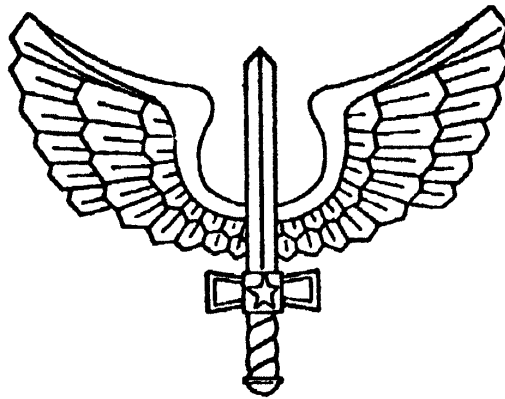


**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-16

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS
CENTROS DE CONTROLE DE CURITIBA E
RESISTÊNCIA**

2010

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-16

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS
CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA
CURITIBA E RESISTÊNCIA**

2010



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

PORTARIA DECEA Nº 51 / SDOP, DE 05 DE OUTUBRO DE 2010.

Aprova a edição da Circular de Controle do Espaço Aéreo que divulga a Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Curitiba e Resistência.

O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 1º, inciso III, da Portaria DECEA nº 67-T/DGCEA, de 20 de abril de 2010, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da Circular de Controle do Espaço Aéreo, CIRCEA 100-16, "Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Curitiba e Resistência", que com esta baixa.

Art. 2º Esta Circular entrará em vigor na data de sua publicação.

(a) Brig Ar LUIZ CLAUDIO RIBEIRO DA SILVA
Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA

(Publicado no Boletim Interno nº 192, de 08 outubro de 2010)

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	7
1.1	<u>FINALIDADE</u>.....	7
1.2	<u>ÂMBITO</u>.....	7
2	CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....	8
3	DISPOSIÇÕES FINAIS.....	27

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Divulgar a Carta de Acordo Operacional que estabelece os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo entre as Regiões de Voo (FIR) Curitiba e Resistência, definir os pontos para transferência de controle e de comunicações e detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os Centros de Controle de Área, partes desta Carta de Acordo.

1.2 ÂMBITO

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 serão aplicados a todo tráfego aéreo que cruzar o limite comum das FIR mencionadas no item anterior.

2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

A Carta de Acordo Operacional firmada entre o Brasil e a Argentina tem a redação a seguir:

“CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA ENTRE OS CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA DE CURITIBA E RESISTÊNCIA

1 INTRODUÇÃO

1.1 Data da efetivação: 17 de dezembro de 2009

1.2 Objetivo

1.2.1 O objetivo desta carta de acordo é estabelecer os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo entre as Regiões de Informação de Voo (FIR) Curitiba e Resistência, bem como os pontos de transferência de controle e comunicações, além de detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os centros de controle, partes desta Carta de Acordo Operacional.

1.3 Extensão

1.3.1 Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional suplementam ou detalham, quando for necessário, os procedimentos prescritos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) nos documentos pertinentes e serão aplicados a todo o tráfego aéreo que cruzar o limite comum das FIR mencionadas no item 1.2.1.

2 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO

2.1 Rotas ATS

2.1.1 O tráfego aéreo que cruzar o limite comum das FIR indicadas será encaminhado pelas rotas ATS especificadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) e Cartas de Navegação em Rota dos Estados envolvidos por este acordo.

NOTA: Poderão ser utilizadas trajetórias diferentes do estipulado no item 2.1.1, após coordenação prévia e acordo entre ambos os Centros de Controle, quando surjam circunstâncias que afetem a segurança do voo.

2.2 Ingresso de aeronaves sem plano de voo

2.2.1 PROIBIDO o ingresso de aeronaves nas FIR Resistência e Curitiba sem a apresentação do plano de voo.

3 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO

3.1 Quando for proporcionado o serviço de informação de voo, será efetuada a coordenação correspondente relacionada aos voos VFR e IFR que cruzarem o limite comum das Regiões de Informação de Voo. Esta coordenação incluirá a transmissão das seguintes informações sobre os voos em questão:

- a) Partes apropriadas do plano de voo atualizado;

- b) A hora estimada sobre o ponto de transferência acordado; e
- c) A hora que se efetuou o último contato com a aeronave.

