

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-25**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS  
CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA ATLÂNTICO  
E JOANESBURGO**

**2013**



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



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-25**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS  
CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA ATLÂNTICO  
E JOANESBURGO**

**2013**





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

PORTARIA DECEA Nº 107/SDOP, DE 31 DE OUTUBRO DE 2013.

Aprova a edição da Circular do Controle do Espaço Aéreo (CIRCEA 100-25) que trata da Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Joanesburgo.

**O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 1º, inciso III, alínea “f”, da Portaria DECEA nº 39-T/DGCEA, de 16 de abril de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da CIRCEA 100-25 “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Joanesburgo”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Brig Ar JOSÉ ALVES CANDEZ NETO  
Chefe do SDOP

(Publicada no Boletim Interno nº 220 , de 11 de novembro de 2013)



SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 FINALIDADE .....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 ÂMBITO.....</b>	<b>7</b>
<b>2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....</b>	<b>8</b>
<b>3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>	<b>20</b>





## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Esta circular tem por finalidade divulgar a Carta de Acordo Operacional que estabelece os procedimentos de coordenação entre os Centros de Controle de Área de Joanesburgo e Atlântico.

### **1.2 ÂMBITO**

Os procedimentos contidos nesta circular, de observância obrigatória, que complementam ou detalham os procedimentos prescritos pela OACI, aplicam-se aos Órgãos ATS pertinentes.

## **2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL**

A Carta de Acordo Operacional firmada entre os Centros de Controle de Área de Joanesburgo e Atlântico tem a seguinte redação:

### **“CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA DE JOANESBURGO E ATLÂNTICO”**

#### **1 PREÂMBULO**

**1.1** O objetivo desta Carta de Acordo é o de especificar os procedimentos para coordenação entre o Centro de Controle da Área de Joanesburgo – Oceânico e o Centro de Controle da Área de Atlântico. Os signatários aceitam que os procedimentos aqui contidos deverão se manter em vigor a partir da data de efetivação. Quaisquer alterações deverão ser submetidas aos procedimentos contidos no parágrafo 4, a seguir. Não está previsto qualquer cancelamento unilateral.

**1.2** Esta Carta de Acordo substitui e cancela quaisquer Cartas de Acordo existentes entre o ACC Joanesburgo – Oceânico e o ACC Atlântico.

#### **2 DATA DE EFETIVAÇÃO**

As provisões contidas nesta Carta de Acordo vigoram a partir de 01 de agosto 2013 à 0001 UTC.

#### **3 ÂMBITO**

**3.1** O Artigo 1º da Convenção da Organização Internacional de Aviação Civil, inter alia, declara que os Estados participantes deste Contrato reconhecem que cada Estado tem a soberania total e exclusiva sobre o espaço aéreo de seu território.

**3.2** Qualquer Estado participante do Contrato que delegar a um outro Estado a responsabilidade de prover serviços de tráfego aéreo dentro do espaço aéreo sobre seu território fa-lo-á sem abdicar, no entanto, da soberania sobre seu próprio território.

**3.3** Os procedimentos contidos nesta Carta são suplementares às Normas e Práticas Recomendadas da OACI nos Anexos 2 e 11, Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea (Documento 4444) e Procedimentos Suplementares Regionais (Doc 7030). Esses procedimentos detalham as condições sob as quais a responsabilidade pelo provisionamento dos serviços de tráfego aéreo deverá ser transferida entre os órgão ATS mencionados no parágrafo 1.1 acima.

**3.4** Esta Carta de Procedimentos formaliza também a delegação de responsabilidade do ACC Joanesburgo – Oceânico para o ACC Atlântico, e vice-versa, para a provisão dos serviços de tráfego aéreo entre as aquelas partes do espaço aéreo que se situam entre os limites da FIR Oceânico e os pontos acordados para transferência de responsabilidades, conforme definido no parágrafo 6.1. O estabelecimento de pontos de transferência está baseado em considerações operacionais apenas e não contribui nem pode, portanto, ser invocada para outros propósitos fora deste contexto.

## **4 ALTERAÇÕES**

**4.1** Qualquer alteração permanente a esta Carta de Procedimentos, incluindo seu cancelamento ou substituição, requer a aprovação do órgão ATS concernente. Isto se aplica tanto à substância da alteração como à sua data de aplicabilidade. Qualquer alteração deverá ser efetuada no contexto de uma reunião entre os dois órgãos, ou por troca de correspondência, ou através da troca de mensagens AFTN, com a confirmação de todos os signatários.

