361 FT, DIST 2222M da THR 26, AZM 175DEG.
- 2.2.3 OBS ACFT e planadores em vôo de instrução próximo ao AD.
- 2.3 PORTO ALEGRE / Canoas, RS
- 2.3.1 A utilização do AD por ACFT CIV somente com a prévia AUTH do Comandante da Base Aérea de Canoas.
- 2.3.2 SBPA para entrada e saída do circuito de TFC.
- 2.3.3 OBS concentração de pássaros sobre RWY entre 1000FT e 2000FT ALT durante SR e SS.
- 2.3.4 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. Tel PLN/FAX: (51) 3462-5394.

3 TMA PORTO SEGURO

- 3.1 PORTO SEGURO / Porto Seguro, BA
- 3.1.1 OBS OBST ao longo do eixo da RWY nas duas laterais.
- 3.1.2 OBS concentração de pássaros (urubus) próximo ao AD.
- 3.1.3 OPS de ACFT com peso superior a 30 toneladas, condicionada à realização de OPS pushback na saída do PRKG. Caberá ao OPR garantir a disponibilidade de meios próprios ou contratados para realizar a OPS.
- 3.1.4 RWY 10/28 proibido giro 180DEG de ACFT com peso superior a 25 toneladas.
- 3.1.5 AD habilitado para o TFC aéreo INTL de passageiros. As SOL de FLT INTL deverão ser encaminhadas ao ANAC.
- 3.1.6 Proibido apresentação de Notificação de Vôo e respectivas mensagens de atualização por radiotelefonia para ACFT DEP.
- 3.1.7 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL FPL: (73) 288-3853.
- 3.1.8 ACFT a jato e/ou turbopropelores estão proibidas de efetuarem cheque de motores e manobras voltando a cauda para os prédios do terminal de passageiros (TPS1), sala AIS/TWR e do RFFS.
- 3.1.9 Pátio PRKG 1 e 2 utilização para pernoite somente mediante previa coordenação pelo Tel: (73) 3288-1880 RAMAIS: 207 ou 209.
- 3.2 PORTO SEGURO/Terravista, BA
- 3.2.1 Proibido OPS ACFT sem RDO
- 3.2.2 CTC compulsório TWR/APP Porto Seguro antes de iniciar TKOF.
- 3.2.3 Compulsório a apresentação de PLN e suas atualizações à sala AIS de Porto Seguro.
- 3.2.4 Compulsório o circuito TFC pelo setor SW.

4 TMA PORTO VELHO

- 4.1 PORTO VELHO / Governador Jorge Teixeira de Oliveira - INTL, RO
- 4.1.1 Proibido cheque de motores próximo à estação de passageiros.
- 4.1.2 Não confundir a iluminação da RWY com a da Avenida Lauro Sodré, paralela e a 300M da THR 01, com postes de iluminação de 12M de altura.
- 4.1.3 OBS ACFT e ultraleves em vôo de instrução próximo ao AD.
- 4.1.4 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL PLN/CMA/FAX: (69) 225-3176.
- 4.2 PORTO VELHO / Aeroclube de Rondônia, RO
- 4.2.1 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.

4.2.2 Compulsório apresentação de PVC, PVS e suas atualizações por tel/fax a sala AIS Porto Velho.

5 TMA PRESIDENTE PRUDENTE

5.1 PRESIDENTE PRUDENTE / Presidente Prudente, SP

5.1.1 OBS OBST (torre CESP), DIST 4632M THR30, AZM 111DEG, ELEV 1969FT.

5.1.2 OBS OBST (poste), DIST 214M THR30, AZM 151DEG, ELEV 1497FT.

5.1.3 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (18) 3222-9855, TEL/FAX PLN: (18) 3222-0524.

5.1.4 OBS ACFT e ultraleves em vôo de instrução próximo ao AD.

5.1.5 Não serão aceitos pelo APP Prudente PLN AFIL de ACFT decolando de AD desprovidos de sala AIS situados na projeção dos limites da TMA Prudente. As ACFT deverão apresentar, antes da decolagem, o PLN completo a qualquer sala AIS credenciada da FIR de origem do voo, ou PLN simplificado à sala AIS de Prudente. TEL PLN:(18) 3222-0524.

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL**1 TMA RECIFE**

- 1.1 JOÃO PESSOA / Aeroclube, P
 - 1.1.1 OBS ACFT e ultraleves em voo de instrução próximo ao AD
 - 1.1.2 Proibido OPS ACFT sem rádio.
 - 1.1.3 CTC compulsório com TWR/APP JOÃO PESSOA antes de iniciar taxi.
 - 1.1.4 Compulsória apresentação de PLN e suas atualizações pelo TEL/FAX à sala AIS João Pessoa.
- 1.2 RECIFE / Guararapes - Gilberto Freyre - INTL, PE
 - 1.2.1 As ACFT a jato e/ou turboprop são proibidas de efetuar manobras no pátio militar voltando a cauda para o hangar do Esquadrão de Suprimento e Manutenção e Prédios e Depósito de Carga do CAN.
 - 1.2.2 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.
 - 1.2.3 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (81) 3322-4174; TEL PLN: (81) 3322-4191; TEL FAX: (81) 2129-8215.
 - 1.2.4 OPS de ACFT com peso superior a 40T, condicionada à realização de operação pushback na saída do estacionamento. Caberá ao operador garantir a disponibilidade de meios próprios ou contratados para realizar tal operação.
 - 1.2.5 DEP RWY 18, procedimento de atenuação de ruído entre 0100/0900 UTC:
 - a) Executar o procedimento específico do equipamento.
 - b) Caso ACFT não possua PROC específico, deverá, após TKOF, subir para 1000FT altura, manter V2 + 10KT até cruzar 3000FT altura.
 - 1.2.6 TWY GOLF, KILO; OPR TFC ACFT até B737.
 - 1.2.7 TWY DELTA na área compreendida BTN hangar 1/6 GAV e a nova sala de embarque do posto do CAN OPR CTN devido restrito contato visual com a TWR/GNDC Recife.
 - 1.2.8 OBS OBST (antena) ELEV 1004FT ALT DIST 12336M THR 18 AZM 311DEG.
 - 1.2.9 PAPI RWY 36 ângulo normal da rampa 3.00 DEG MEHT 64FT
 - 1.2.10 Inexistência de área para cheque de motores. Em casos excepcionais será utilizado trecho da TWY MIKE entre o ponto de espera da RWY 18 e a TWY ALFA, das 0900-0000, em coordenação com a administração do aeroporto.
 - 1.2.11 OBS OBST (antena) ELEV 1060FT DIST 12294M THR 18 AZM 310DEG.
 - 1.2.12 RWY 18/36 PRB OPS simultânea as TWY DELTA, KILO e MIKE para ACFT com envergadura superior a 36m (exclusive) quando OPR IMC.
 - 1.2.13 HEL efetuando circuito de TFC OBS forte corrente de ar quente (jet blast) ascendente na vertical da TWY Hotel HR MON TIL FRI 1000/2100.
 - 1.2.14 OBS mastro de antena do balizador ILS, HGT 12M, DIST 360M THR 18 e 100M à esquerda do prolongamento do eixo da RWY.
 - 1.2.15 OBS concentração de pássaros (urubus) nas proximidades da THR 18.
 - 1.2.16 TWY NOVEMBER e OSCAR OPR de TFC de ACFT até 15m de envergadura.
 - 1.2.17 Pátio dos hangares (entrada e saída) OPR CTN devido cruzamento de veículos e EQPT.
 - 1.2.18 Pátio PRKG MIL OPR CTN devido limpeza do pavimento, MON 1930-2000.

