

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

FCA 100-14

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS
CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO E GEORGETOWN**

2005

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO



TRÁFEGO AÉREO

FCA 100-14

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS
CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO E GEORGETOWN**

2005



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 12/SDOP, de 06 de janeiro 2005.

Aprova a edição do Folheto do Comando da Aeronáutica que regulamenta os procedimentos operacionais entre os Centros de Controle de Área Georgetown e Amazônico

O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 1º, inciso IV, letra g, da Portaria DECEA nº 12, de 09 de janeiro de 2004,

RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar a edição do FCA 100-14, “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Amazônico e Georgetown”, que com esta baixa.

Art. 2º - Fixar a data de 20 de janeiro de 2005 para a entrada em vigor desta publicação.

Art. 3º - Revoga-se a Portaria DECEA nº 40/DGCEA, de 01 de julho de 2002, publicada no Boletim Interno do DECEA nº 122, de 01 de julho de 2002, que aprovou o FCA 100-77, “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área de Georgetown-Guyana e Manaus-Brasil”, de 08 de agosto de 2002

Brig Ar AILTON DOS SANTOS POHLMANN
Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA

(Publicado no BCA nº 13 , de 19 de janeiro de 2005)

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	8
1.1	<u>DATA DE EFETIVAÇÃO</u>	8
1.2	<u>FINALIDADE</u>	8
1.3	<u>EXTENSÃO</u>	8
2	PROCEDIMENTOS DE CONTROLE	8
2.1	<u>ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO</u>	8
2.2	<u>ATRIBUIÇÃO DE NIVEIS DE VÔO</u>	8
2.3	<u>SEPARAÇÃO</u>	8
2.4	<u>TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADE</u>	9
3	PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO	9
3.1	<u>GERAL</u>	9
3.2	<u>INFORMAÇÕES A SER ENCAMINHADAS SOBRE O TRÁFEGO AÉREO PELOS RESPECTIVOS ÓRGÃOS</u>	10
3.3	<u>PLANOS DE VÔO</u>	10
3.4	<u>COMUNICAÇÕES</u>	11
3.5	<u>COORDENAÇÃO PARA OPERAÇÕES RVSM</u>	11
4	DISPOSIÇÕES FINAIS	13
4.1	<u>REVISÕES</u>	13
4.2	<u>DIVULGAÇÃO</u>	13

FCA 100-14/2005

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 DATA DE EFETIVAÇÃO

A presente Carta de Acordo Operacional entrará em vigor, às 09:01 UTC, na data de 20 de janeiro de 2005.

1.2 FINALIDADE

A finalidade desta Carta de Acordo é estabelecer os procedimentos operacionais para coordenação do tráfego aéreo entre as FIR Amazônica e Georgetown

1.3 EXTENSÃO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional suplementam ou detalham, quando for necessário, os procedimentos prescritos nos documentos pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e deverão ser aplicados a todo o tráfego aéreo que cruze o limite comum das FIR Amazônica e Georgetown.

2 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE

2.1 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO

2.1.1 Exceto para prévia coordenação efetuada individualmente para cada voo fora de aerovia, o tráfego aéreo entre as FIR Georgetown e Amazônica deverá ser encaminhado ao longo das rotas ATS publicadas nas respectivas AIP.

2.2 ATRIBUIÇÃO DE NÍVEIS DE VÔO

2.2.1 ATRIBUIÇÃO DE NÍVEIS DE VÔO NÃO - RVSM

Exceto para prévia coordenação, os ACC Georgetown e Amazônico deverão atribuir Níveis de Vôo, que correspondam a rumos magnéticos, a aeronaves que operem no FL 280 ou abaixo e no FL 430 ou acima como mostrado na tabela de níveis de cruzeiro no Apêndice 3 do Anexo 2 da OACI.

