

BRASIL
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
DIVISÃO DE INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS
AV GENERAL JUSTO, 160 – 2º AND. - CASTELO
20021-130-RIO DE JANEIRO – RJ

AIC
N
23/12

13 DEZ 2012

TEL: 021 3814-8237 AFTN: SBRJNYI ADM: PAME FAX: 021 2101-6252 TELEX: 2137113 COMAER BR

**ROTAS ESPECIAIS DE AERONAVES EM VÔO VISUAL NA ÁREA TERMINAL
DE PORTO VELHO**

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular de Informações Aeronáuticas visa a disciplinar o tráfego de aeronaves voando VFR na Área Terminal de Porto Velho, através do uso das Rotas Especiais de Aeronaves em Voo Visual (REA), objetivando evitar interferência com o tráfego IFR do Aeródromo de Porto Velho, através do estabelecimento de limites verticais e percursos com referências visuais bem definidas.

1.2 ÂMBITO

Esta AIC se aplica aos Órgãos ATC com jurisdição nos setores envolvidos e ao tráfego de aeronaves VFR em circulação nos limites da Área de Zona de Controle do aeródromo de Porto Velho.

2 CONCEITUAÇÕES

2.1 ÁREAS DE CONTROLE TERMINAL DE PORTO VELHO

Área circular com centro em 0843.02S/06354.03W e raio de 40NM, tendo como limite inferior o FL025 e superior o FL145.

2.2 PORTÃO DE ENTRADA/ SAÍDA

Espaço aéreo definido para uso ao se entrar ou sair de uma REA.

2.3 POSIÇÃO DE REFERÊNCIA

Posição geográfica definida a partir de coordenadas geográficas que servem de referência para a definição do início e do final de um determinado trecho dentro de uma REA específica. A posição de referência (ou posição) está vinculada a um ponto de referência no terreno, de observação visual.

2.4 ROTA ATS

Rota específica, de acordo com a necessidade, para proporcionar serviços de tráfego aéreo.

NOTA: A expressão “ROTA ATS” se aplica, segundo o caso, às aerovias, rotas com ou sem controle, rotas de chegada ou saída, etc.

2.5 ROTA ESPECIAL DE AERONAVES EM VOO VISUAL (REA)

É uma rota ATS estabelecida com o propósito de permitir, exclusivamente, vôos VFR de aeronaves sob condições específicas.

2.6 TRECHO

Segmento (parte) da Rota Especial definido entre duas posições de referência.

2.7 ZONA DE CONTROLE DE PORTO VELHO(CTR)

Arco de círculo de 15NM de raio com centros em S0843/W06354, tendo os limites verticais estabelecidos do solo até FL025 de altitude.

3 DISPOSIÇÕES GERAIS

3.1 As disposições contidas nesta AIC complementam o previsto na ICA 100-12 (Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo) e ICA 100-4 (Regras Especiais de Tráfego Aéreo para Helicópteros).

3.2 As aeronaves em voo nas REA devem adotar as normas aplicáveis ao voo VFR, revistas nas ICA 100-12 e ICA 100-4, particularmente no que se refere à separação entre aeronaves e entre estas e os obstáculos existentes ao longo das rotas.

NOTA 1: As referências visuais descritas nesta AIC são informadas com as coordenadas geográficas com o único objetivo de auxiliar o piloto na obtenção e identificação visual da citada referência.

NOTA 2: O voo visual através das REA, apoiado ou não por outros meios de navegação (Satelital, Inercial, ou rádio), em hipótese alguma dispensa o contínuo contato visual com o terreno, conforme estabelecido na ICA 100-12, capítulo 3 - Regras do Ar.

4 PROCEDIMENTOS GERAIS

4.1 Toda aeronave em evolução na CTR PORTO VELHO de acordo com as regras de voo visual (VFR), com destino ao aeródromo de Porto Velho, ou dele procedente, deve, compulsoriamente, utilizar as REA estabelecidas nesta AIC (ANEXO 1), exceto em situações operacionais específicas, autorizadas pelo APP PV, em concordância com as regras previstas nas ICA 100-12 e ICA 100- 4, no que for pertinente.

4.2 As aeronaves não enquadradas em 4.1, e em comunicação bilateral com o APP PV, poderão ter seus voos autorizados para fora das REA, desde que o fluxo de tráfego e as condições meteorológicas reinantes o permitam.