2 TMA RIO DE JANEIRO

- 2.1 GENERALIDADE
 - 2.1.1 Toda ACFT que realizar lançamento de paraquedas, voo de acrobacia ou reboque deverá estabelecer comunicações bilaterais com o órgão ATC adequado e manter escuta permanente na frequência apropriada durante o voo. Na impossibilidade de manter comunicação com o órgão responsável pela área, o referido contato deverá ser mantido com o órgão de controle mais próximo.
 - 2.1.2 Atenção quanto à possibilidade de balões a ar quente, não tripulados (balões juninos). Maior incidência nos meses de maio, junho e julho.
 - 2.1.3 Durante a ativação das Áreas SBR-314 MARAMBAIA ALTA ou SBR-333 MARAMBAIA LONGA, as ACFT deverão cumprir as seguintes restrições:

a) CHEGADAS

As STAR para SBRJ seguirão conforme abaixo:

1. Setor W: Após VUREP aproar o NDB CAX pelo QDM 092 até cruzar a RDL 360 do DVOR SCR, quando, então, aproar o fixo GELUT para executar a IAC em uso.
2. Setor N: a 7NM de SCR ou a 10NM do fixo UGRAD, as aeronaves deverão aproar GELUT para executar a IAC em uso.
3. Setor SW: As aeronaves executarão a STAR RNAV MAKTI 1A, conforme a pista em uso.

b) CRUZAMENTOS

Os tráfegos procedentes da TMA-SP ingressarão obrigatoriamente pela AWY UZ42 e W7 até o DVOR PCX, quando então retornarão as suas rotas previstas em Plano de Voo.

2.1.4 Durante a ativação da Área SBR-300 OCEANO, as ACFT deverão cumprir as seguintes restrições:

Os tráfegos que pretendem voar na AWY W6, além daquelas que não puderem cumprir o gradiente ATC prevista nas SID de SBRJ e SBGL, cuja transição seja NAXOP, serão orientados a interceptar a RDL 278 do DVOR ADA, até 90NM ou passar o FL210, conforme o caso. Após aproar o fixo VUKIK.

2.1.5 Durante a ativação da Área SBR-363 ATLÂNTICO CURTO, as ACFT chegando ou saindo na TMA Rio de Janeiro deverão cumprir as seguintes restrições:

a) CHEGADAS

1. SBGL

O trecho da STAR RNAV EPGIP 1A transição ROPAS e VUDAV compreendido entre o fixo ILTIT e EPGIP será suspenso.

As aeronaves procedentes do setor SW da TMA-RJ, serão orientadas, após o fixo KOLBI ou AKNUB, voar rumo ao fixo ESORU para interceptar a STAR RNAV EPGIP 1A e EPGIP 1B, de acordo com a pista em uso.

2. SBRJ

A STAR TODOP 1 será suspensa.

Os tráfegos procedentes do setor SW da TMA-RJ, serão orientados a executar a STAR RNAV MAKTI 1A transição ROPAS e VUDAV, conforme a pista em uso.

As STAR RNAV UGRAD 1A e UGRAD 1B transição VUREP e TOKIM terão a espera no fixo UGRAD suspensa.

b) SAÍDAS

SBGL

Ficam suspensas as transições UMBAD e NAXOP das SID RNAV IH 1A, IH 1B, RNAV SURKU 1A e SURKU 1B. Os tráfegos serão orientados a executar, conforme a pista em uso, uma das SID citadas no item anterior com transição BITAK, após voar ILTIT, e na sequência, aproar o VOR SJC até interceptar as aerovias UZ45/W6 ou UZ44/Z11.

c) CRUZAMENTOS

AWY UZ44/Z11: Após fixo VAMIX, voar BITAK, após ILTIT, e na sequência aproar o VOR SJC para interceptar a aerovia.

AWY UZ45/W6: Após fixo KOVGO, voar BITAK, após ILTIT, e na sequência aproar o VOR SJC para interceptar a aerovia.

2.1.6 Durante a ativação da Área SBR-316 ATLÂNTICO, as ACFT deverão cumprir as seguintes restrições:

a) CHEGADAS:

1. SBGL

O trecho da STAR RNAV EPGIP 1A transição ROPAS e VUDAV, compreendido entre o fixo ILTIT e EPGIP, será suspenso.

As aeronaves procedentes do setor SW da TMA-RJ, serão orientadas, após o fixo KOLBI ou AKNUB, voar rumo ao fixo ESORU para interceptar a STAR RNAV EPGIP 1A e/ou EPGIP 1B, de acordo com a pista em uso.

2. SBRJ

A STAR TODOP 1 será suspensa.

Os tráfegos procedentes do setor SW da TMA-RJ serão orientados a executar a STAR RNAV MAKTI 1A transição ROPAS e/ou VUDAV, conforme a pista em uso.

As STAR RNAV UGRAD 1A e/ou UGRAD 1B transição VUREP e/ou TOKIM terão a espera no fixo UGRAD suspensa.

b) SAÍDAS

SBGL

Ficam suspensas as transições UMBAD e NAXOP das SID RNAV IH 1A, IH 1B, RNAV SURKU 1A e/ou SURKU1B.

Os tráfegos serão orientados a executar, conforme a pista em uso, uma das SID citadas no item anterior com transição BITAK, após voar ILTIT, e na sequência, aproar o VOR SJC até interceptar as aerovias UZ45/W6 ou UZ44/Z11.

c) CRUZAMENTOS

AWY UZ44/Z11: Após fixo VAMIX, voar BITAK, após ILTIT, e na sequência, aproar o VOR SJC para interceptar a aerovia.

AWY UZ45/W6: Após fixo KOVGO, voar BITAK, após ILTIT, e na sequência, aproar o VOR SJC para interceptar a aerovia.

2.1.7 As ACFT em voo VFR devem OBS os procedimentos previstos na AIC 16/15.

2.1.8 Não serão aceitos pelo APP RJ Planos de Voo AFIL de ACFT decolando de AD desprovidos de órgãos ATS, situados dentro das projeções dos limites laterais da TMA RIO. Essas ACFT, caso planejem adentrar os espaços aéreos controlados de jurisdição do APP RJ deverão apresentar o plano de voo antes da DEP em uma sala AIS.

