

# **BRASIL**

**MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA**

**DEPARTAMENTO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**

Av. General Justo, 160 – CEP 20021-130 – Rio de Janeiro/RJ

<http://www.decea.gov.br>

**AIC  
N  
56 / 18  
08 NOV 2018**

## **NOVA CIRCULAÇÃO IFR E VFR NA TMA VITÓRIA**

*Período de Vigência: 08 de novembro de 2018 a 08 de novembro de 2019*

### **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

#### **1.1 FINALIDADE**

Esta Circular de Informação Aeronáutica (AIC) tem por finalidade divulgar a reestruturação da circulação aérea na TMA Vitória por meio da publicação de nova circulação IFR, convencional e PBN, e de nova circulação VFR.

#### **1.2 ÂMBITO**

As informações e disposições contidas nesta AIC aplicam-se à TWR-VT, ao APP-VT, bem como aos pilotos e exploradores de aeronaves que operam na TMA Vitória.

#### **1.3 CONCEITOS E ABREVIATURAS**

AAL Administrador Aeroportuário Local

BD Base de Dados

EPTA-VT Estação Prestadora de Comunicações e Serviço de Tráfego Aéreo de Vitória

FMS Sistema de Gerenciamento de Voo

NavDB Base de dados de Navegação

PSNA Provedor de Serviço de Navegação Aérea

REA Rota Especial de Aeronaves

VAC Carta de Aproximação Visual

### **2 REESTRUTURAÇÃO DA TMA VITÓRIA**

**2.1** A nova circulação da TMA Vitória entrará em vigor às 0000 UTC do dia 08 NOV 2018 AIRAC.

**2.2** A nova circulação inclui a adoção dos conceitos advindos da PBN, tais como CDO, CCO e *four corner*.

**2.3** Essa circulação permitirá, junto com a prestação do ATS com vigilância, iniciada em 2017, um melhor aproveitamento do espaço aéreo, especialmente considerando-se as características

específicas da circulação aérea desta Terminal, tais como a circulação *offshore* de aeronaves de asas rotativas.

### 3 BENEFÍCIOS DA REESTRUTURAÇÃO

3.1 A reestruturação da TMA Vitória, com a introdução PBN, tem como objetivos:

- a) Melhorar os níveis de segurança operacional, com a redução da carga de trabalho de ATCO e pilotos por meio do estabelecimento de janelas de altitudes e a diminuição dos cruzamentos entre procedimentos de chegada e saída e entre as trajetórias IFR e VFR;
- b) Melhorar a circulação da TMA, por meio do estabelecimento de trajetórias mais previsíveis e diretas;
- c) Apoiar a operação IFR e VFR da nova pista de pouso e decolagem (RWY 02/20) de SBVT; e
- d) Reorganizar a circulação *offshore*.

3.2 A reorganização da circulação *offshore*, apresentada em 3.1 3.1 d) acima, possibilitou reduzir o impacto operacional sobre estes voos e os voos IFR, por meio da redução da interação entre as duas circulações. Deste modo, as aeronaves *offshore* poderão decolar e pousar em SBVT com pouca ou nenhuma interferência com a operação IFR, considerando-se a operação nas duas pistas.

### 4 TERMINAL VITÓRIA

4.1 Os limites laterais e verticais e fixos de entrada e saída da TMA Vitória foram mantidos durante a implementação do conceito PBN, não tendo nenhuma alteração nestas informações após o dia 08 NOV 2018.

### 5 PADRÕES DE UTILIZAÇÃO DE PISTA

5.1 Com a inauguração e homologação da RWY 02/20 para operação de DEP e ARR IFR, o padrão operacional de SBVT será:

- a) Padrão 02/06:
  - Aproximações e decolagens IFR: RWY 02;
  - Aproximações e decolagens VFR: RWY 06.
- b) Padrão 20/24:
  - Aproximações IFR e VFR: RWY 24;
  - Decolagens IFR: RWY 20;
  - Decolagens VFR (*offshore*): RWY 24.

5.2 O padrão operacional preferencial para SBVT, tendo em vista os ganhos operacionais de circulação e fluxo de tráfego aéreo, será o Padrão 02/06. Esta operação poderá ser feita com componente de vento de cauda de até 6 nós.

NOTA: Caso a operação com vento de cauda seja incompatível com a operação da aeronave, cabe ao piloto informar antecipadamente tal situação ao APP-VT, solicitando autorização para aproximação para outra pista. Neste caso, o APP-VT irá ajustar a navegação da aeronave, de acordo com o tráfego existente na TMA.

**5.3** As aproximações no Padrão 20/24 normalmente serão feitas para a RWY 24, tendo em vista o maior apoio de auxílios à navegação, visuais e eletrônicos, instalados nesta pista. Entretanto, se as condições meteorológicas forem favoráveis, as aproximações poderão ser autorizadas para a RWY 20.

**5.4** A aproximação simultânea de aeronave de asa fixa para a RWY 02 e de asa rotativa para a RWY 06 somente poderá ser feita em VMC, com o helicóptero operando sob VFR. Neste caso, o APP irá fornecer a informação de tráfego em aproximação para a pista adjacente para ambas as aeronaves.