**4.2** Quando qualquer variante temporária destes procedimentos puder ser acordada entre os supervisores do ACC concernentes, tal como especificado no parágrafo 12 a seguir, alterações permanentes a este documento deverão entrar em vigor apenas na forma de alteração por escrito, devidamente assinada pelos representantes autorizados.

## **5 PROCEDIMENTOS**

### **5.1 MOVIMENTAÇÃO E MENSAGENS DE CONTROLE**

#### **5.1.1 PLANOS DE VOO**

As mensagens do Plano de Voo (FPL) deverão ser transmitidas para os voos com origem dentro de uma FIR e entrando em outra FIR, a fim de que possam ser recebidas com um mínimo de 30 minutos antes da hora prevista para a aeronave sobrevoar o limite comum das FIR.

#### **5.1.2 MENSAGENS DE PARTIDA**

As Mensagens de Partida (DEP) deverão ser transmitidas para todos os voos internacionais, se possível, logo após a decolagem da aeronave.

#### **5.1.3 ESTIMADOS**

As Mensagens de Estimado (EST) deverão ser transmitidas para todos os voos que atravessem o limite comum das FIR, com tempo suficiente para permitir seu recebimento pelo órgão de recepção ATS com pelo menos 30 minutos antes da hora prevista de passagem da aeronave sobre os pontos de transferência.

#### **5.1.4 COORDENAÇÕES**

As Mensagens de Coordenação (CDN) deverão ser transmitidas, tão logo possível, sempre que a hora estimada sobre o ponto de transferência registre uma diferença de 3 minutos, ou mais, em relação à hora estimada original passada, ou quando for planejada uma alteração do nível autorizado e/ou da trajetória de cruzamento, utilizando a ordem de prioridade estabelecida em 5.2.2.

#### **5.1.5 ACEITAÇÃO**

As Mensagens de Coordenação (EST e CDN) transmitidas pela AFTN requerem aceitação operacional, na forma de uma mensagem de aceitação (ACP), a ser transmitida para o órgão de transferência.

## **5.2 PROCEDIMENTOS PARA TRANSMISSÃO E COORDENAÇÃO DE MENSAGENS**

**5.2.1** As Mensagens FPL/DEP deverão ser transmitidas via AFTN. FAORZPZX deverá ser o único endereço AFTN usado para todas as mensagens ATS e planos de voo com referência ao espaço aéreo da África do Sul. No caso de uma falha da AFTN, essas mensagens deverão ser transmitidas por quaisquer outros meios disponíveis tais como fax, voz, etc.

**5.2.2** As Mensagens de Coordenação (EST, CDN e ACP) deverão ser normalmente transmitidas utilizando-se o ATS direto, conforme a seguinte ordem de prioridade:

- Discagem Direta Internacional (DDI)
- HF/RTF
- Através de outros órgãos ATS
- Através de outras aeronaves e pela AFTN

**5.2.3** As Mensagens de Coordenação deverão ser iniciadas com tempo suficiente para permitir sua recepção pelo órgão ATS receptor com, pelos menos, 30 minutos de antecedência em relação à hora estimada para aeronave passar sobre o ponto de transferência.

**5.2.4** O Órgão ATS transferidor não deverá alterar as condições acordadas para transferência, a menos que acordo prévio tenha sido obtido do órgão aceitante.

**5.2.5** Todas as emissões de NOTAM (series A, B e C) pelos Estados signatários deverão ser distribuídas por AFTN / AHMS para todos os outros Estados signatários sem demora.

## **5.3 OPERAÇÕES PRÓXIMAS AOS LIMITES**

**5.3.1** O ACC Joanesburgo - Oceânico e o ACC Atlântico deverão coordenar os detalhes significativos de quaisquer voos conhecidos que estejam operando, ou que tencionem operar a/ ou dentro de 50NM do limite das FIR.

## **5.4 ALTERAÇÃO DE NÍVEIS**

**5.4.1** Depois de o estimado ter sido estabelecido para o TCP, os órgãos ATS deverão coordenar qualquer alteração de nível de voo antes de a aeronave cruzar o TCP.