- 2.1.9 A mudança de regra de voo IFR para VFR pelas ACFT que já iniciaram uma STAR ou um procedimento de aproximação por instrumentos para o pouso em SBRJ estará sujeita a AUTH do APP-RJ. As demais ACFT que, operando na TMA/CTR RJ, notificarem a mudança de regra IFR para VFR, estarão sujeitas a executar espera, conforme instruções do APP-RJ, em níveis a serem especificados, nos seguintes pontos:
- Setor sul de Ilha Rasa; ou
 - Setor sul da Lagoa de Maricá.
- 2.1.10 As ACFT em voo IFR fora da AWY ao entrar pelo setor NW da TMA RIO deverão bloquear VOR PAI compulsoriamente.
- 2.1.11 Em função de possíveis interferências das ACFT lançadoras com o TFC aéreo em circulação na TMA-RIO, cada passagem para lançamento de paraquedistas do Exército Brasileiro, na área SBR-329 (Gericinó Baixa), deverá ser COOR e AUTH, pelo APP-RIO.
- 2.1.12 ACFT com DEST ao pátio MIL COMAR III obrigatório CTC com CHARLIE ROMEO III FREQ 122.30 MHz apoio solo.
- 2.2 RIO DE JANEIRO / Galeão - Antônio Carlos Jobim-INTL, RJ
- 2.2.1 OBS torre balizada com 72M de altura, situada no Morro do Inglês (Ilha do Governador).
- 2.2.2 Atenção para não confundir, na aproximação para a RWY 15, ao norte do AD, a iluminação da Refinaria Duque de Caxias com as luzes da RWY, ambas na mesma direção.
- 2.2.3 Permitido, entre 0500/0800, treinamento de toque e arremetida de ACFT CIV.
- 2.2.4 As decolagens dos DC-10 e B-747 da RWY 33 serão feitas após os primeiros 60M, observando-se a marcação amarela, determinando a posição da cabine de comando dessas ACFT.
- 2.2.5 Utilização dos pátios nº. 1 e nº. 5:
- a) O pátio nº. 1 é destinado às ACFT: em voo internacional, comerciais em voo doméstico, executivas, de órgãos do governo, táxis aéreos e, em situações excepcionais, helicópteros para transbordo de passageiros de e para voos comerciais.
 - b) O pátio nº. 5 é destinado às ACFT: de aviação geral doméstica, de aviação comercial para manutenção ou estadia prolongada, cargueiros, de transporte militar; do CAN; helicópteros; desviadas de outros aeroportos por motivos técnicos ou meteorológicos, exceto as previstas para o pátio nº. 1; da ponte aérea Rio/São Paulo, em caráter eventual.
- 2.2.6 Proibido o cheque de motores na área de PRKG da Sala AIS MIL da Base Aérea do Galeão.
- 2.2.7 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.
- 2.2.8 RWY 10: Pontos de toque ILS ITB e VASIS, não coincidentes e afastados (63M).
- 2.2.9 RWY 28: Pontos de toque ILS ILM e VASIS, não coincidentes e afastados (43M).
- 2.2.10 OBS pássaros (urubus e garças) nos setores de aproximação final das RWY 15 e 10 e na lateral esquerda RWY 10, em toda a sua extensão.
- 2.2.11 As ACFT militares com destino ao pátio militar do SBGL deverão efetuar chamada na frequência de operações em 122,5 MHz.
- 2.3 RIO DE JANEIRO / Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho, RJ
- 2.3.1 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.
- 2.3.2 AUTH a OPR de LDG/TKOF HEL fora do horário de funcionamento dos órgãos ATS, com a seguinte restrição:
- a) OPS entre 0100-SR compulsório CTC bilateral APP-RIO (VFR) e só poderão ser realizados por HEL pertencentes às empresas concessionárias localizadas no AD desde que sejam solicitadas através do TEL: (21) 2432-7068 ou (21) 2432-7074 (COA) e para atender as seguintes situações de:
 - Calamidade pública, incêndios, desabamentos, enchentes e outros de repercussão similar;
 - Coberturas jornalísticas
 - Deslocamentos de ambulâncias aero médicas.
 - Rastreamento de veículos terrestres.
- 2.3.3 Proibidas as OPS de aeromodelos U-control dentro da ATZ.
- 2.3.4 Gradiente MNM ARR RWY 03 e gradiente MNM DEP RWY 21: 4%
- 2.3.5 OBS ACFT e planadores em voo de instrução próximo ao AD.
- 2.3.6 OBS OPS ultraleves no setor W do AD.
- 2.3.7 OBS concentração de urubus e garças no circuito de TFC.
- 2.3.8 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (21) 2432-7078; TEL PLN: (21) 2432-7079.
- 2.3.9 Proibições.
- 2.3.9.1 São Proibidos:
- a) Voos regulares de passageiros.
 - b) Voos não regulares de passageiros (charter); e
 - c) Ligações sistemáticas das empresas de Táxi Aéreo.
- 2.3.10 PRB acionamentos e deslocamentos ACFT com motores acionados dentro dos acessos aos hangares sendo compulsório o uso do reboque.
- 2.3.11 Não AUTH apresentação de Plano de Voo por radiotelefonia.
- 2.4 RIO DE JANEIRO / Marambaia, RJ
- 2.4.1 A utilização do AD por ACFT CIV somente com AUTH prévia do CMTE da Base Aérea de Santa Cruz.

- 2.4.2 Proibida a OPS de ACFT MIL não sediadas em SBSC sem COOR prévia com o SCOAM SANTA CRUZ.
- 2.4.3 O TFC deverá ser executado pelo setor Oeste, a 500FT.
- 2.4.4 Executar 180DEG somente nos primeiros/últimos 10M das THR, devido formação de sulcos no piso arenoso.
- 2.5 RIO DE JANEIRO / Santa Cruz, RJ
- 2.5.1 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.
- 2.5.2 Utilização do AD por ACFT CIV somente com AUTH do CMTE da Base Aérea de Santa Cruz.
- 2.5.3 OBS os procedimentos previstos na AIC 16/15.
- 2.5.4 PAPI RWY 05 - ângulo normal de rampa, 2,97DEG.
- 2.5.5 Sobrevoos da área SBR 346 MOEDA, acima de 500FT na CTR Santa Cruz, mediante AUTH prévia do APP/TWR Santa Cruz.
- 2.5.6 A AUTH do cruzamento da CTR Santa Cruz (fora dos corredores visuais) para ACFT em voo visual somente será concedida mediante as seguintes condições:
a) Mediante a AUTH prévia do APP-Santa Cruz e/ou TWR - Santa Cruz;
b) Não haja interferência com o circuito de TFC, as DEP ou os LDG em SBSC;
c) Não haja Operação Militar em SBSC;
d) Não haja interferência no espaço aéreo condicionado da Restinga (SBR - 309);
e) Não haja interferência nos espaços aéreos condicionados da Marambaia (SBR-313, SBR-314 e SBR-333); e
f) Não haja sobrevoos de SDMR.
RMK: ACFT de Estado não seguem as restrições acima. O cruzamento será autorizado desde que não coloquem em risco as operações em SBSC e que não haja interferência nos espaços aéreos condicionados.
- 2.5.7 Não AUTH apresentação de notificação de voo por radiotelefonia.
- 2.5.8 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL/FPL/FAX: (21) 3305-0321.
- 2.5.9 ACFT antes de acionar os motores deverá entrar em CTC com OPS SANTA CRUZ FREQ 121.150MHZ.
- 2.6 RIO DE JANEIRO / Santos Dumont, RJ
- 2.6.1 As subidas VMC para ACFT com destino ao SUL deverão ser efetuadas via BARRA (entrada da Baía da Guanabara).
- 2.6.2 Morro do Pão de Açúcar, ELEV 1326 FT DIST 3697M (2 NM) da THR 02R, no prolongamento do eixo RWY.
- 2.6.3 Proibidos os voos de instrução primária, de pilotagem elementar, de treinamento e de cargueiros.
- 2.6.4 OBS VAC para entrada e saída do circuito de TFC.
- 2.6.5 Pátio de estacionamento do COMAR III AUTH somente para ACFT MIL e condicionada à prévia COOR pelos TEL: (21) 2101-6002, (21) 2101-6011 e (21) 99646-6933. Resistência do piso para convencionais - PCN 11/R/B/X/T; para helicópteros 20t. OPS noturna com cautela devido falta de balizamento.
- 2.6.6 Todas as ACFT que se destinem ao pátio PRKG COMAR III deverão fazer contato com tática (CHARLIE ROMEO-3) FREQ 122.30MHZ APRX 15 MIN para ETA informando TFC, DEST, maior autoridade a bordo, período de permanência em trânsito e apoio de solo necessário.
- 2.6.7 ACFT em APCH para as RWY 02L e 02R, observar cruzamento de viaturas entre a Escola Naval e o pátio de PRKG do aeroporto, próximo à THR.
- 2.6.7.1 APAPI THR 20R ângulo normal de rampa 3.12DEG METH 35FT.
- 2.6.8 OPS RWY 02L/20R - Em princípio, todas as ACFT de tração à hélice com o peso MAX de pouso e/ou decolagem de 7t deverão ser AUTH para as RWY 02L/20R. OPS nas RWY 02R/20L poderão, eventualmente, ser AUTH se não houver coincidência de OPS com ACFT de maior porte.
- 2.6.9 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (21) 2101-6640; TEL/FAX PLN: (21) 3814-7733.
- 2.6.10 Não AUTH apresentação de plano de voo por radiotelefonia.
- 2.6.11 Os boxes de PRKG da área BRAVO: B-1, B-2, B-3 e a área CHARLIE: C-4 e C-5, comportam ACFT de envergadura até o porte de AIRBUS tipo A319.
- Envergadura A319: 34.10M
- Comprimento A319: 33.84M
- 2.6.12 Se o piloto não conhecer o AD, solicitar o apoio de FOLLOW-ME à TWR-SOLO.
- 2.6.13 A TWR Rio de Janeiro não informará a hora de TKOF às ACFT. A instrução quanto a frequência do próximo órgão a ser chamado após a TKOF e, se necessárias, instruções complementares, serão emitidas juntamente com a AUTH de TKOF.
- 2.6.14 Proibições:
- 2.6.14.1 São Proibidos os seguintes voos:
a) De treinamento; e
b) Cargueiros, exceto voos exclusivos para os transportes de malotes bancários.
- 2.6.15 Limitações
- 2.6.15.1 Somente será permitido para voos domésticos de passageiros, o máx de 40 min para permanência nos boxes de PRKG.
- 2.6.15.2 Os voos domésticos não-regulares de passageiros (charter) somente serão AUTH aos sábados, domingos e feriados ou fora dos horários de grande movimento, a critério da autoridade aeronáutica.