4.3 As aeronaves voando nas REA manter-se-ão em coordenação na frequência prevista para a comunicação Ar/Ar, em conformidade com a Parte RAC do AIP-BRASIL. Quando em voo na TMA ou CTR Porto Velho, deverão manter contato bilateral com o APP PV na frequência 120.25 MHz.

4.4 É compulsório o uso do transponder modo A/C em funcionamento para a utilização das REA, ou dentro da TMA/CTR Porto Velho (vide CIRTRAF 100-23 e AIP-BRASIL, Volume I, Parte ENR).

4.5 A aeronave em voo, dentro das REA, deverá manter seu altímetro ajustado em QNH, fornecido pelo APP PV.

4.6 A aeronave procedente de aeródromo desprovido de órgão ATS, com destino ao aeródromo de Porto Velho deverá, ao estabelecer o primeiro contato com o APP PV, transmitir o Plano de Voo Simplificado, conforme ICA 100- 12, via fonia, informando a REA a ser utilizada.

4.7 O piloto em comando da aeronave deve especificar, no item OBSERVAÇÕES do Plano de Voo ou Plano de Voo Simplificado, as REA que irá utilizar.

NOTA: Informar ao APP Porto Velho se tratar de primeiro voo nas REA.

4.8 Na impossibilidade de prosseguir em condições meteorológicas de voo visual dentro de qualquer REA, a aeronave deverá regressar e pousar no aeródromo de partida, ou em outro mais próximo, ou solicitar autorização para realizar voo VFR Especial, ou propor uma modificação de VFR para IFR, desde que atenda aos requisitos para tais operações e possa ser autorizada dentro dos limites de segurança regulamentares.

4.9 As REA terão como limites laterais, em toda sua extensão, 3 NM de largura (1,5 NM para cada lado do eixo nominal), e, como limites verticais, a altitude estabelecida para cada trecho da rota (item 5 abaixo e Anexo 1).

4.10 As referências visuais referidas nesta AIC devem ser deixadas à esquerda do piloto.

4.11 As mudanças de altitude, nos diversos trechos das REA, devem ser efetuadas a partir dos fixos de posição, definidos no anexo a esta AIC, sendo realizadas sob inteira responsabilidade do piloto em comando e estritamente em condições de voo visual.

4.12 As REA terão seus espaços aéreos classificados como Classe “D” (DELTA) em toda a sua extensão, sendo prestada informação de tráfego entre voos IFR/VFR (e aviso para evitar tráfego, quando solicitado); os voos VFR recebem apenas informação de tráfego em relação a todos os outros voos (e aviso para evitar tráfego, quando solicitado) e, sendo exigida, necessariamente, a comunicação bilateral contínua, ficando todos os tráfegos sujeitos a uma autorização ATC.

NOTA: As aeronaves voando nas REA deverão, compulsoriamente, entrar em contato com o APP PV na frequência 120.25 MHz.

5 CARACTERÍSTICAS DAS REA (VIDE ANEXO)

5.1 ROTA ALFA

Utilizado por aeronaves procedentes ou com destino ao aeródromo de Porto Velho pelo Setor Sul ou Sudoeste, bem como para conexão com a REA BRAVO. Esta rota possui 02 (dois) trechos a partir da Fazenda Fortuna até o través oeste do Aeródromo de Porto Velho.

5.1.1 TRECHO 1

- a) LIMITES: Portão Fazenda Fortuna (09°07'54"S/064°07'59"W) e Portão Pedra Canga (08°58'38"S/064°01'39"W).
- b) ALTITUDE MÁXIMA: 3000 FT
- c) RUMOS MAGNÉTICOS: 046°/226°;
- d) REFERÊNCIAS VISUAIS Fazenda Fortuna e Pedra Canga

5.1.2 TRECHO 2

- a) LIMITES: Portão Pedra Canga (08°58'38"S/064°01'39"W) e Posição Través Oeste do Aeródromo de Porto Velho (08°42'45"S/063°55'53"W).
- b) ALTITUDE MÁXIMA: 1500 FT
- c) RUMOS MAGNÉTICOS: 032°/212°;
- d) REFERÊNCIAS VISUAIS: Pedra Canga e o Aeródromo de Porto Velho.