## **5.5 FALHA NAS COMUNICAÇÕES**

**5.5.1** Na eventualidade de falha total nas comunicações entre os órgãos ATS envolvidos, uma aeronave que parte deverá receber autorização apenas para um Nível de Voo que possa ser atingido antes do ponto de transferência de controle (referido no parágrafo 7.1). Se esse nível de voo for inferior àquele especificado no Plano de Voo, a aeronave deverá ser instruída a solicitar autorização para um nível superior, diretamente ao órgão aceitante e posteriormente obter autorização do órgão transferidor para subir até o nível aprovado pelo órgão aceitante.

**5.5.1.1** No caso de falha total nas comunicações entre os órgãos ATS, o órgão ATS transferidor dará instruções à aeronave, com pelo menos 10 minutos antes do Ponto de

Transferência de Controle (TCP), para estabelecer contato com órgão ATS aceitante, a fim de fornecer-lhe os dados de voo necessários e retornar com informações a respeito.

### 5.6 MEIOS DE COMUNICAÇÃO ALTERNATIVOS

Se os meios para comunicação estipulados não estiverem disponíveis, deverão ser usados os seguintes meios alternativos, na ordem de prioridade apresentada:

<b>Número de Telefone</b>	<b>ACC SBAO</b>	<b>ACC FAJS</b>
Telefone 1	00 55 81 2129 8330	00 27 11 928 6456
Telefone 2	00 55 81 3322 4107	00 27 11 928 6452
Telefone 3	00 55 81 2129 8388	00 27 11 928 6453
Telefone 4	00 55 81 3462 2742	00 27 11 928 6578
FAX 1	00 55 81 3462 4927	00 27 11 395 1045
e-mail 1	-	-

### 5.7 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

5.7.1 A atribuição de frequências para transferência de comunicações é a seguinte:

#### 5.7.1.1 Frequências Principais:

<b>ROTA ATS</b>	<b>INDICATIVO DE CHAMADA ATSU</b>	<b>FREQUÊNCIAS</b>
FIR Joanesburgo Oceânica	Johannesburg Oceanic	5565 kHz
		6559 kHz
		8861 kHz
		13315 kHz
		17955 kHz
		21926 kHz
FIR Atlântico	Atlantico Centre	5565 kHz
		8861 kHz
		10096 kHz
		13357 kHz
		17955 kHz

#### 5.7.1.2 Frequências Secundárias:

<b>ROTA ATS</b>	<b>INDICATIVO DE CHAMADA ATSU</b>	<b>FREQUÊNCIAS</b>
Joanesburgo Oceânica	Johannesburg Oceanic	5565 kHz
		6559 kHz
		8861 kHz
		13315 kHz
		17955 kHz
FIR Atlântico	Atlantico Centre	21926 kHz
		3452 kHz
		4684 kHz
		6649 kHz
		8855 kHz
		13315 kHz

**Nota:** Os órgãos ATS deverão fazer regularmente intercâmbio de informações sobre as frequências em uso.

**5.7.2** As aeronaves deverão ser instruídas a estabelecer comunicação com o órgão ATS aceitante no ponto de transferência de comunicações. O ponto de transferência de comunicações pode não coincidir necessariamente com o ponto de transferência de controle na mesma rota (vide parágrafo 6.1).

**5.7.3** Com referência ao parágrafo 4.2.12 da Seção VIII do PANSRAC, o órgão ATS aceitante não necessita, dentro da sua rotina, notificar o órgão ATS transferidor de que foi restabelecida radiocomunicação com a aeronave que está sendo transferida.

**5.7.4** Se o órgão ATS aceitante não conseguir estabelecer contato com a aeronave transferida, dentro de um período de 5 minutos após seu estimado sobre o ponto de transferência de controle, deverá tentar utilizar outras frequências móveis incluindo 121.5 MHz, e finalmente fazer uma tentativa através de outras aeronaves. Se as suas tentativas não forem, mesmo assim, bem sucedidas, deverá então informar o órgão ATS transferidor, a fim de que possam ser tomadas as medidas adequadas.

**5.7.5** Sempre que um dos órgãos ATS tomar conhecimento de que uma aeronave não consegue estabelecer ou manter radiocomunicação com o órgão ATS responsável pelo espaço aéreo dentro do qual essa aeronave estiver operando, deverá envidar esforços no sentido de transmitir as mensagens pertinentes.