3.1.2 As informações indicadas serão transmitidas pelo menos **15 (QUINZE) MINUTOS** antes que a aeronave saia da Região de Informação de Voo sob jurisdição do ACC de origem.

4. SERVIÇO DE CONTROLE DE ÁREA

4.1 Transferência de responsabilidades e de comunicações aeroterrestres gerais

4.1.1 A menos que se coordene de outra maneira, a responsabilidade para a prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo será transferida do centro transferidor para o centro aceitante quando este último receber a indicação de que a aeronave tenha sobrevoado o ponto de transferência, especificado para cada rota no **APÊNDICE 1** desta Carta de Acordo Operacional, ou outro ponto de transferência acordado.

4.1.2 Normalmente, as comunicações aeroterrestres serão transferidas 5 (cinco) minutos antes da hora em que se calcula que a aeronave chegará ao ponto de transferência acordado.

4.1.3 Não obstante o item anterior, quando as situações de tráfego assim o exigirem, o centro transferidor poderá retardar a transferência de comunicações até que a aeronave informe haver sobrevoado o ponto de transferência acordado.

4.1.4 No momento selecionado para efetuar a transferência de comunicações aeroterrestres, o centro transferidor autorizará as aeronaves a estabelecerem comunicação com o órgão ATS correspondente.

4.1.5 O centro transferidor notificará ao centro aceitante as instruções que tenham sido transmitidas ou que estejam prestes a ser transmitidas às aeronaves, antes que as mesmas estabeleçam comunicações com o órgão ATS correspondente.

4.1.6 Não será necessário que o centro aceitante informe ao centro transferidor quando assumir a responsabilidade indicada nos parágrafos anteriores, a menos que este assim o solicite.

4.1.7 O centro aceitante ajustar-se-á aos procedimentos prescritos pela OACI, caso não consiga comunicação com a aeronave objeto da transferência.

4.1.8 O código SSR deverá ser incluído na transferência de controle. Se não for atribuído um código à aeronave, será feito pelo centro aceitante, devendo o transferidor comunicá-lo oportunamente ao piloto. As trocas do código serão feitas quando for estritamente necessário.

4.2 Transferência de responsabilidades e de comunicações aeroterrestres no espaço aéreo RVSM

4.2.1 Além do estipulado nos parágrafos anteriores, deverão ser adotados os seguintes **procedimentos no espaço aéreo RVSM:**

4.2.1.1 Não serão aceitas transferências, entre ambos centros de controle de área, de aeronaves que não estejam aprovadas RVSM, com exceção de voos realizados por aeronaves de Estado, manutenção, entrega ou por razões humanitárias.

NOTA: Entende-se por aeronaves de Estado aquelas utilizadas em serviços militares, de alfândega ou de polícia, em conformidade com a Convenção de Aviação Civil Internacional.

4.2.1.2 As aeronaves não certificadas RVSM, com exceção das aeronaves de Estado, voos de manutenção, de entrega ou por razões humanitárias, deverão ser transferidas para os níveis de voo disponíveis abaixo do FL290 ou acima do FL410.

4.3 Mínimos de separação aplicáveis durante a transferência de controle

4.3.1 Separação longitudinal

4.3.1.1 O mínimo de separação longitudinal aplicável entre os voos a serem transferidos no mesmo nível de cruzeiro, na mesma rota ATS, ou em rotas ou trajetórias convergentes não será inferior ao especificado em cada caso no **APÊNDICE 1** desta Carta de Acordo Operacional.