-
- 2.6.16 Nas OPS de ARR, os pilotos não reportarão para a TWR Santos Dumont a condição de trem de pouso, exceto situações de emergência com referência ao seu baixamento e/ou travamento.
 - 2.6.17 Pátio de ACFT e área de estadia restritos para PRKG ou pernoite de ACFT com peso superior a 5.700KG. A administração do aeroporto deverá ser consultada com antecedência se há disponibilidade.
 - 2.7 SÃO PEDRO DA ALDEIA / São Pedro da Aldeia, RJ
 - 2.7.1 OPS noturnas somente para ACFT MIL, com serviço disponível, mediante solicitação até às 19:00 diariamente, através da rede de comunicações do Sistema de Proteção ao Voo ou pelo telefone (22) 2621-1060.
 - 2.7.2 Utilização do AD por ACFT CIV, somente com a prévia AUTH do CMTE da Força Aeronaval.

Intencionalmente Em Branco

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL**1 TMA SALVADOR****1.1 GENERALIDADE**

1.1.1 A TMA Salvador dividir-se-á em seis setores, assim designados 1, 2, 3, 4, 5, 6

1.1.2 O Setor "1", desempenhará funções de CONTROLE FINAL RWY 10.

a) Comunicações: Freqüência operacional: 119.80 MHz;

b) Área de jurisdição: Área compreendida no polígono fechado que se forma pela ligação dos seguintes pontos: THR10; RDL 319/15NM; arco DME 15NM (sentido anti-horário); RDL 351/15NM; RDL 351/23NM; arco DME 23NM (sentido anti-horário); RDL 212/23NM, RDL 212/15NM; arco DME 15NM (sentido anti-horário); RDL 204/15NM; THR 10.

1.1.3 O Setor "2", desempenhará funções de CONTROLE FINAL RWY 28.

a) Comunicações: Freqüência operacional: 119.80 MHz;

b) Área de jurisdição: Área compreendida no polígono fechado que se forma pela ligação dos seguintes pontos: THR10; RDL 019/15NM; arco DME 15NM (sentido horário); RDL 032/15NM; RDL 032/23NM; arco DME 23NM (sentido horário); RDL 171/23NM, RDL 171/15NM; arco DME 15NM (sentido anti-horário); RDL 144/15NM; THR 10.

1.1.4 O Setor "3", desempenhará funções de CONTROLE FINAL RWY 17.

a) Comunicações: Freqüência operacional: 119.80 MHz;

b) Área de jurisdição: Área compreendida no polígono fechado que se forma pela ligação dos seguintes pontos: THR10; RDL 319/15NM; arco DME 15NM (sentido anti-horário); RDL 019/15NM; THR 10.

c) Sempre será ativado com o setor "4" FINAL RWY 35 em conjunto com o setor "1" ou "2" com a mesma freqüência.

1.1.5 O Setor "4", desempenhará funções de CONTROLE FINAL RWY 35.

a) Comunicações: Freqüência operacional: 119.80 MHz;

b) Área de jurisdição: Área compreendida no polígono fechado que se forma pela ligação dos seguintes pontos: THR10; RDL 144/15NM; arco DME 15NM (sentido horário); RDL 244/15NM; THR 10.

c) Sempre será ativado com o setor "4" FINAL RWY 35 em conjunto com o setor "1" ou "2" com a mesma freqüência.

1.1.6 O Setor "5", desempenhará funções de controle de saídas e ALIMENTADOR SETOR NORTE do controle final.

a) Comunicações: Freqüência operacional: 119.35 MHz;

b) Área de jurisdição: Toda a TMA, excetuando-se a área do setor "1", "2", "3" e "6", se um destes estiver ativado;

c) Tem seu limite com o setor 6 através do prolongamento da RWY 10/28, exceto os setores finais

1.1.7 O Setor "6", desempenhará funções de controle de saídas e ALIMENTADOR SETOR SUL do controle final.

a) Comunicações: Freqüência operacional: 120.8 MHz;

b) Área de jurisdição: Toda a TMA, excetuando-se a área do setor "1", "2", "3" e "5", se um destes estiver ativado;

c) Tem seu limite com o setor 6 através do prolongamento da RWY 10/28, exceto os setores finais.