## 6 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADE

**6.1** A responsabilidade pela prestação dos serviços de tráfego aéreo deverá ser transferida para os órgãos aceitantes nos seguintes pontos significativos:

Rota ATS	Transferência de Controle	Transferência de Controle
Todas as Rotas ATS	Limites das FIR	Limites das FIR

**6.2** Se a transferência de responsabilidade for solicitada em outros pontos, além dos especificados no parágrafo 6.1 acima, a transferência deverá ser coordenada individualmente para cada voo.

**6.3** O órgão ATS aceitante não deverá modificar as autorizações ATC da aeronave transferida até que tenha dado informação de passagem no ponto de transferência de controle apropriado, a menos que especificamente acordado pelo órgão ATS transferidor.

**6.4** Não há necessidade de mensagens adicionais para transferência ou aceitação, a menos que solicitado pelo órgão ATS que recebe o tráfego.

## 7 NÍVEIS DE VOO

**7.1** Normalmente deverá ser atribuído um nível de voo às aeronaves de acordo com a tabela de níveis de cruzeiro do Apêndice 3 do Anexo 2 – Regras do Ar.

**7.2** Desvios do acima exposto podem ser acordados entre os controladores responsáveis, com base em cada caso, dentro do espaço aéreo controlado.

## 8 ESPAÇO AÉREO RVSM

**8.1** O espaço aéreo da Região AFI entre FL290 e FL410 inclusive, que encerra todas as FIR na Região AFI, é designado de espaço aéreo RVSM da AFI, e somente é efetivado quando a RVSM for implementada.

**8.2** Não há nenhum espaço aéreo de transição dentro espaço aéreo RVSM AFI.

### 8.3 Procedimentos para Espaço Aéreo RVSM AFI

**8.3.1** Os procedimentos RVSM aplicáveis no espaço aéreo RVSM da AFI estão contidos no Doc. 7030/4 – Procedimentos Suplementares Regionais - Região Oceânica da África. Os procedimentos detalhados estão contidos no Manual de Operações ATC para o RVSM na Região da AFI

**8.3.2** Aeronave aprovada RVSM e aeronave não aprovada RVSM que entrarem em espaço aéreo RVSM a partir de espaço aéreo não aprovado RVSM deverão ser situadas em níveis de voo conforme a Tabela de Níveis de Cruzeiro publicada no Anexo 2, Apêndice 3 (a).

**8.3.3** A seguinte Tabela contém os FL RVSM aplicáveis no Espaço Aéreo RVSM:

<i>Níveis de cruzeiro por direção de voo–FL280 a FL430</i>	
Rotas de 180 a 359 graus	Rotas de 000 a 179 graus
	FL410
FL400	
	FL390
FL380	
	FL370
FL360	
	FL350
FL340	
	FL330
FL320	
	FL310
FL300	
	FL290
FL280 (nível não RVSM abaixo do espaço RVSM)	

### 8.4 OPERAÇÕES DE VOO DENTRO DO ESPAÇO AÉREO RVSM

**8.4.1** Com exceção de aeronaves do Estado, como definido no Artigo 2 da Convenção de Chicago (Doc.7333), somente aeronaves aprovadas RVSM deverão ser aprovadas para operar dentro do espaço aéreo RVSM.

### 8.5 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA PARA SEPARAÇÃO AUMENTADA

**8.5.1** Os ACC Joanesburgo Oceânico e o Atlântico considerarão o aumento da separação vertical dentro de áreas do espaço aéreo RVSM quando houver informes de piloto de turbulência maior do que moderada. Será aumentado o mínimo de separação vertical entre todas as aeronaves dentro de áreas onde turbulência significativa for informada.

## **9 MÍNIMOS DE SEPARAÇÃO**

**9.1** A separação longitudinal mínima para todos os voos operando entre as duas FIR é de 10 minutos.

**9.2** Se a aeronave não possuir certificação RNP 10, a separação mínima será de 20 minutos.

**9.3** A separação lateral mínima entre aeronaves no mesmo nível de voo deverá ser de 50NM. Como alternativa, aeronaves separadas por 2° de latitude deverão ser consideradas como separadas lateralmente.

**9.4** Se a aeronave não possuir certificação RNP 10, a separação lateral mínima será de 100NM.

**9.5** Quando a aeronave que seguir outra for mais veloz que a precedente, o órgão transferidor deverá notificar o órgão aceitante, a fim de obter sua aprovação para as condições de transferência de controle.