**5.5** Durante a operação no Padrão 02/06, as aproximações VFR de aeronaves de asa rotativa para a RWY 06 poderão ocorrer de maneira independente às operações IFR para a RWY 02. Para tal, as aeronaves de asa rotativa deverão realizar sua aproximação para os primeiros 600 m da RWY 06 (

Figura 1 – Área de pouso VFR para aeronaves de asa rotativa RWY 06

**5.6** ), não devendo ultrapassar, durante o pouso, o través da TWY B. Em caso de arremetida, esta deverá ser realizada com curva à esquerda, prosseguindo para ingresso na perna do vento do circuito de tráfego.

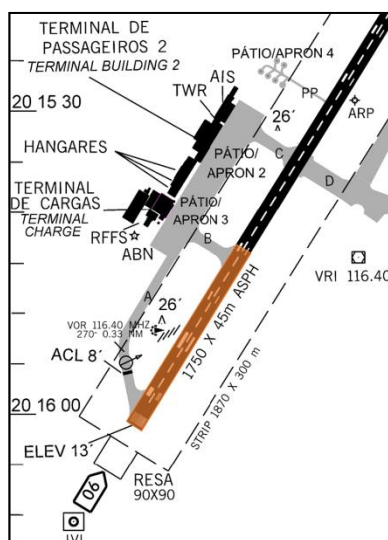


Figura 1 – Área de pouso VFR para aeronaves de asa rotativa RWY 06

**5.7** Durante a operação no Padrão 20/24, as decolagens VFR de aeronaves de asa rotativa da RWY 24 poderão ocorrer de maneira independente às operações IFR para a RWY 20. Para tal, as aeronaves de asa rotativa poderão iniciar sua decolagem a partir da TWY PP (Figura 2), mantendo o rumo da pista até sobrevoar a cabeceira oposta, prosseguindo, então, para o fixo ARVIR, sob coordenação do APP-VT.

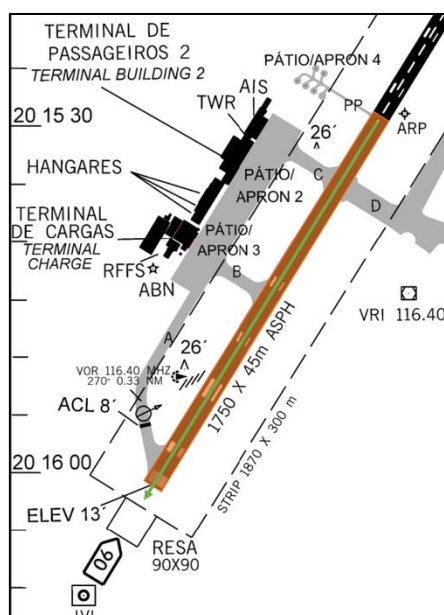


Figura 2 – Área de decolagem VFR para aeronaves de asa rotativa RWY 24

## 6 CIRCULAÇÃO IFR

**6.1** A circulação IFR da nova TMA-VT foi estabelecida com base no conceito *four corner* com STAR fechada, possibilitando circulações tanto para as RWY 02/06 quanto para as RWY 20/24 sem grandes alterações de trajetórias.

**6.2** Isso reduz a complexidade do espaço aéreo e possibilita um padrão operacional mais simples, tanto para ATCO quanto para pilotos, além de reduzir as manobras necessárias para ajustar o fluxo de tráfego aéreo no caso de mudança de pista.

## 7 CIRCULAÇÃO OFFSHORE

**7.1** A circulação *offshore* da nova TMA-VT foi desenvolvida de modo a reduzir a interação com a circulação IFR e, deste modo, permitir operações independentes entre estas duas circulações. Para tal, foi necessário estabelecer novas trajetórias de pouso e decolagem, e de chegada e saída para as plataformas marítimas.

**7.2** As rotas entre SBVT e as plataformas marítimas foram disponibilizadas na ERC L2 de 11 OCT 2018 e as trajetórias de chegada e saída estarão especificadas nos acordos operacionais entre a EPTA-VT e as empresas operadoras dos voos *offshore*.

## 8 CIRCULAÇÃO VFR

**8.1** A circulação VFR será feita por meio das novas REA da TMA-VT.

**8.2** Essencialmente as alterações feitas foram:

- a) Exclusão do corredor visual entre as posições SIVU e PORTO DE TUBARÃO e entre as posições PORTO DE TUBARÃO e JACARAÍPE, devido ao início de operação da RWY 02/20, de modo a assegurar a segurança das operações IFR e VFR nesses setores.

- b) Criação dos trechos entre as posições PONTA DA FRUTA e VIANA, entre as posições MANGUINHOS e JACARAÍPE e entre as posições POTIRI e NOVA ALMEIDA.

**8.3** As REA da TMA-VT são de observância obrigatória, podendo o APP-VT autorizar voos VFR fora destas, caso as condições operacionais da TMA-VT assim o permitam.

**8.4** Foram feitas, também, alterações nas VAC de SBVT. Esta nova circulação incluiu a entrada no circuito de tráfego a partir da posição CARIACICA e o deslocamento da entrada a partir da posição PORTO DE TUBARÃO para a posição MANGUINHOS.