1.1.8 AD - ACFT TKOF com DEST TMA/CTR-SALVADOR, será compulsório:

a) Apresentação de PLN (PVC ou PVS) e suas atualizações a SALA AIS de Salvador através do TEL PLN (71) 3377-8248 ou TEL FAX (71) 3204-1339;

b) CTC APP-SALVADOR BFR iniciar taxi/deslocamento, e

c) Informar a hora real TKOF após efetuar o primeiro CTC com o APP-SALVADOR

NOTA:

1. Os setores 1 e 2 são os únicos setores que jamais serão ativados simultaneamente;

2. Os setores 3 e 4 sempre serão ativados simultaneamente em conjunto com os setores 1 ou 2 e possuirão a mesma freqüência

1.1.9 Não serão aceitos pelo APP-Salvador planos de voo AFIL.

1.2 CAMAÇARI / Jaua, BA.

1.2.1 Proibido OPS ACFT sem RDO.

1.2.2 CTC compulsório TWR/APP SALVADOR antes de iniciar táxi/deslocamento.

1.2.3 Compulsório apresentação de PLN e Notificação de Vôo a sala AIS de Salvador.

2 TMA SANTA MARIA

2.1 SANTA MARIA / Santa Maria, RS

2.1.1 OBS OBST (antena) DIST 6150M THR 11, AZM 260DEG, ELEV 597FT.

2.1.2 OBS OBST montado balizado lateral direita THR 29, DIST 750M, AZM 320DEG, ELEV 404FT.

2.1.3 OBS OBST (antena) montado e não balizado DIST 06NM THR 29, AZM 084DEG, ELEV 1560FT.

2.1.4 OBS OBST (antena) montado e balizado, DIST 950M THR 11, AZM 342DEG, ELEV 433FT.

2.1.5 OBS OBST montado (antena), DIST 06NM VOR SMA AZM 225DEG, ELEV 640FT.

2.1.6 OBS torre a direita da THR 11, ELEV 236FT.

2.1.7 OPS ACFT com ACN igual a 30, a critério do V COMAR, até 60 movimentos anuais.

2.1.8 OPS ACFT com ACN igual a 26, somente para OPS MIL até 180 movimentos anuais.

- 2.1.9 PCN primeiros 300M da RWY 11: 19/R/B/X/T.
- 2.1.10 Trecho RWY 02/20 compreendido entre RWY 11/29 e TWY, proibido táxi para ACFT com ACN igual ou superior a 14 (Hércules).
- 2.1.11 SWY das RWY 11 e 29 equipadas com barreiras para retenção de ACFT, acionáveis pela TWR.
- 2.1.12 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (55) 3220-3485; TEL/FPL: (55) 3220-3481.
- 2.1.13 OPS ACFT civil HR SER 1100/2300, vôos da aviação regular conforme horários previamente estabelecidos.
- 2.1.14 Proibido check de motores nos pátios, permitido apenas na área de check e nas cabeceiras.
- 2.1.15 AD SBSM ACFT civil com previsão de permanência no GND superior a 02 (DUAS HORAS) ou pernoite somente O/R com antecedência mínima de 48 horas, pelo TEL: (55) 3220-3630 e (55) 3921-7288, ou pelo e-mail:aeroportosm@gmail.com nos dias úteis BTN 1200/2000.
- 2.1.16 RWY 02/20 uso exclusivo para ARR e DEP ACFT MIL.

3 TMA SÃO LUÍS

- 3.1 ALCÂNTARA / Centro de Lançamento de Alcântara, MA
 - 3.1.1 Todas as ACFT CIV deverão obter AUTH prévia da direção do CLA para operarem no AD.
 - 3.1.2 Todas as ACFT com destino ao AD deverão contactar a tática Alcântara, FREQ 122.05 MHZ, para COOR, sem contudo, abandonar a FREQ do órgão ATC a que estiverem jurisdicionados.
 - 3.1.3 OPS noturnas AUTH somente para ACFT MIL com balizamento de emergência O/R com antecedência MNM de 24 horas através dos TEL: (98) 3311-9268 e (98) 3311-9391, nos dias úteis.
- 3.2 SÃO LUIS / Marechal Cunha Machado, MA
 - 3.2.1 OBS concetração de urubus nas vizinhanças do AD, principalmente nas proximidades para RWY 06/24 e RWY 09/27.
 - 3.2.2 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (98) 245-6511; TEL FPL/FAX: (98) 245-1553.
 - 3.2.3 OBS OBST (torre de telefonia celular), ELEV 323', DIST 5143M da THR 06, AZM 050DEG.
 - 3.2.4 OBS ACFT em vôo de instrução próximo ao AD.
 - 3.2.5 ACFT com peso acima de 20 toneladas ficam condicionadas OPS reboque no DEP PRKG. Caberá ao operador garantir AVBL meios próprios ou contratados para realizar tal OPS.
 - 3.2.6 ACFT com peso acima de 20 toneladas, quando ocupando as posições de PRKG n° 4 ou 5, somente deverão acionar motores após conclusão de OPS de push back.
 - 3.2.7 Proibido o cheque de motores nas posições de PRKG em frente à sala AIS.
 - 3.2.8 ACFT com peso igual ou superior a 5700Kg devem fazer os giros de 180DEG sobre as RWY apenas sobre as partes concretadas.
 - 3.2.9 ACFT estacionadas ou em movimento no pátio de aviação geral, imediações do Aeroclube do Maranhão ou do hangar do CLA, estarão fora do contato visual da TWR, devido obstrução causada pela cobertura do terminal de passageiros e pelo corredor de embarque n° 1.
 - 3.2.10 Proibida a operação de ACFT que não disponham de meios que possibilitem comunicação bilateral constante com a TWR.
 - 3.2.11 OBS OBST (antena) DIST 6402M da THR 24, AZM 057, ELEV 341.
 - 3.2.12 Proibido PLN e suas atualizações por radiotelefonia.
 - 3.2.13 ACFT MIL fazer CTC prévio nos TEL: (98) 3259-8097 ou 3311-9901 para a utilização do pátio de estacionamento do Centro de Lançamento de Alcântara, tendo em vista restrições de operações no referido pátio que tem capacidade máxima de manobra para duas aeronaves do porte do EMB 110, e capacidade máxima do hangar para duas aeronaves do porte do CESSNA 208.

4 TMA SÃO PAULO

- 4.1 GENERALIDADES
 - 4.1.1 É vedado o treinamento de voo IFR local em ACFT CIV monomotoras dentro da CTR Congonhas e TMA São Paulo. Em consequência desta restrição, este tipo de voo poderá ser efetuado:
 - a) sob o espaço aéreo da TMA São Paulo (abaixo do FL055), em condições visuais, em área que não interfira no TFC IFR e que não exija comunicações bilaterais com o APP São Paulo.
 - b) dentro das demais CTR contidas na TMA São Paulo, desde que haja prévia COOR com o órgão ATS respectivo, de forma a determinar o horário para execução do voo que menos interfira no TFC IFR.
 - 4.1.2 Exigido transponder 4096 códigos modos A e C para as ACFT operando na TMA São Paulo e no espaço aéreo compreendido por círculo de 25NM de raio, com centro no VOR CGO, do limite inferior da TMA ao solo incluindo as CTR Congonhas, Guarulhos e ATZ Marte.
 - 4.1.3 Voo VFR na TMA São Paulo e nos corredores, as ACFT deverão estabelecer prévio contato com o APP-SP, na FREQ 129.50 MHz e OBS a AIC referente a circulação visual na TMA SP em vigor.
 - 4.1.4 Atenção quanto à possibilidade de balões de ar quente não tripulados (balões juninos). Maior incidência nos meses de maio, junho, julho e agosto.
 - 4.1.5 Não serão aceitos pelo APP São Paulo plano de vôo AFIL de ACFT decolando de AD situados na projeção dos limites laterais da TMA São Paulo, desprovidos de sala AIS, que pretendam voar IFR OU VFR logo após decolagem (regra de vôo "Z ou V").
As ACFT deverão apresentar o plano de voo completo antes da decolagem as salas AIS credenciadas da FIR de origem do voo.