2.2.2 ATRIBUIÇÃO DE NÍVEIS DE VÔO RVSM.

PONTO DE REPORTE	RUMO 000 – 179° (SETOR LESTE)	RUMO 180 – 359° (SETOR OESTE)
GEMOL	NÍVEIS ÍMPARES	NÍVEIS PARES

2.3 SEPARAÇÃO

2.3.1 LONGITUDINAL

2.2.3.1 Com exceção do exposto no parágrafo 2.3.1.2, a separação mínima longitudinal aplicável entre aeronaves a turbojato no FL 250 ou acima deverá ser de 10 (dez) minutos ou 80 NM de distância RNAV, com base no mínimo de separação com a utilização da técnica do número Mach (MNT).

2.2.3.2 Em todas as outras circunstâncias os mínimos de separação longitudinal serão 15 (quinze) minutos.

2.3.2 VERTICAL

2.3.2.1 A separação vertical deverá ser como segue:

Aeronave	SEPARAÇÃO		
	ABAIXO DO FL 290	DO FL 290 ATÉ O FL INCLUSIVE	ACIMA DO FL 410
APROVADA RVSM	1000 PÉS	1000 PÉS	2000 PÉS
NÃO APROVADA RVSM		2000 PÉS *	

NOTA: *Vide item 3.5.2.2

2.4 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADE

2.4.1 Exceto para prévia coordenação, a transferência de responsabilidade para as aeronaves que operam entre as FIR Georgetown e Amazônico deverá ser o limite comum ou o ponto de transferência da rota ATS

3 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

3.1 GERAL

3.1.1 A coordenação entre os ACC Georgetown e Amazônico deverá ser efetuada conforme os Padrões, Métodos Recomendados e Procedimentos prescritos pela OACI

3.1.2 O meio principal de coordenação para todo o tráfego aéreo efetivo entre as FIR Georgetown e Amazônico deverá ser o circuito oral direto (REDDIG).

3.1.3 Toda a coordenação/aprovação envolvendo o tráfego aéreo efetivo deverá ser efetuada com o órgão ATS apropriado pelo menos 20 (vinte) minutos antes do estimado da aeronave no ponto de transferência de controle. Os pontos de transferência de controle são os seguintes:

ROTA ATS	PONTO DE TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE
UB/B 681	GEMOL
Para fora de rota ATS	Limite Comum

3.1.4 Deverão ser requeridas mensagens de partida e de chegada para os vôos VFR que originem e terminem em aeroportos localizados dentro dos limites das FIR Georgetown e Amazônico.

3.1.5 Caso os procedimentos acima não puderem ser efetuados por causa de falha do circuito oral direto entre Georgetown e Amazônico, a coordenação de todo o tráfego aéreo deverá ser efetuada como segue:

a) Via telefone

ACC Georgetown	592-261-2245 ou 592-261-3012
ACC Amazônico	55-92-652-1401

b) Via AFTN

Nota: O tráfego IFR deverá ser mantido dentro da área de responsabilidade do ACC transferidor até que uma mensagem de aceitação for recebida.

c) Via Fac-símile

Fac-símile Georgetown	592-261-2279
Fac-símile Amazônico	55-21-212-5366

d) Via HF

e) Via aeronave

Nota 1: Aeronaves em vôo IFR deverão ser autorizadas para um ponto dentro da área de responsabilidade do ACC transferidor, em um nível de vôo apropriado, para a direção de vôo e deverá ser solicitado das mesmas contactar o ACC receptor a fim de obterem autorização para entrar no espaço sob jurisdição do ACC receptor.

Nota 2: O ACC receptor deverá autorizar a aeronave a entrar em sua área de responsabilidade, mas não deverá autorizar mudança de nível de vôo ou de rota até que a aeronave informar que o ACC transferidor tenha concordado.

Nota 3: O ACC receptor deverá instruir a aeronave a avisar o ACC transferidor quando cruzar o limite comum.

