

BRASIL

**DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
DIVISÃO DE GERENCIAMENTO DA NAVEGAÇÃO AÉREA
AV. GENERAL JUSTO, 160 – 2º ANDAR
20021-130 RIO DE JANEIRO-RJ**

AIC**N****08/13****30 MAIO 2013**

Email: dnor@decea.gov.br AFS: SBRJYGYO TEL.: (21) 2101-6277 ASSINATURA.: 21 2117-7294

**ESCLARECIMENTOS AO USUÁRIO SOBRE A NOVA ESTRUTURA DE
CIRCULAÇÃO AÉREA
DA TMA-RJ**

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**1.1 FINALIDADE**

Divulgar aos usuários as informações relativas à aplicação da nova estrutura de circulação aérea da Área de Controle Terminal do Rio de Janeiro (TMA-RJ).

1.1 ÂMBITO

Esta Circular de Informação Aeronáutica (AIC) se aplica aos Órgãos ATS, aos usuários do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), bem como a todos os aeronavegantes que se propõem a voar na TMA-RJ/ CTR-RJ.

2 INTRODUÇÃO

2.1 O Departamento de Controle do Espaço Aéreo, por meio do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo, estabeleceu uma nova estrutura de circulação aérea na área de controle terminal e na zona de controle do Rio de Janeiro, a partir de 02 de maio de 2013, com o objetivo de melhorar a utilização do espaço aéreo com segurança.

2.2 Essa nova estrutura teve como base a modificação de um conjunto de procedimentos IFR para aproximação, pouso e decolagem nos aeroportos do Galeão (SBGL) e Santos Dumont (SBRJ). Isso, em consequência, provocou a necessidade de adequar a setorização da TMA-RJ, por meio de alterações nos limites laterais dos setores já existentes e da criação de dois outros, o que resultou em setores distintos para as aproximações finais do Santos Dumont e Galeão, até então configurados em um único setor.

2.3 Com a nova estrutura espera-se um incremento na capacidade de absorção de tráfego pelo Controle da Aproximação do Rio de Janeiro e o equilíbrio da complexa equação entre Demanda e Capacidade ATC do Controle da Aproximação do Rio de Janeiro – APP-RJ/ CTR-RJ.

2.4 Assim sendo, é de fundamental importância esclarecer a nova circulação da TMA-RJ, bem como as normas e as condições que serão aplicadas na utilização da mesma, e especialmente ressaltar as informações dos novos setores e do estabelecimento da separação lateral mínima de 3 NM.

3 A NOVA ESTRUTURA DE CIRCULAÇÃO AÉREA DA TMA-RJ

3.1 A nova estrutura de circulação aérea da TMA-RJ baseia-se em duas principais modificações da atual circulação:

I – Inversão das rotas de ingresso na TMA-RJ pelo setor Norte; e

II – Criação de dois novos setores na TMA-RJ, que propiciarão a separação das Finais SBRJ e SBGL.

3.2 A inversão das rotas de ingresso na TMA-RJ pelo setor Norte dar-se-á da seguinte forma:

A) O tráfego com destino ao SBGL ingressando pelo setor Norte da TMA-RJ (T3/ QRG 120.55) deverá cumprir as rotas preferenciais conforme publicadas no AIP-BRASIL, ou em NOTAM específico, e então executar a STAR fornecida pelo ACC-CW.

NOTA 1: A principal modificação nessa trajetória reside na mudança do auxílio à navegação aérea que orienta o ingresso na TMA-RJ. Na atual circulação, o fluxo de tráfego é orientado a ingressar na TMA-RJ com proa do VOR PAI. Na nova estrutura, o guia positivo de curso será o NDB CAX.

NOTA 2: Os tráfegos que ingressam pelo setor Sudoeste da TMA-RJ (T1, QRG 119.35/ AKNUB) com destino ao SBGL terão suas trajetórias modificadas na nova STAR. O guia positivo de curso foi alterado do VOR SCR para o DVOR MIA.

B) O Tráfego com destino ao SBRJ ingressando pelo setor Norte da TMA-RJ (T2/ QRG 128.90) deverá cumprir as rotas preferenciais conforme publicadas no AIP-BRASIL, ou em NOTAM específico, e então executar a STAR autorizada pelo ACC-CW.

NOTA: A principal modificação nessa trajetória é a mudança do auxílio que provê guia positivo de curso para a STAR de ingresso na TMA-RJ. Na atual circulação, os tráfegos são orientados a ingressar com proa do NDB CAX. Na nova estrutura, o guia positivo de curso será o VOR PAI.

3.3 A criação de dois novos setores na TMA-RJ e a nova setorização proporcionaram a separação do fluxo de tráfego dos dois maiores aeroportos desta importante Área de Controle Terminal e o aumento da capacidade da prestação do ATS.