- 4.1.6 Não serão aceitos pelo APP São Paulo alterações de destino em voo de ACFT que tenham preenchido o PLN simplificado e pretendam transformá-los em PLN completo, para AD fora da projeção dos limites laterais da TMA São Paulo.
- 4.1.7 ACFT MIL DEST SBGR obrigatório CTC OPR GR (122.50 MHz) para apoio GND.
- 4.1.8 HEL que desejar cruzar do setor "E" para setor "W" e setor "W" para o setor "E" nas imediações do AD deverão entrar em CTC com a TWR MARTE.
- 4.1.9 Helicópteros em voo VFR na TMA São Paulo e nas rotas especiais de helicópteros deverão acionar SSR A/C código 0100.
- 4.1.10 Todas ACFT que pretendam utilizar a REA (ROTA ESPECIAL DE AERONAVES EM VOO VISUAL) Delta BTN limite da TMA São Paulo (SECT // NE // AD SDCO) TIL posição ITU deverão contatar TWR Campinas FREQ 118.25MHz.
- 4.2 CAMPINAS / Amarais, SP
- 4.2.1 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.
- 4.2.2 OBS OBST (caixa d'água) DIST 238M THR 34, AZM 351DEG e ELEV 2057FT.
- 4.2.3 OBS OBST (cerca) 142M THR 34, AZM 341DEG e ELEV 2001FT.
- 4.2.4 OBS OBST (poste) DIST 236M THR 34, AZM 348 e ELEV 2024FT.
- 4.2.5 OBS OBST (poste) DIST 90M THR 34, AZM 62 e ELEV 2030FT.
- 4.2.6 RWY 34 interditada nos primeiros 400M para pouso e RWY 16 nos últimos 400M para decolagem, devido OBST na APCH RWY 34.
- 4.3 GUARUJÁ / Base Aérea de Santos, SP
- 4.3.1 OBS VAC para entrada ou saída de tráfego
- 4.3.2 Utilização do AD por ACFT civis somente com autorização prévia do Comandante da Base Aérea de Santos
- 4.4 JUNDIAÍ / Aeroporto Estadual de Jundiaí, SP
- 4.4.1 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de tráfego.
- 4.4.2 Proibido DEP RWY 18 e APCH RWY 36, no período noturno, devido OBST natural não sinalizado (SERRA DO JAPI)
- 4.4.3 APCH perdida RWY 18 deverá ser efetuada com curva à esquerda a partir da THR 18.
- 4.4.4 Telefone do DAESP no aeroporto de Jundiaí: (11) 4531-0082 / (11) 4531-0086.
- 4.4.5 Proibição PLN e suas atualizações por radiotelefonia.
- 4.4.6 Balizamento permanecerá ligado até às 0200 depois deste HR O/R TEL: (11) 4531-0082 ou (11) 4531-0086 (DAESP).
- 4.4.7. ACFT que não tenham sede OPR em SBJD e/ou não estejam pousadas neste AD que pretendam realizar FLT TGL deverão efetuar COOR prévia com a sala AIS Jundiaí através do TEL: (11) 4582-6145.
- 4.4.8 AD concentração de pássaros no circuito TFC.
- 4.5 PIRACICABA / Piracicaba, SP
- 4.5.1 O balizamento ficará ligado por uma hora após o por do sol, depois deste horário, a pedido ao DAESP, no TEL: (19) 4339823.
- 4.5.2 O balizamento ficará ligado 30 min, antes do pouso, e 30 min. após a decolagem.
- 4.5.3 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de tráfego.
- 4.6 SÃO PAULO / Campo de Marte, SP
- 4.6.1 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de TFC.
- 4.6.2 RWY 12/30 homologada para operações VFR com os seguintes mínimos: Teto de 500M e VIS de 5KM, para pouso e circular.
- 4.6.3 RWY 12 interditada FST 300M para LDG e RWY 30 nos últimos 300M para DEP, virtude obstáculos na aproximação RWY 12.
- 4.6.4 AIS é prestado pelo CAIS SP, TEL (11) 2112-3450 e TEL FAX (11) 5090-9022.
- 4.6.5 Abastecimento de combustível no pátio MIL OPR tempo mínimo de espera de 01 (uma) hora.
- 4.6.6 OBS concentração de pássaros (urubus) no setor "S" e no circuito de TFC.
- 4.6.7 Proibido os voos regulares de passageiros.
- 4.6.8 OBS concentração de pipas nas THR 12, THR 30 e no circuito de TFC principalmente SAT, SUN e HOL.
- 4.6.9 Cheque de motores AUTH somente na área de RUN UP (antiga área de PRKG de helicóptero da INFRAERO), COOR TWR Marte.
- 4.6.10 AD AVBL OPS noturnas para TKOF somente THR 12 e LDG somente THR 30, EXC HEL.
- 4.6.11 HEL que desejar cruzar do setor "E" para setor "W" e setor "W" para o setor "E" nas imediações do AD deverão entrar em contato com a TWR MARTE.
- 4.6.12 Atenção quanto à possibilidade de balões não tripulados (balões de sondagem meteorológica) no setor "S" do AD.
- 4.7 SÃO PAULO / Congonhas, SP
- 4.7.1 Quando em Missão de Estado, nacional ou estrangeira, AD AVLB para LAND/TKOF INTL mediante prévia comunicação à Administração do AD e desta à ANAC, com antecedência mínima de 24 horas (considerando finais de semana e feriados nacionais).