4.3.2 Separação vertical

4.3.2.1 O mínimo de separação vertical aplicável entre os voos que serão transferidos na mesma rota ATS ou em rotas ou trajetórias convergentes não será inferior ao que se especifica na seguinte tabela:

AERONAVE	SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA		
	Abaixo do FL290	FL290- FL410	ACIMA DO FL410
Com aprovação RVSM	1 000 pés	1 000 pés	2 000 pés
Sem aprovação RVSM		2 000 pés *	

* Somente para aeronaves de Estado ou em voo de manutenção, entrega ou por razões humanitárias.

4.4 Níveis de voo utilizados

4.4.1 Os níveis de voo utilizados entre ambos ACC se encontram especificados no **APÊNDICE 2** desta Carta de Acordo Operacional.

4.4.2 A designação de níveis de voo para a transferência de responsabilidades será de acordo com o indicado no **APÊNDICE 1** desta Carta de Acordo Operacional, correspondendo os níveis da coluna “1” para as rotas entre 000° e 179° e os níveis da coluna “2” para as rotas entre 180° e 359°.

4.4.3 As aeronaves serão autorizadas a sobrevoar o ponto de transferência em voo nivelado, mantendo um nível de cruzeiro especificado, conforme o estabelecido no parágrafo anterior.

4.4.4 Não obstante e quando se tenha coordenado expressamente com o centro aceitante, o centro transferidor poderá autorizar as aeronaves para que cruzem o ponto de transferência em subida ou descida em relação ao nível de cruzeiro acordado previamente entre ambos ACC.

4.4.5 O centro transferidor **não deverá** trocar o Nível de Voo de uma aeronave cujo plano de voo tenha sido coordenado, sem antes haver obtido a aprovação do centro aceitante, exceto perante casos de emergência e/ou por condições meteorológicas adversas. Posteriormente, deverá informar as novas condições de voo ao centro aceitante, no menor tempo possível.

5 COORDENAÇÃO GERAL

5.1 Intercâmbio de mensagens ATS

5.1.1 A coordenação prévia à transferência de controle efetuar-se-á mediante o intercâmbio das mensagens ATS prescritas para esse fim no DOC 4444-ATM/501 (Gerenciamento de Tráfego Aéreo) da OACI e em especial os seguintes:

- RPL - Plano de voo repetitivo
- FPL - Plano de voo apresentado
- CPL - Plano de voo atualizado
- DEP - Decolagem
- EST - Estimado no limite
- CHG - Modificação
- CDN - Coordenação
- ALR - Alerta
- DLA - Atraso
- ACP - Aceitação

5.1.1.1 Utilizar-se-á o Circuito Oral ATS como meio de comunicação principal para a coordenação entre ambos os ACC.

5.1.1.2 Em caso de falha do Circuito Oral ATS, serão utilizados, como meios alternativos, os seguintes sistemas:

- a) AFTN
- b) Telefax: ACC Resistência (54-3722) 440939
 Operações Resistência: (54-3722) 436276
- c) Telefone ACC Curitiba (55-41) 356 3475 , 55 41 3251 5342
 Sala PNL do ACC Curitiba (55-41) 3251 5308, 55 41 3251 5388

5.1.1.3 Nos endereçamentos das mensagens ATS, serão utilizados o indicador de localidade publicado pela OACI e os designadores de 4 (quatro) letras, de acordo com o seguinte:

- a) ACC - Mensagens correspondentes aos voos IFR: ZQZX (Resistência e Curitiba);
- b) ACC - Mensagens correspondentes aos voos VFR: ZFZX (Resistência) e ZQZX (Curitiba); e
- c) ARO- Órgão de notificação dos serviços de tráfego aéreo: ZPZX (para a Argentina).

5.1.1.4 Com exceção do que se refere à transmissão de planos de voo repetitivos, os quais serão objetos de outra Carta de Acordo, o intercâmbio de informações efetuar-se-á normalmente como indicado no **APÊNDICE 3** desta Carta de Acordo Operacional.

5.1.1.5 O centro transferidor notificará ao centro aceitante as mudanças importantes nos dados transmitidos pelo Circuito Oral ATS ou abaixo na forma de mensagem CHG.