5.2 ROTA BRAVO

Utilizado por aeronaves procedentes ou com destino ao setor noroeste do aeródromo de Porto Velho, bem como para conexão com a REA CHARLIE.

- a) LIMITES: Portão Fazenda Santa Lúcia (08°34'52"S/063°59'22"W) e Posição Través Oeste do Aeródromo de Porto Velho. (08°42'45"S/063°55'53"W).
- b) ALTITUDE MÁXIMA: 1500 FT;
- c) RUMOS MAGNÉTICOS: 168°/348°;
- d) REFERÊNCIAS VISUAIS: Fazenda Santa Lúcia e o Aeródromo de Porto Velho.

5.3 ROTA CHARLIE

Utilizado por aeronaves procedentes ou com destino ao setor noroeste ou norte do aeródromo de Porto Velho, bem como para conexão com a REA BRAVO.

- a) LIMITES: Portão Fazenda Santa Lúcia (08°34'52"S/063°59'22"W) e Portão BR319 de Porto Velho (08°12'55"S/063°55'23"W).

- b) ALTITUDE MÁXIMA: 2500 FT;
- c) RUMOS MAGNÉTICOS: 022°/202°;
- d) REFERÊNCIAS VISUAIS: Fazenda Santa Lúcia e BR 319.

5.4 ROTA DELTA

Utilizado por aeronaves procedentes ou com destino ao setor nordeste do aeródromo de Porto Velho. Esta rota possui 02 (dois) trechos a partir do Portão Periquito até o Aeródromo de Porto Velho com destino ao setor Leste do Aeródromo.

5.4.1 TRECHO 1

- a) LIMITES: Portão Periquito (08°19'53"S/063°25'17"W) e Portão Mutuns (08°31'53"S/063°40'39"W).
- b) ALTITUDE MÁXIMA: 3000 FT;
- c) RUMOS MAGNÉTICOS: 064°/244°;
- d) REFERÊNCIAS VISUAIS: Fazenda Periquito e Ilha do Mutum.

5.4.2 TRECHO 2

- a) LIMITES: Portão Mutuns (08°31'53"S/063°40'39"W) e Posição Través Leste do Aeródromo de Porto Velho (08°42'50"S/063°52'39"W).
- b) ALTITUDE MÁXIMA: 1500 FT;
- c) RUMOS MAGNÉTICOS: 059°/239°;
- d) REFERÊNCIAS VISUAIS: Ilha do Mutum e Aeródromo de Porto Velho.

6 PORTÕES DE ENTRADA E SAÍDA

Encontram-se distribuídos ao longo das REA, permitem o acesso a estas, bem como a saída para as principais rotas dentro ou fora do Município de Porto Velho.

6.1 PORTÃO FAZENDA FORTUNA

Encontra-se na vertical da Fazenda Fortuna, sendo estabelecido para indicar a entrada e a saída das aeronaves destinadas ou procedentes do setor sul/sudoeste de Porto Velho.

6.2 PORTÃO PEDRA CANGA

Encontra-se na vertical da Fazenda Pedra Canga, sendo estabelecido para indicar a entrada e saída das aeronaves destinadas ou procedentes do setor sul de Porto Velho.

6.3 PORTÃO FAZENDA SANTA LÚCIA

Encontra-se na vertical da Fazenda Santa Lúcia, sendo estabelecido para indicar a entrada e a saída das aeronaves destinadas ou procedentes do setor noroeste de Porto Velho.

6.4 PORTÃO BR-319

Encontra-se na vertical da BR319, sendo estabelecido para indicar a entrada e saída das aeronaves destinadas ao setor norte de Porto Velho.

6.5 PORTÃO PERIQUITO

Encontra-se na vertical da Fazenda Periquito, sendo estabelecido para indicar a entrada e saída das aeronaves procedentes do setor nordeste de Porto Velho.

6.6 PORTÃO MUTUNS

Encontra-se na vertical ao lado da Ilha do Mutum, sendo estabelecido para indicar a entrada e a saída das aeronaves destinadas ou procedentes do setor nordeste de Porto Velho.

7 DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1 Os casos não previstos nesta Circular serão resolvidos pelo Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.

7.2 Esta AIC foi aprovada e publicada no Boletim Interno do DECEA nº 208, de 29 de outubro de 2012.