- 4.7.2 Pista de táxi para acesso à cabeceira da RWY 17R praticável com cautela, sendo compulsória a redução de potência para MNM de táxi entre a primeira curva após a posição nº. 2 e a posição crítica nº. 3. Ver gráfico na sala AIS.
- 4.7.3 TWY PAPA, QUEBEC e SIERRA, limitada OPS ACFT com envergadura máxima de 18M. ACFT com envergadura superior a 18M poderá efetuar o taxiamento direcionado aos hangares e pátio de pernoite (lado Leste), rebocada e com COOR da TWR.
- 4.7.4 TWY OSCAR limitada OPS ACFT com envergadura máxima de 24M.
- 4.7.5 Reta final para pouso na RWY 17 deverá ser executada com cautela devido à existência de correntes descendentes próximas à cabeceira.
- 4.7.6 OBS OBST (torre) BTN THR 17L e 17R, ELEV 39FT.
- 4.7.6.1 OBS OBST (antena) montado distante 5667M THR 17R AZM 023DEG ELEV 3369FT ALT.
- 4.7.7 Serviços de transporte aéreo autorizados.
- 4.7.7.1 Os seguintes serviços de transporte aéreo são autorizados:
- a) voos domésticos regulares de PAX;
 - b) voos domésticos não-regulares (de PAX);
 - c) voos não-regulares das empresas de táxi aéreo;
 - d) voos da aviação geral.
- 4.7.7.2 Voos internacionais não regulares de passageiros realizados com ACFT classificadas até o código 3-B, de acordo com o apêndice 3 do manual de projetos de ADS da OACI, com limite MAX de 15 assentos.
- 4.7.8 LIMITAÇÕES:
- 4.7.8.1 Horário de funcionamento do aeroporto São Paulo/Congonhas será das 09:00 às 02:00.
- 4.7.8.2 Entre 0900/1000 UTC e 0100/0200 UTC, serão proibidas as operações de ACFT cujos níveis de ruído estejam em desacordo com os limites estabelecidos nas subpartes "C" e "F" do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBAC 36), equivalentes aos capítulos 3, 5 e 10 do Anexo 16/volume 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional e atualizações posteriores.
- 4.7.8.3 As ACFT sujeitas aos horários de transporte aéreo (HOTRAN) cumprirão, nos pousos e decolagens, o sequenciamento de tráfego estabelecido pelo órgão ATS.
- 4.7.8.4 Nos horários compreendidos BTN 1000/1200 UTC e 2100/0000 UTC somente poderão operar as ACFT que possam manter velocidade de aproximação final MNM de 120KT IAS.
- 4.7.8.5 Somente poderão operar ACFT que possam utilizar as duas RWY para decolagem e pouso. Exceto ACFT de voo domésticos regulares de passageiros.
- 4.7.8.6 A operação de ACFT de asas fixas só será permitida com dois pilotos, exceto as ACFT de CAT TPP, desde que operada por piloto de linha aérea (PLA).
- 4.7.8.7 Os voos domésticos não-regulares de PAX (charter) somente serão AUTH aos SAT SUN e HOL ou fora dos horários de grande MOV a critério da autoridade aeronáutica.
- 4.7.9 O acionamento de APU de ACFT ou GPU, dentro do horário de funcionamento do aeroporto, só será permitido em áreas determinadas pela administração do aeroporto.
- 4.7.9.1 Desde que o operador da aeronave solicite os serviços dos órgãos ATS e da administração do aeroporto, com antecedência MNM de 40 minutos, será permitida a operação entre 02:00/09:00 UTC. A Aeronave:
- a) transportando ou destinadas a transportar enfermo ou ferido grave;
 - b) transportando órgãos vitais para transplante humano;
 - c) enganjada em operação de busca e salvamento ou
 - d) em operação MIL, assim definida pela autoridade competente.
- 4.7.9.2 Com a finalidade de permitir a saída ACFT prontas para DEP nos horários próximo ao fechamento do AD, poderá ser suspensa APCH ACFT que ainda não tenham atingido o auxílio básico do procedimento, com a finalidade de garantir LDG em SBSP TIL 0145 UTC.
- 4.7.9.3 A TWR SÃO PAULO não informará a hora de DEP às ACFT. A instrução quanto à frequência do próximo órgão a ser chamado após a DEP e, se necessárias, instruções complementares, serão emitidas juntamente com a AUTH de decolagem. Salvo em situações excepcionais, as ACFT deverão manter escuta da FREQ da TWR até o cruzamento da THR oposta à RWY de DEP.
- 4.7.9.4 OBS VAC para entrada ou saída do circuito de tráfego.
- 4.7.10 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS ATC
- 4.7.10.1 As operações de DEP e ARR poderão ser executadas RWY 17R, 17L, 35R e 35L. As ACFT CAT A e B, sempre que necessário ao fluxo, serão orientadas para operar nas RWY 17L e 35R.
- 4.7.10.2 Por necessidade do fluxo do TFC na TMA SP e/ou no AD, a sequência de acionamento e TAX será dada pelo solo São Paulo.
- 4.7.10.3 Nos horários de alta densidade de TFC, será requerido que as ACFT efetuem suas OPS de DEP e ARR com o MNM possível de tempo de ocupação da RWY em uso.
- 4.7.10.4 O APP São Paulo poderá vetorar as ACFT em voo IFR para aproximação visual sempre que as condições de meteorologia estiverem igual ou acima de 5KM VIS e 1000FT de teto. Nessa situação, será mantido o FPL IFR da ACFT até o piloto em comando declarar CTC visual com a RWY em uso.
- 4.7.10.5 Sempre que as condições de meteorologia estiverem iguais ou acima de 5KM VIS e 1000FT de teto, a separação MNM BTN ACFT em aproximação IFR será de 3NM, podendo ser AUTH BTN elas a DEP de outra ACFT pela RWY paralela.

- 4.7.10.6 Sempre que as condições de meteorologia (IMC) estiverem entre 2800M/5000M VIS e entre 600FT/1000FT de teto, a separação MNM BTN ACFT em aproximação IFR será de 4NM, podendo ser a AUTH BTN elas a DEP de outra ACFT pela RWY paralela.
- 4.7.10.7 Sempre que as condições de meteorologia (IMC) estiverem entre 1200M/2800M VIS e entre 200FT/600FT de teto, a separação MNM BTN ACFT em aproximação IFR será de 5NM, podendo ser a AUTH BTN elas a DEP de outra ACFT pela RWY paralela.
- 4.7.10.8 Nas OPS de ARR, os pilotos não reportarão para a TWR São Paulo a condição de trem de pouso. Exceto situações de emergência com referência ao seu baixamento e/ou travamento.
- 4.7.11 DISPONIBILIDADE DE ESTACIONAMENTO
- 4.7.11.1 ACFT da aviação geral estarão sujeitas a serem desviadas para outros AD, devido pátio de estacionamento e pernoite reduzido. Pátio da aviação geral, situado ao lado da RWY 17L/35R, com capacidade de 43 posições, assim distribuídas:
- a) 25 posições para ACFT até 12M de envergadura;
 - b) 4 posições para ACFT até 14M de envergadura;
 - c) 8 posições para ACFT até 15M de envergadura;
 - d) 6 posições para helicópteros.
- 4.7.11.2 Pátios da aviação geral I e II, situados ao lado da RWY 17L/35R, destinados à estadia de ACFT. Pátio da aviação geral III Área de Manobras, situado ao lado da RWY 17R/35L, destinado à embarque e desembarque de passageiros das empresas de Táxi Aéreo que operam com ACFT bimotoras, turboélice ou a jato, por tempo não superior a 01 (uma) hora, quando AUTH pela Administração do Aeroporto.
- 4.7.11.3 Todas as posições para estacionamento de ACFT comerciais de empresas nacionais e internacionais no aeroporto de Congonhas são incluídas no sistema "push back"
- 4.7.11.4 Operação RWY 17L/35R - Em princípio, todas as ACFT de tração à hélice com o peso MAX de pouso e/ou decolagem de 7,0t deverão ser AUTH para as RWY 17L/35R. Operações nas RWY 17R/35L poderão, eventualmente, ser AUTH se não houver coincidência de operações com ACFT de maior porte.
- 4.7.11.5 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. Somente para ACFT/HEL partindo de SBSP e helipontos situados na grande SÃO PAULO; TEL FPL: (11) 2112-3450; TEL FAX: (11) 5090-9022.
- 4.7.11.6 Área PRKG HEL Setor W (hangar Lider) dimensão 26 x 26M resistência 6,0t. Horário de funcionamento 09:00 às 00:00 UTC.
- 4.7.11.7 AD para ACFT de CAT A e B CTC prévio APP São Paulo ou TWR São paulo (TFC ou solo) respectivamente caso sem condição LDG/ARR RWY 17L/35R.
- 4.7.11.8 Somente será permitido o MAX de 40 MIN para permanência nos boxes de estacionamento para os voos domésticos regulares.
- 4.7.12 Proibições:
- 4.7.12.1 BTN 1000/1300 e BTN 2100/0000 UTC a OPS de ACFT convencionais exceto SAT, SUN e HOL.
- 4.7.12.2 Planos de voo visuais de ACFT de asas fixas com destino ou origem neste AD.
- 4.7.12.3 Sede operacional de novas empresas de táxi aéreo e de manutenção.
- 4.7.12.4 São proibidos os seguintes voos:
- a) voos de treinamento;
 - b) voos cargueiros, EXC voos exclusivos para o transporte de malotes bancários;
 - c) experiências e cheques com quaisquer tipos de motores de ACFT entre 0100 e 1000 UTC;
 - d) a utilização do aeroporto como alternativa.
- 4.7.13 Condições especiais de operação:
- 4.7.13.1 As ACFT cumprindo voos regulares de PAX que não puderem OPR na RWY auxiliar deverão informar esta COND a TWR no primeiro contato.
- 4.7.13.2 Nenhuma ACFT poderá OPR no aeroporto de Congonhas após 0200 UTC e antes das 0900 UTC exceto nas seguintes condições:
- a) transportando ou destinadas a transportar enfermos ou ferido grave;
 - b) transportando órgãos vitais para transplante humano;
 - c) engajadas em operação de busca e salvamento (SAR);
 - d) em operação MIL assim definidas pela autoridade competente.
- 4.7.13.3 Nos casos específicos no item 4.7.13.2 o operador da ACFT CIV deverá solicitar os serviços dos órgãos ATS e da administração do aeroporto com antecedência MNM de 40 MIN, e apresentar à Seção de Aviação Civil do AD de Congonhas (SAC-SP) os documentos que comprovem devidamente a natureza da operação antes da DEP após LDG.
- 4.8 SOROCABA / Sorocaba, SP
- 4.8.1 As ACFT que pretendam decolar com regra de Voo Zulu deverão antes da TKOF apresentar Plano de Voo Via TEL para as Salas AIS de GUARULHOS ou CAMPINAS.
- 4.8.2 TEL SALA AIS GUARULHOS (11) 2445-3185 e TEL SALA AIS CAMPINAS (19) 3725-5050.