NOTA: As trocas importantes incluirão entre outras.

- a) As notificações recebidas das aeronaves indicando uma variação na velocidade média, de CINCO POR CENTO (5%) ou mais em relação ao mencionado no plano de voo; e/ou
- b) uma variação de 3 (TRÊS) minutos ou mais em relação à hora estimada sobre o ponto de transferência.

5.2 Tempo limite para coordenação prévia, expedição de autorizações iniciais, ou para autorizar mudanças no plano de voo

5.2.1 Para efeito da aplicação do Cap.10 do DOC.4444-ATM/501, solicitações de aprovação, o tempo limite para a coordenação prévia e expedição de autorizações iniciais será no mínimo **15 (QUINZE) MINUTOS** e no máximo **40 (QUARENTA) MINUTOS** de voo até o ponto definido para a transferência de controle.

5.3 Coordenações para operações de aeronaves sem aprovação RVSM que voarem no espaço aéreo RVSM

5.3.1 As coordenações para operações de aeronaves sem aprovação RVSM (aeronaves de Estado, voos de manutenção, entrega ou por razões humanitárias) que voarem no espaço aéreo RVSM seguem o mesmo procedimento dos parágrafos anteriores, exceto em relação às mensagens de estimado (EST).

5.3.1.1 As mensagens de estimado (EST) para todas as aeronaves sem aprovação RVSM (aeronaves de Estado, manutenção, primeira entrega ou humanitárias) que tiverem intenção de operar dentro do espaço aéreo RVSM e que cruzarem o limite comum de ambas as FIR deverão ser transmitidas **por, pelo menos, 30 (TRINTA) MINUTOS** antes do tempo estimado da aeronave sobre o ponto de transferência, com objetivo de planejar a integração do referido tráfego com uma separação vertical mínima de 2000 pés.

5.3.1.2 Deverá ser incluída uma indicação clara sobre o estado de aprovação de uma aeronave sem aprovação RVSM e sua solicitação para um tratamento especial como parte integrante da mensagem de estimado.

5.3.2 Coordenação oral de mensagens de estimado (EST) para operações de aeronaves sem aprovação RVSM.

5.3.2.1 Quando estiver sendo empregado um processo de coordenação oral para operações de aeronaves sem aprovação RVSM, o ACC que transmite uma mensagem de estimado deverá incluir ao final da mesma a informação contida no item 18 do Plano de Voo da OACI, sobre operações RVSM.

5.3.2.2 Caso seja aplicável, deverá incluir-se ao final da mensagem de estimado o termo “NEGATIVO RVSM Aeronave de Estado” ou “NEGATIVO RVSM Voo Humanitário” ou “NEGATIVO RVSM Voo de Manutenção”, ou “NEGATIVO RVSM Voo de Entrega”.

5.3.2.3 Para o caso de somente uma aeronave experimentar uma contingência em voo, as mensagens de coordenação associadas serão proporcionadas oralmente mediante descrição da causa da contingência. As mensagens de coordenação respectivas incorporarão, segundo o caso, a expressão:

- a) RVSM impossível devido a equipamento; ou
- b) RVSM impossível devido a turbulência, segundo o caso.

5.4 Suspensão das Operações RVSM

5.4.1 Os ACC Resistência e Curitiba coordenarão os procedimentos para a suspensão do RVSM dentro das áreas afetadas nas FIR Resistência e Curitiba, quando existirem informes de pilotos em turbulência maior que a moderada.

5.4.2 Dentro das áreas onde os procedimentos RVSM tenham sido suspensos, a separação mínima vertical entre todas as aeronaves será de 2000 pés, de acordo com os níveis de voo RVSM especificados no **APÊNDICE 2**, desta Carta de Acordo Operacional.

5.4.3 O ACC que iniciar a suspensão das operações RVSM deverá coordenar qualquer restrição/procedimento com os órgãos adjacentes.