3.2 INFORMAÇÕES A SER ENCAMINHADAS SOBRE O TRÁFEGO AÉREO PELOS RESPECTIVOS ÓRGÃOS.

3.2.1 OS ACC GEORGETOWN E AMAZÔNICO DEVERÃO ENCAMINHAR AS SEGUINTE INFORMAÇÕES NA ORDEM PRESCRITA:

- a) Identificação da Aeronave;
- b) Tipo da Aeronave;
- c) Ponto de Partida;
- d) Destino;
- e) Rota de Vôo;
- f) Estimado no limite;
- g) Nível de Vôo; e
- h) Número Mach Atribuído ou TAS onde for aplicável.

3.3 PLANOS DE VÔO

3.3.1 Submissão e distribuição dos Planos de Vôo deverá ser de acordo com o Doc 4444/ATM/501 da OACI.

3.3.2 Caso o Órgão ATS pertinente e/ou agências de planejamento de vôo de operadores de linhas aéreas apropriados forem incapazes de encaminhar a informação de Plano de Vôo via AFTN dentro do tempo suficiente para permitir a preparação e análise, deverão ser feitos todos os esforços para copiar mesmo em qualquer facilidade de comunicação apropriada, por exemplo:

Georgetown	Fax-símile	592-261-2279 (AIS)
	Telefone	592-261-2245 (ACC)
Amazônico	Fax-símile	55-21-212-5366
	Telefone	55-92-652-1401

3.4 COMUNICAÇÕES

3.4.1 A transferência de comunicações terra-ar de uma aeronave do ACC transferidor para o ACC receptor deverá ser feita no limite comum das FIR Georgetown e Amazônico.

3.4.2 O ACC receptor não deverá notificar o ACC transferidor que estabeleceu comunicação terra-ar com a aeronave transferida, a menos que seja especificamente solicitado a fazê-lo.

3.4.3 O ACC Amazônico deverá transferir as comunicações para:

ACC Georgetown :	Frequência 128.600 Mhz
FIC Georgetown:	Frequência 124,200 Mhz

3.4.4 O ACC Georgetown deverá transferir as comunicações para:

ACC Amazônico:	125.40 Mhz
----------------	------------

3.5 COORDENAÇÃO PARA OPERAÇÕES RVSM

3.5.1 AERONAVES APROVADAS RVSM

NOTA: Vide item 3.1 acima

3.5.2 AERONAVES NÃO APROVADAS RVSM

3.5.2.1 Com exceção daquelas listadas nos parágrafos 3.5.2.2 e 3.5.2.5, as aeronaves não aprovadas RVSM deverão ser coordenadas no FL 280 ou abaixo e no FL 430 ou acima.

3.5.2.2 Quando as seguintes aeronaves não aprovadas RVSM são envolvidas: de Estado, Humanitárias, de Traslado e de Manutenção, com a intenção de operarem dentro do espaço aéreo RVSM, as mensagens de Estimado (EST) deverão ser transmitidas a todos os vôos que cruzam o limite comum da FIR Georgetown/Amazônico, pelo menos, 60 minutos antes do tempo estimado da aeronave no ponto transferência de controle. Isso como um meio de facilitar o planejamento para a separação requerida de 2000 pés entre aeronaves Não Aprovadas RVSM e Aprovadas RVSM no espaço aéreo RVSM.

3.5.2.3 Uma parte integrante da mensagem de estimado deverá ser uma indicação clara do “status” de aprovação e solicitação para tratamento especial das aeronaves Não aprovadas RVSM que pretendam operar dentro das FIR Georgetown/Amazônico.

- a) como uma confirmação dos dados apresentados no plano de vôo;
- b) prever o caso de o órgão aceitante não ter recebido o plano de vôo.

3.5.3 COORDENAÇÃO ORAL DAS MENSAGENS DE ESTIMADO (EST)

3.5.3.1 Quando o processo de coordenação oral está sendo usado, o ACC que transmite uma mensagem de estimado deverá incluir, no final da mesma, as informações apresentadas no quadro 18 do Plano de Vôo da OACI sobre as operações RVSM.