**9.6** Se a situação operacional assim o exigir, pode ser acordado entre os supervisores ATS um aumento temporário da separação mínima. Esse desvio das normas deverá cessar assim que as circunstâncias o permitirem.

## **10 LIMITE DE AUTORIZAÇÃO**

**10.1** O limite de autorização deverá ser normalmente o aeródromo de destino. No entanto, se a coordenação necessária não puder ser efetivada a tempo, por exemplo, devido a falhas na comunicação entre os órgãos ATS, o limite de autorização deverá ser o ponto de transferência e a aeronave deverá então ser instruída a solicitar subseqüentes autorizações ao órgão aceitante, antes de ultrapassar esse ponto.

## **11 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA**

**11.1** Os órgãos ATS deverão manter-se atualizados acerca da informação SIGMET e das condições meteorológicas nos aeródromos de destino dentro das suas respectivas FIR, sempre que tais condições possam ficar abaixo dos mínimos meteorológicos para a operação das aeronaves e conseqüentemente possam ocasionar um desvio da rota ou um período de espera para melhoria das condições meteorológicas.

## **12 DESVIOS**

**12.1** O desvio temporário dos procedimentos descritos nesta Carta de Procedimentos deverá ser permitido somente em circunstâncias excepcionais e em coordenação prévia, caso a caso, pelos supervisores dos órgãos ATS responsáveis.

**12.2** Quaisquer desvios desses procedimentos, que possam surgir devido a uma emergência ou que sejam aplicados para garantir a segurança do tráfego aéreo, deverão ser imediatamente informados aos outros órgãos ATS envolvidos e deverão ser cancelados assim que as circunstâncias que os causaram deixarem de existir.

## **13 PLANO DE CONTINGÊNCIA**



**13.1** Encontram-se no Apêndice A-B as rotas de contingência e adequações para assegurar a continuação de fluxo de tráfego aéreo de passagem através da FIR Joanesburgo Oceânica no caso de interrupção dos serviços de tráfego aéreo e serviços relacionados de apoio dentro da referida FIR.

## **14 REVISÃO**

**14.1** Esta Carta de Procedimentos estará sujeita a revisão, sempre que ocorrer uma alteração nas Normas e Práticas Recomendadas da OACI, nos Procedimentos Suplementares Regionais, nos Procedimentos Operacionais Padrões, na AIP ou nas Instruções para Estação Fixa local, que poderiam afetar os procedimentos contidos nesta Carta de Procedimento, ou quando novas facilidades de comunicação ou serviços de tráfego aéreo, que poderiam afetar esses procedimentos, forem estabelecidos.

**14.2** Por qualquer outra razão que torne aconselhável uma alteração destes Procedimentos e anexos com eles relacionados, o órgão ATS deverá propor a revisão pertinente com a aprovação do ATS e da Autoridade da Aviação Civil (conforme determinado pela Autoridade Estatal).

**14.3** Quando ocorrer um período inferior a trinta (30) dias, entre a data em que foi identificada a necessidade de uma alteração nestes Procedimentos e a data efetiva da alteração dos mesmos, a respectiva Autoridade de Aviação Civil ou seus representantes deverão chegar a um acordo, via telefone, confirmado, em seguida, por mensagem, via fax, assinado por todas as partes envolvidas, sobre a natureza das alterações, que deverão ser publicadas e transmitidas aos controladores de tráfego aéreo envolvidos por instrução local adequada. O intercâmbio formal das cópias assinadas dos documentos alterados deverão ocorrer o mais breve possível.

**14.4** Para o plano de contingência, no caso de uma interrupção parcial ou total dos serviços de tráfego aéreo entre as FIR Atlantico e Joanesburgo Oceânica, vide Apêndice A. Não há necessidade de assinar o apêndice A (Vide parágrafo 1.5 do apêndice A para atualização dos planos de contingência).

## **15 SIGNATÁRIOS AUTORIZADOS**

Data : 18 de julho de 2013

Pelo ACC JOANESBURGO

Pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo

Nome:

JOHNNY SMIT

CAP. QOECTA MAURUZAN R. BATISTA

TTítulo: Gerente dos Serviços de  
Tráfego Aéreo:  
Joanesburgo

Chefe da OTTA-CINDACTA III

## **APÊNDICE A À CARTA DE ACORDO**

### **MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA A SEREM APLICADAS NOS CASOS DE INTERRUPÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO NAS FIR ATLÂNTICO E JOANESBURGO OCEÂNICA.**

#### **1 INFORMAÇÃO GERAL**

O objetivo deste Plano de Contingência é o de estabelecer procedimentos para a admissão de voos internacionais no espaço aéreo das FIR ATLÂNTICO e JOANESBURGO OCEÂNICA, no caso de uma interrupção parcial ou total dos serviços de tráfego aéreo como também a manutenção de um movimento organizado e seguro.