6 SERVIÇO DE ALERTA

6.1 A responsabilidade das tarefas de coordenação para proporcionar o Serviço de Busca e Salvamento recairá naquele Órgão ATS:

- a) Em cuja FIR se tenha registrado a última comunicação; ou
- b) Em que a aeronave se disponha a entrar, quando se saiba que já tenha cruzado o ponto de transferência, quer seja mediante informação obtida via radiotelefonia ou por visualização radar.

7 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA

7.1 Se necessário, serão utilizados os procedimentos de contingência descritos no Apêndice 4, no caso de contingência no ACC Resistência, e Apêndice 5, no caso de contingência no ACC Curitiba.

8 REVISÃO

8.1 Critérios e datas para revisão

8.1.1 A presente Carta de Acordo Operacional será revisada quando os procedimentos indicados na mesma ou em seus Apêndices forem afetados por emendas às normas, métodos recomendados, procedimentos suplementares e/ou Planos Regionais da OACI, ou quando forem implementadas novas instalações de radioauxílios à navegação aérea, de comunicações ou de Serviços de Tráfego Aéreo.

8.1.2 Nos casos de novas instalações e/ou de modificações das atuais, ou qualquer outro caso, o Estado interessado proporá a emenda pertinente.

8.1.3 Se a emenda afetar somente as informações descritas em alguns dos Apêndices, o novo Apêndice revisado passará a fazer parte desta Carta de Acordo a partir da nova data de efetivação que for adotada.

9 DIVULGAÇÃO

9.1 Responsabilidade dos Estados

9.1.1 Os Estados signatários incluirão em suas AIP, parte ENR e em outros documentos que julgarem pertinentes aquelas partes que sejam de interesse à operação das aeronaves.

9.1.2 Da mesma forma, as Administrações se comprometem, dentro de suas respectivas jurisdições, a instruir de forma direta o pessoal dos ACC envolvidos, sobre o conteúdo, por intermédio dos participantes no presente Acordo.

10 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

10.1 Acordos anulados e substituídos

10.1.1 A partir da data de efetivação indicada no item 1.1, os procedimentos descritos nesta Carta de Acordo cancelam e substituem aqueles estipulados em BRAR 01 firmado na cidade de Lima, Peru, em 18 de novembro de 2004.

Assinada na cidade de Lima, em 17 de setembro de 2009.

Representação da Argentina

Lic. EDUARDO RODINO
Diretor Nacional dos Serviços de Navegação
Aérea e Aeródromos
ANAC

OSVALDO SIMON NOVAU
Diretor de Tráfego Aéreo
ANAC

Representação do Brasil

JOSÉ CARLOS GOMES – Maj CTA
Chefe ATM – ACC CURITIBA

MERCOS R. PEÇANHA DOS SANTOS – 1 Ten CTA
Assessor ATM – DECEA

Apêndice 1

TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES

Rota ATS	Tabela de Níveis e Códigos a serem designados por:				Pontos de transferência designados para cada rota	Mínimos aplicáveis à separação longitudinal	
	ACC CURITIBA		ACC RESISTÊNCIA			Minutos	Observações
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR (d)	FL	SSR (d)			
R563	2		1		GEBUN 26°34'40"S/053°46'46"W	10 (a)	(a) A separação será aumentada em 5 (cinco) minutos quando falharem os circuitos orais ATS. (b) Para voos do FL200 até o FL240; (c) Para voos do FL250 ou em níveis superiores; (d) Em conformidade com o Plano de Designação de Códigos SSR da OACI para as Regiões CAR/SAM.
R563	1		2		FOZ (b) 25°35'00"S/054°30'13"W	10 (a)	
B687	2		1		FOZ (b) 25°35'00"S/054°30'13"W	10 (a)	
UB687	2		1		FOZ (c) 25°35'00"S/054°30'13"W	10 (a)	
UL324	2		1		FOZ (c) 25°35'00"S/054°30'13"W	10 (a)	
UL324	1		2		ELAMO 28°06'02"S/055°27'08"W	10 (a)	
UR563	2		1		GEBUN 26°34'40"S/053°46'46"W	10 (a)	
UR563	1		2		FOZ (c) 25°35'00"S/054°30'13"W	10 (a)	
UL310	2		--		GEBUN 26°34'40"S/053°46'46"W	10 (a)	
UM400	--		1		LODUR 26°52'56"S/053°41'13"W	10 (a)	