Intencionalmente Em Branco

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL**1 TMA TERESINA**

- 1.1 TERESINA / Nossa Senhora de Fátima, PI
 - 1.1.1 Proibido OPS ACFT sem rádio.
 - 1.1.2 CTC compulsório TWR/APP Teresina BFR TKOF.
 - 1.1.3 Compulsório apresentação de PLN e suas atualizações à sala AIS Teresina.
 - 1.1.4 OBS VAC para entrada e saída de circuito de TFC.
- 1.2 TERESINA / Senador Petrônio Portella, PI.
 - 1.2.1 OBS OBST (chaminés) à esquerda da aproximação final RWY 20, ELEV 289'.
 - 1.2.2 OBS OBST (antena) à direita RWY 02, ELEV 324'.
 - 1.2.3 OBS OBST (poste), DIST 217M THR20, AZM 359 e ELEV 67'.
 - 1.2.4 OBS concentração de urubus nos setores de aproximação da RWY 02 e 20.
 - 1.2.5 OBS VAC para entrada e saída do circuito de tráfego.
 - 1.2.6 Aceita PLN e suas atualizações por TEL. TEL CMA: (86) 3133-6271 e TEL FAX/PLN: (86) 3133-6235.
 - 1.2.7 ACFT na FNA RWY 02 ou RWY 20, não confundir com FNA RWY 02 ou 20 do AD SNDR - TIMON/Domingos Rego, MA.
 - 1.2.8 Grooving em toda extensão da RWY de LDG e TKOF.
 - 1.2.9 Cartas ver AIP MAP.
- 1.3 TERESINA / Tambori, PI.
 - 1.3.1 Proibido OPS ACFT sem rádio.
 - 1.3.2 CTC compulsório APP-Teresina antes iniciar táxi.
 - 1.3.3 Compulsório apresentação de PLN e suas atualizações à sala AIS Teresina.
- 1.4 TIMON / Domingos Rego, MA.
 - 1.4.1 Proibido OPS ACFT sem rádio.
 - 1.4.2 CTC compulsório APP-Teresina antes iniciar táxi, ou antes de entrar na CTR.
 - 1.4.3 OBS VAC para entrada e saída do circuito de tráfego.
 - 1.4.4 Compulsório apresentação de PLN e suas atualizações à sala AIS Teresina.
 - 1.4.5 Circuito TFC executado pelo SECT W do AD.
- 1.5 TERESINA/Clube de Ultraleves do Piauí,PI
 - 1.5.1 Compulsório apresentação de PLN e suas atualizações à Sala AIS de Teresina.
 - 1.5.2 Compulsório CTC com APP-Teresina BFR TKOF.
 - 1.5.3 Circuito de TFC deverá ser realizado pelo SETOR E.

Intencionalmente Em Branco

TRÁFEGO ESPECIAL EM TERMINAL**1 TMA VITÓRIA**

1.1 GUARAPARI / Guarapari, ES

1.1.1 THR deslocada 160M para pouso RWY 24 e TKOF RWY 06, devido a OBST.

1.1.2 Circuito de TFC somente pelo setor NW do aeródromo devido a OBST.

1.1.3 DEP para as AWY W11 e UW12: após decolar, FLY na proa 070 DEG, subir no MAX até FL065 e chamar APP-VT, para obter instruções.

1.1.4 DEP para AWY G677, UL327, W6 e UW50: após decolar, voar na proa 190°, subir no MAX até o FL065 e chamar APP-VT, para obter instruções.

1.2 VITÓRIA / Eurico de Aguiar Salles, ES

1.2.1 Regras para Helicópteros em operação nas unidades marítimas:

1 - Voos VFR procedentes de SBVT com destino as unidades marítimas deverão prosseguir, preferencialmente, a 2500FT;

2 - Voos VFR procedentes das unidades marítimas da TMA Macaé (SBWE) para SBVT deverão prosseguir, preferencialmente, a 3500FT;

3 - Voos VFR procedentes das demais unidades marítimas para SBVT deverão prosseguir, preferencialmente, a 1500FT;

4 - Voos IFR procedentes de SBVT com destino as unidades marítimas deverão prosseguir, preferencialmente, a 5000FT;

5 - Voos IFR procedentes das unidades marítimas para SBVT deverão prosseguir, preferencialmente, a 6000FT;

6 - Voos IFR saindo de SBVT com destino as unidades marítimas da TMA Macaé (SBWE) serão realizados na altitude de 5000FT MSL, na radial 189 do VOR Vitória, para se adequar a circulação aérea da TMA Macaé, conforme descrito na AIP-Brasil ENR 2.1.1; e

7 - Voos IFR saindo das unidades marítimas da TMA Macaé (Área Albacora) com destino a SBVT deverão ser coordenados com a Rádio Albacora para o cruzamento da AWY a 500FT, ou procedimento de saída IFR previsto, após o cruzamento de AWY os voos deverão ser realizados na altitude de 6000FT MSL, devendo interceptar a Radial 181 do VOR Vitória a 77NM.