Para assegurar um procedimento seguro e organizado, são estabelecidos os seguintes princípios:

- 1.1 O Órgão Central de Gerenciamento do Espaço Aéreo (CAMU) é o Órgão Central designado pela África do Sul para coordenar as ações deste Plano.
- 1.2 O Centro de Gerenciamento do Tráfego Aéreo (CGNA) é o Órgão Central designado pelo Brasil para coordenar as ações deste Plano
- 1.3 No caso de falha de comunicação ar/terra, o ATS dará apoio nas frequências VHF e HF disponíveis, respectivamente, em cada ACC ou APP que tenha recebido a atribuição de prover o ATS em uma determinada porção de espaço aéreo, constante nas publicações, ou em qualquer outras designadas pelos Órgãos Centrais.
- 1.4 Os Órgãos Centrais têm a competência para ativar as medidas iniciais incluídas no presente Plano de Contingência, após avaliarem a situação e planejarem as ações necessárias com o objetivo de regularem as operações aéreas.
- 1.5 Os Órgãos Centrais tomarão as medidas necessárias para emitir NOTAM correspondente, de acordo com a situação de contingência. Se a situação for previsível, deve ser emitido um NOTAM com, pelo menos, 48 horas de antecipação.
- 1.6 Os Órgãos Centrais têm competência para atualizar este Plano de Contingência e informar os Órgãos envolvidos.

#### **2 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AOS ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS:**

- 2.1 Transmitir as mensagens de tráfego aéreo para o ACC contingente, como também uma mensagem de estimado (EST) para a primeira FIR depois da FIR contingente, de acordo com os procedimentos normais previstos.
- 2.2 Autorizar a entrada de aeronave na FIR contingente, de acordo com o que está previsto neste Plano.

- 2.3 Aguardar orientações do Órgão Central para o emprego dos ajustes necessários nas medidas de contingência correspondentes, até o momento em que o sistema voltar à normalidade.
- 2.4 Coordenar com os Órgãos ATS da FIR contingente, de acordo com as instruções do Órgão Central, pelos circuitos de coordenação ATS ou outros disponíveis, pelo menos, 30 minutos antes do estimado nos pontos de entrada e de saída da FIR contingente;
- 2.5 No caso de interrupção total, instruir todos os pilotos de aeronave a manterem o último nível e velocidade aplicados enquanto sobrevoarem a FIR contingente.
- 2.6 No caso de interrupção total, considerar atentamente que a aeronave deverá ser nivelada, de acordo com o que está previsto neste Plano, pelo menos, 10 minutos antes da entrada na FIR contingente.
- 2.7 Instruir a aeronave a tentar estabelecer comunicação com os Órgãos ATS adjacentes, pelo menos, 5 minutos antes da hora prevista de entrada na FIR subsequente.
- 2.8 Observar que, em caso de interrupção total ou parcial da provisão do serviço de tráfego aéreo, a entrada na FIR contingente cessará até que a situação seja avaliada e o Plano de Contingência seja implementado pelo Órgão Central.
- 2.9 Observar que, durante a ativação do Plano de Contingência, não serão permitidos voos de aeronaves não-aprovadas RVSM, no espaço aéreo RVSM, sem nenhuma exceção.

### **3 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS, NO CASO DE UMA INTERRUPÇÃO TOTAL DA PROVISÃO DO SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO, ÀS AERONAVES QUE SOBREVOM AS FIR ATLÂNTICO E JOANESBURGO OCEÂNICA.**

Para entrada na FIR contingente, os seguintes procedimentos deverão ser de observância obrigatória:

- 3.1 A separação longitudinal mínima será de 15 minutos para aeronaves no mesmo nível de voo e rota previstos, nos pontos de entrada da FIR contingente, quando a aeronave subsequente possuir velocidade igual ou menor que a aeronave precedente.
- 3.2 A aeronave com velocidade superior à da aeronave precedendo somente deverá efetuar entrada na FIR contingente após prévia coordenação com os Órgãos ATS designados pelo Órgão Central.
- 3.3 Nos casos, quando a aeronave em voo, antes de entrar na FIR contingente, não tiver condições para efetuar um sobrevoos, como mencionado acima, terá que ser coordenada com os Órgãos ATS designadas pelo Órgão Central.
- 3.4 Para manter a separação mínima, vertical, lateral e longitudinal, as aeronaves que irão sobrevoar a FIR contingente terão que usar os níveis de voo e rotas que as conduzem às FIR Atlântico e Joanesburgo Oceânica ou vice-versa, de acordo com a tabela seguinte:

<b><u>Encaminhamento do Tráfego entre a África do Sul (Oceânico) e o ACC Atlântico</u></b> <b><u>Rotas de Contingência</u></b>	
<b><u>ROTA ATUAL</u></b> <b><u>FIR JOANESBURGO PARA FIR</u></b> <b><u>ATLÂNTICO</u></b>	<b><u>ROTA DE CONTINGÊNCIA</u></b> <b><u>FIR JOANESBURGO PARA FIR</u></b> <b><u>ATLÂNTICO</u></b>
ITMEK DCT CIDER	Permanece ITMEK DCT CIDER no FL280
<b><u>ROTA ATUAL</u></b> <b><u>FIR ATLÂNTICO PARA FIR</u></b> <b><u>JOANESBURGO</u></b>	<b><u>ROTA DE CONTINGÊNCIA</u></b> <b><u>FIR ATLÂNTICO PARA FIR</u></b> <b><u>JOANESBURGO</u></b>
CIDER DCT ITMEK	Permanece CIDER DCT ITMEK no FL270 ou FL370

<b><u>Encaminhamento do Tráfego entre a África do Sul (Oceânico) /FIR Luanda e FIR</u></b> <b><u>Rochambeau</u></b> <b><u>Rotas de Contingência</u></b>	
<b><u>ROTA ATUAL</u></b> <b><u>FIR JOANESBURGO/LUANDA PARA</u></b> <b><u>FIR ROCHAMBEAU</u></b>	<b><u>ROTA DE CONTINGÊNCIA</u></b> <b><u>FIR JOANESBURGO/LUANDA PARA</u></b> <b><u>FIR ROCHAMBEAU</u></b>
BUXIR UL375 USENA UL375 ETAXO UL375 EGIMI no FL280	Permanece BUXIR UL375 USENA UL375 ETAXO UL375 EGIMI no FL280
<b><u>ROTA ATUAL</u></b> <b><u>FIR ROCHAMBEAU PARA FIR</u></b> <b><u>LUANDA/JOANESBURGO</u></b>	<b><u>ROTA DE CONTINGÊNCIA</u></b> <b><u>FIR ROCHAMBEAU PARA FIR</u></b> <b><u>LUANDA/JOANESBURGO</u></b>
EGIMI UL375 ETAXO BUTOG USENA BOLUM OSEPA ALENI	EGIMI UL375 ETAXO BUTOG USENA BOLUM OSEPA UVGOD ABV UPV UQ11 UQ19 AVAGO no FL330

**4 LISTA DOS PONTOS DE CONTATO (POC) DE TODOS OS ESTADOS ENVOLVIDOS.**

Informações de Contato para os Estados durante situações de contingência

<u>ESTADO</u>	<u>POC</u>	<u>TEL</u>	<u>FAX</u>	<u>E-MAIL</u>
<u>Brasil</u> ACC ATLANTICO	Ernane Roza de Castro	00 55 81 21298141	00 55 81 34624927	<a href="mailto:ernanecastro@hotmail.com">ernanecastro@hotmail.com</a>
	Mauruzan R. Batista	00 55 81 21298330		<a href="mailto:mauruzan@hotmail.com">mauruzan@hotmail.com</a>
<u>Brasil</u> ACC ATLANTICO	Ricardo Antonio	00 55 81 21298330	00 55 81 34624927	<a href="mailto:Ricardoantonio.rictric.silva@gmail.com">Ricardoantonio.rictric.silva@gmail.com</a>
<u>África Sul</u> ACC Joanesburgo	Johnny Smit	+27 (11) 928 6526 Cell (+27) 82 823 8450	+27 (11) 395 1045	<a href="mailto:johnnys@atns.co.za">johnnys@atns.co.za</a>

### **3 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**3.1** As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>, acessando o link específico da publicação.

**3.2** Os casos não previstos nesta instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.