NOTA: “1” e “2” indicam as séries de níveis de cruzeiro IFR enumerados no Apêndice 3 a) do Anexo 2 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, para as rotas de 000° a 179° e de 180° a 359°, respectivamente. (APÊNDICE 2 a esta Carta de Acordo Operacional)

APÊNDICE 2

Tabela de Níveis de Cruzeiro

Referência: Anexo 2 ao Convênio sobre Aviação Civil Internacional – Apêndice 3 a)-

ROTA											
De 000 a 179°						De 180° a 359°					
1						2					
Voos IFR			Voos VFR			Voos s IFR			Voos VFR		
Altitude			Altitude			Altitude			Altitude		
Nível de Voo	Metros	Pés	Nível de Voo	Metros	Pés	Nível de Voo	Metros	Pés	Nível de Voo	Metros	Pés
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	105	3 500	10 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000			
210	6 400	21 000				220	6 700	22 000			
230	7 000	23 000				240	7 300	24 000			
250	7 600	25 000				260	7 900	26 000			
270	8 250	27 000				280	8 550	28 000			
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
etc	etc	etc				etc	etc	etc			

ESPAÇO AÉREO RVSM**NOTA:** Os níveis máximos de voo utilizáveis para os voos VFR são os seguintes:

Na ARGENTINA: FL 195 em espaço aéreo não controlado.

FL 190 em espaço aéreo controlado.

No BRASIL: FL 145.

APÊNDICE 3

TABELA DE REFERÊNCIA PARA O INTERCÂMBIO DE MENSAGENS ATS

TIPO DE MENSAGEM	CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE SÃO APLICÁVEIS	TEMPO LIMITE PARA AUTORIZAÇÃO	MEIOS UTILIZADOS
FPL	TODOS OS VOOS	IMEDIATAMENTE DEPOIS DE SER APRESENTADO	AFTN / FAX EXCEPCIONALMENTE CIRCUITO ORAL ATS
DLA	CONFORME O NECESSÁRIO	IMEDIATAMENTE DEPOIS DE SER APRESENTADO	AFTN / FAX
EST	TODOS OS VOOS	20 (VINTE) MINUTOS ANTES DA HORA ESTIMADA AO PONTO DE TRANSFERÊNCIA (QUANDO O TEMPO DE VOO ASSIM O PERMITIR	CIRCUITO ORAL ATS / AFTN
CHG	CONFORME O NECESSÁRIO	TÃO LOGO SEJA POSSÍVEL, DEPOIS DE OCACIONADA A CIRCUNSTÂNCIA	CIRCUITO ORAL ATS / AFTN / FAX
CDN	CONFORME O NECESSÁRIO	TÃO LOGO SEJA POSSÍVEL, DEPOIS DE OCACIONADA A CIRCUNSTÂNCIA	CIRCUITO ORAL ATS / AFTN / FAX
ALR	CONFORME O NECESSÁRIO	TÃO LOGO SEJA POSSÍVEL, DEPOIS DE OCACIONADA A CIRCUNSTÂNCIA	CIRCUITO ORAL ATS / AFTN / FAX
CPL	CONFORME O NECESSÁRIO	TÃO LOGO SEJA POSSÍVEL	CIRCUITO ORAL ATS / AFTN / FAX
ACP	CONFORME O NECESSÁRIO	TÃO LOGO SEJA POSSÍVEL	AFTN / FAX
DEP	TODOS OS VOOS	TÃO LOGO SEJA POSSÍVEL	AFTN / FAX
RPL		CARTA DE ACORDO OPERACIONAL	

APÊNDICE 4**PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DE CONTINGÊNCIA ENTRE BRASIL E ARGENTINA EM CASO DE FALHA NOS SERVIÇOS ATS DO ACC RESISTÊNCIA****1. FIR ENVOLVIDAS**

RESISTÊNCIA – CURITIBA

2. OBJETIVO

2.1 Facilitar e manter o tráfego aéreo internacional de forma segura e ordenada entre a FIR RESISTÊNCIA e FIR CURITIBA, em caso de uma interrupção na prestação dos serviços de controle de tráfego aéreo dentro da **FIR RESISTÊNCIA**.