3.5.3.2 Se aplicável, no final das mensagens de estimado, deverá ser incluído o termo RVSM NEGATIVO ou RVSM NEGATIVO AERONAVE DE ESTADO ou RVSM NEGATIVO

VÔO HUMANITÁRIO ou RVSM NEGATIVO VÔO DE TRASLADO ou RVSM NEGATIVO VÔO DE MANUTENÇÃO.

3.5.3.3 Quando o processo de coordenação oral está sendo usado, o ACC que transmite uma mensagem de estimado deverá incluir, no final da mesma, as informações apresentadas no quadro 18 do Plano de Vôo da OACI sobre as operações RVSM.

3.5.3.4 Se aplicável, no final das mensagens de estimado, deverá ser incluído o termo RVSM NEGATIVO ou RVSM NEGATIVO AERONAVE DE ESTADO ou RVSM NEGATIVO VÔO HUMANITÁRIO ou RVSM NEGATIVO VÔO DE TRASLADO ou RVSM NEGATIVO VÔO DE MANUTENÇÃO.

3.5.3.5 Quando o processo de coordenação oral está sendo usado, o ACC que transmite uma mensagem de estimado deverá incluir, no final da mesma, as informações apresentadas no quadro 18 do Plano de Vôo da OACI sobre as operações RVSM.

3.5.3.6 Se aplicável, no final das mensagens de estimado, deverá ser incluído o termo RVSM NEGATIVO ou RVSM NEGATIVO AERONAVE DE ESTADO ou RVSM NEGATIVO VÔO HUMANITÁRIO ou RVSM NEGATIVO VÔO DE TRASLADO ou RVSM NEGATIVO VÔO DE MANUTENÇÃO.

3.5.3.7 Para o caso em que somente uma aeronave experimenta uma contingência de vôo, a coordenação associada deverá ser provida oralmente, com a descrição da razão da contingência. As mensagens de coordenação associadas deverão incorporar um dos seguintes termos:

- a) RVSM incapaz devido a equipamento, ou
- b) RVSM incapaz devido a turbulência, conforme o caso.

3.5.4 SUSPENSÃO DAS OPERAÇÕES RVSM

Os ACC Georgetown e Amazônico deverão coordenar os procedimentos para suspensão do RVSM dentro das áreas afetadas nas suas respectivas FIRs quando relatórios de pilotos indicarem a existência de turbulência maior do que moderada. A separação mínima vertical entre todas as aeronaves que operam dentro das áreas afetadas entre o FL 290 e o FL 410, inclusive, deverá ser de 2000 pés.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1 REVISÕES

Este acordo estará sujeito a revisão sempre que ocorrer modificação dos Padrões, métodos recomendados de procedimentos regionais suplementares da OACI, que possa afetar os procedimentos contidos neste acordo, ou quando novas facilidades de comunicação, ou novos serviços de tráfego aéreo, que possam afetar estes procedimentos, forem autorizados. No caso de mudanças nos regulamentos de OACI, o ACC Georgetown ou o ACC Amazônico deverá iniciar a emenda deste acordo e, nos casos de novas instalações ou modificação daquelas existentes, o órgão interessado deverá iniciar o procedimento de modificação. Para qualquer outro assunto que possa tornar aconselhável a mudança do acordo, o órgão interessado deverá propor a revisão pertinente.

4.2 DIVULGAÇÃO

4.2.1 A divulgação desta carta de acordo operacional e de suas modificações subseqüentes deverá ser feita por completo por uma Publicação Aeronáutica pertinente, 56 (cinquenta seis) dias antes de sua data de efetivação e os respectivos órgãos ATS deverão incluir em suas respectivas AIP, Seção ENR, aquelas partes de interesse dos usuários.

4.2.2 Esta Carta de Acordo cancela e substitui todas as Cartas de Acordo anteriores entre os ACC Georgetown e Amazônico