## **9 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS**

### **9.1 BASE DE DADOS DE NAVEGAÇÃO DO FMS (NavDB)**

**9.1.1** Durante o período de transição entre a circulação atual e a nova circulação, prevê-se a possibilidade de algumas aeronaves não terem as NavDB atualizada, especialmente daquelas que estarão em voo no momento da entrada em vigor da nova circulação.

**9.1.2** Vale ressaltar que é dever do operador da aeronave realizar a atualização da NavDB. Para reduzir a probabilidade da ocorrência de NavDB desatualizadas nos dias a seguir à implementação da nova circulação, é imprescindível que os operadores realizem uma verificação destas bases de dados, conferindo se os procedimentos em vigor presentes no checklist da AIP Brasil constam no FMS de suas aeronaves.

**9.1.3** Entretanto, no caso de uma aeronave operando em SBVT não possuir a NavDB atualizada, a fim de mitigar o impacto operacional que isto causaria e, assim, manter o nível adequado de segurança operacional, os seguintes procedimentos deverão ser adotados:

- a) Aeronaves chegando: ao receber a autorização para a STAR, o piloto deverá comunicar não possuir o procedimento na NavDB e solicitar vetorização para o segmento de aproximação final da pista em uso. O APP-VT deverá autorizar a aeronave a aproximar por um das IAC constantes na Tabela 1, realizando a vetorização desta aeronave para o fixo de início do procedimento ou para interceptar a final deste, conforme as condições operacionais existentes na TMA-VT.
- b) Aeronaves saindo: O piloto deverá informar não possuir a NavDB atualizada e solicitar nova autorização. O APP deverá autorizar uma das SID constantes na Tabela 1. Caso a SID autorizada não leve a aeronave ao fixo de saída desejado, o APP irá vetorá-la a partir de 4000 ft para seu fixo de saída (MABSI, SEKMI, NIKSU ou GIDOD).

**9.1.4** Os procedimentos de contingência para o caso de NavDB desatualizada são os seguintes:

Tipo	RWY	Carta	Emenda	Observações
IAC	02	RNAV (GNSS) Z	AIRAC AMDT 10/18 21 JUN 18	Aeronaves não homologadas RNP APCH deverão cancelar IFR e prosseguir VFR ou solicitar prosseguir para o aeródromo de alternativa.
IAC	24	ILS Z	AIRAC AMDT 18/16 13 OCT 16	Caso, por motivo de componente de vento de cauda, não seja possível a aproximação para a RWY 24, a aproximação será feita para a RWY 02 (RNAV).
SID	02	RNAV BUVIM 1A	AIRAC AMDT 10/18 21 JUN 18	Decolar mantendo o perfil da SID autorizada e, caso esta não leve para o fixo de saída desejado, aguardar vetoração após 4000 ft para fixo de saída da TMA.
SID	20	RNAV VAPOK 1A	AIRAC AMDT 10/18 21 JUN 18	
SID	06	GIDOD 1D	AIRAC AMDT 22/16 08 DEC 16	
SID	24	MABSI 1B VRI 1B	AIRAC AMDT 22/16 08 DEC 16	

Tabela 1 – Procedimentos a serem autorizados às aeronaves com NavDB desatualizada

## **9.2 BASE DE DADOS DE PLANO DE VOO REPETITIVO**

**9.2.1** Como o projeto não incluiu em seu escopo modificação em rotas e nos fixos de entrada e saída da TMA, não se prevê impacto nos planos de voo repetitivos em vigor. Entretanto, caberá a cada operador aéreo realizar a análise e, caso julgado necessário, processar as alterações em sua base de dados de RPL.

## **9.3 RUÍDO AERONÁUTICO**

**9.3.1** O ruído aeronáutico é tema de competência exclusiva da ANAC, conforme o Inciso X do Artigo 8º da Lei nº 11.182, de 28 de setembro de 2005. Mitigá-lo, entretanto, é um trabalho de colaboração entre a ANAC, o DECEA, o PSNA, o AAL e a comunidade local.

**9.3.2** A circulação da nova TMA-VT levou em consideração as áreas sensíveis ao ruído aeronáutico presentes, mantendo ou melhorando as medidas mitigadoras já adotadas. Ademais, com a início de operação da RWY 02/20, que concentrará o maior volume de tráfego, as aproximações dar-se-ão, principalmente, sobre o mar.

**9.3.3** A circulação offshore foi pensada de modo a fazer com que os helicópteros cheguem a SBVT em uma altura mais elevada, também contribuindo com a redução do ruído aeronáutico sobre os bairros vizinhos ao aeroporto.

## **10 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**10.1** Esta AIC entra em vigor no dia 08 NOV 2018.

**10.2** Os critérios e procedimentos estabelecidos nesta AIC não dispensam os pilotos, operadores aeronáuticos e aeroportuários e órgãos envolvidos do cumprimento das demais disposições constantes nas legislações em vigor.

**10.3** 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.

**10.4** Os casos não previstos serão resolvidos pelo Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.