3. GENERALIDADES

3.1 O pessoal do ACC CURITIBA (Brasil) tomará conhecimento do presente Plano de Contingência, de modo tal que, ante uma situação de contingência na FIR RESISTÊNCIA, encaminhará o tráfego aéreo de acordo com o estabelecido no presente Apêndice A.

3.2 Sem coordenação entre os órgãos de controle de jurisdição, aplicar-se-á o método de autotransferência.

4. AUTOTRANSFERÊNCIA

4.1 Os seguintes procedimentos de autotransferência deverão ser aplicados:

a) O órgão ATS deverá:

- 1) Informar ao piloto a impossibilidade de comunicação com o órgão ATC aceitante; e
- 2) Aplicar instrução para que haja contato com o órgão aceitante.

b) O piloto deverá:

- 1) Fazer contato com o órgão aceitante;
- 2) Informar ao órgão aceitante que está realizando uma autotransferência;
- 3) Transmitir sua procedência, destino, rota, nível de voo, código transponder, estado de aprovação RVSM e estimado do limite da FIR
- 4) Informar ao órgão transferidor quando o órgão aceitante aceitar a transferência.

5. CANCELAMENTO DE RPL

5.1 Enquanto durar a contingência será suspensa a aplicação das listas RPL, devendo os usuários apresentar, em todos os casos, os FPL correspondentes.

6. DESIGNAÇÃO DE CÓDIGOS SSR

6.1 Ainda que os sistemas RADAR estejam fora de serviço, continuar designando códigos SSR para todas as aeronaves.

7. PROCEDIMENTOS DE RADIODIFUSÃO EM VOO (Informação de tráfego difundida pela aeronave)

7.1 As aeronaves deverão, em caso de não poderem realizar sua autotransferência e dentro das 50 NM dos pontos que assim se indicarem, utilizar estes procedimentos na frequência ar/ar 123.45 Mhz.

8. SEPARAÇÃO VERTICAL

8.1 Prover-se-á separação vertical mínima de acordo com o estabelecido no Anexo 2 da OACI, Apêndice 3 Tabela a) de Níveis de Cruzeiro (RVSM).

9. PLANO DE VOO NÃO TRANSMITIDO

9.1 No período de contingência, os órgãos ATS aceitarão voos cujos FPL não puderam ser transmitidos. Não obstante, a apresentação do FPL por parte do usuário será igualmente exigida.

10. TELEFONES

PARA A ARGENTINA:

ACC Resistência Fone / Fax: (543722) 440939; (543722) 436291 /92 /93 Extensão 32138

REDDIG: 2036; 2067

ACC Ezeiza Fone / Fax: (5411) 44802203; (5411) 44802210/17 Extensão 57203 / 57265

ACC Córdoba Fone / Fax: (54351) 4335350; (54351) 4756450

ACC Mendoza Fone / Fax: (54261) 4487486; (54261) 4487128 Extensão 24337

ACC Comodoro Rivadavia Fone / Fax: (54297) 4548375; (54297) 4548355 ramal 50519/50256

PARA O BRASIL:

ACC CURITIBA Fone / FAX: (5541) 33563475; (5541) 32515342; (5541) 32515308 e (5541) 32515388; REDDIG: 3060; AFTN: SBCWZQZX.