3.4 Tal atitude provocou a criação de setores de alimentação e finais exclusivas e independentes para o SBGL e o SBRJ, conforme descritas na tabela abaixo:

SETOR	QRG	LIMITES	FUNÇÃO
T1	119.35	Laterais: CONFORME ARC RJ/ SP Verticais: 2500 FT até FL 195	Responsável pelas decolagens de SBRJ e SBGL das aeronaves com destino ao Tubulão (T5) e alimentador dos setores final do SBRJ (T7) e final do SBGL (T4) das ACFT procedentes do setor sudoeste da TMA-RJ.
T2	128.90	Laterais: CONFORME ARC RJ/ SP Verticais: 2500 FT até FL 195	Responsável pelo sequenciamento e alimentação do setor final do SBRJ (T7).

SETOR	QRG	LIMITES	FUNÇÃO
T3	120.55	Laterais: CONFORME ARC RJ/ SP Verticais: 2500 FT até FL 195	Setor responsável pelo sequenciamento e alimentação do setor final do SBGL (T4). Receberá as ACFT procedentes do setor Norte da TMA-RJ e do Setor Oeste (T5), localizando-se neste caso sob o T2. Responsável, também, pelo serviço de Informação de Voo aos tráfegos VFR evoluindo nas REA CHARLIE, ECHO, FOX, GOLF, e HOTEL.
T4	129.80	Laterais: CONFORME ARC RJ/ SP Verticais: 2500 FT até FL 195	Responsável pelas decolagens de SBGL e SBRJ com destino ao setor Norte e Nordeste da TMA-RJ, alimentador do T3 de aeronaves em aproximação para SBRJ e SBGL, procedentes dos Setores Nordeste e Este da TMA-RJ.
T5	119.00	Laterais: CONFORME ARC RJ/ SP Verticais: 2500 FT até FL 195	Responsável pelas aeronaves procedentes da TMA-RJ e TMA-SP. Mantém as características da antiga circulação.
T6	129.20/ 135.60	Laterais: CONFORME ARC RJ/ SP Verticais: 2500 FT até FL 195	Setor Final Galeão
T7	126.20/ 133.30	Laterais: CONFORME ARC RJ/ SP Verticais: 2500 FT até FL 195	Setor Final Santos Dumont
T8	133.7/ 132.50	Laterais: CTR-SC CONFORME ARC RJ/ SP Verticais: 2500FT até FL 070	Responsável pelo serviço ATS prestado na CTR-SC, também pelo tráfego de helicópteros OFF-SHORE destinados à Baía de Santos, por delegação do T1, e pelo Serviço de Informação de Voo na REA DELTA.

4 SEPARAÇÃO HORIZONTAL DE 3 NM

4.1 A proximidade entre os aeroportos do Galeão e Santos Dumont sempre foi fator restritivo às operações de ARR e DEP simultâneas.

4.2 Para atenuar essa restrição e tornar a circulação aérea mais ordenada, segura e rápida, o DECEA, após criteriosa avaliação, elaborou uma IAC RNAV com trajetória visual definida para o SBRJ e ajustou as trajetórias de Aproximação Perdida dos procedimentos RNAV e convencionais para a RWY 15 do SBGL, de forma que, em suas projeções mais críticas, seja mantida separação lateral mínima de 3 NM entre as ACFT.

4.3 A supracitada separação lateral, portanto, estará garantida pela execução destes procedimentos, devendo os ATCO do APP-RJ e as tripulações observarem o fiel

cumprimento dos procedimentos IFR abrangidos pela área de aplicação da separação lateral mínima de 3 NM e, ainda, observar o previsto nas normas vigentes.

4.4 As condições técnicas e operacionais que deverão ser observadas para aplicação de separação lateral mínima de 3 NM na TMA-RJ e as condições em que se suspendem a aplicação da mesma estão definidas nas publicações específicas do DECEA.

5 ÁREA DA TMA-RJ E CTR-RJ ONDE OS MÍNIMOS REDUZIDOS DE SEPARAÇÃO HORIZONTAL SERÃO APLICADOS

5.1 A separação lateral mínima de 3 NM será aplicada na porção da TMA-RJ compreendida pelo polígono definido pelas coordenadas geográficas: 22°51'20"S/ 043°33'35"W, 22°59'34"S/ 043°32'22"W, 22°54'13"S/ 043°21'05"W, 22°49'02"S/ 043°23'32"W e 22°51'20"S/ 043°33'35"W, tendo como limite vertical inferior 2500 pés e limite vertical superior 6000 pés.

5.2 Será aplicada, ainda, em toda CTR-RJ, e o espaço da TMA-RJ sobreposto à CTR-RJ, de 2500 pés, inclusive, até 5000 pés, inclusive.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 Esta Circular tem como referências os DOC 8168 OPS/ 611 e as demais publicações em vigor do SISCEAB.

6.2 A aprovação desta AIC foi publicada no Boletim Interno do DECEA nº 081, de 26 de abril de 2013.

6.3 Os casos não previstos nesta AIC serão resolvidos pelo Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.