11. ROTAS TRONCAIS INTERNACIONAIS ATS

11.1 Ao encontrarem-se ativados os Planos de Contingência, somente serão utilizadas aquelas rotas troncais internacionais detalhadas a seguir:

APÊNDICE A AO ANEXO 4

REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS ATS

ROTAS	TRECHO	FIR	RESTRICÇÕES
UL 324	EZEIZA / MONTEVIDÉU / CURITIBA / ELAMO / RESISTÊNCIA/ IGU / FOZ	EZEIZA MONTEVIDÉU CURITIBA RESISTÊNCIA CURITIBA	<ul style="list-style-type: none"> - Com coordenação entre as FIR (com ou sem radar): aplicar-se-á a Carta de Acordo Operacional vigente. - Sem coordenação entre as FIR: O ACC CURITIBA entregará ao ACC RESISTÊNCIA as aeronaves em ELAMO. - Capacidade de tráfego na rota: 1 (uma) aeronave a cada 15 (quinze) minutos em ELAMO. (Ver notas 1 e 2) - Sem coordenação, utilizar-se-á o método de autotransferência, com não menos de 30 NM de ELAMO ou 5 (cinco) minutos antes e depois do referido ponto. - Único sentido de voo: de EZEIZA até FOZ. - As aeronaves aplicarão o PROCEDIMENTO de RADIODIFUSÃO DE INFORMAÇÃO EM VOO a 50 NM ou 5 (cinco) minutos antes e depois de ELAMO.

NOTA 1: O tráfego entre a FIR RESISTÊNCIA e a FIR CURITIBA será de 1 (uma) aeronave a cada 15 (quinze) minutos, o qual comporta um fluxo máximo de 4 (quatro) aeronaves por hora entre ambas as FIR, por ponto de transferência, independentemente do nível de voo utilizado pelas aeronaves.

NOTA 2: Dependendo do nível de degradação dos Serviços, os respectivos Supervisores poderão, de comum acordo, coordenar o acomodamento de um maior número de aeronaves por pontos de transferência.

APÊNDICE 5**PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DE CONTINGÊNCIA ENTRE O BRASIL E ARGENTINA EM CASO DE FALHA NOS SERVIÇOS ATS DO ACC CURITIBA****1 FIR ENVOLVIDAS**

CURITIBA E RESISTÊNCIA

2 GENERALIDADES

2.1 O objetivo deste Plano de Contingência é estabelecer procedimentos para o ingresso/saída de voos internacionais no espaço aéreo da FIR Curitiba, em caso de uma interrupção **parcial ou total** dos serviços de tráfego aéreo, mantendo, todavia, o fluxo ordenado e seguro. Na interrupção parcial se considera, como mínimo, a prestação dos Serviços de Informação de Voo e de Alerta. Na interrupção total, esses serviços não podem ser garantidos.

2.2 O órgão nacional de contingência ATM, designada pela Administração do Brasil, para ativar, gerenciar, monitorar, coordenar e fazer cumprir o Plano de Contingência é:

Denominação do Órgão: Centro Geral de Navegação Aérea (CGNA).

Pessoa de Contato: Célula de Decisão e Coordenação - DCC - Gerente Nacional

Telefone: 55 21 21 2101-6449; 55 21 21 2101-6409; REDDIG: 3058

Fax: 55 21 21 2101-6504

Correio Eletrônico: dcc@cgna.gov.br

Pontos de contato com o ACC Curitiba:

Telefones: 554133563475; 554132515342; 554132515308 e 554132515388.

REDDIG: 3060.

AFTN: SBCWZQZX.

2.3 Caso ocorra uma falha nas comunicações ar/terra, os serviços de tráfego aéreo apoiarão nas frequências VHF e HF disponíveis, respectivamente, em cada ACC ou APP que haja recebido a atribuição de prestar os serviços ATS em uma determinada porção do espaço aéreo, contidas nas publicações em vigor ou, ainda, em qualquer outra designada pelo CGNA.

2.4 Os procedimentos operacionais específicos para a FIR Curitiba, em caso de contingência, serão ativados pelo CGNA, por meio da publicação de NOTAM específico.

3 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AOS ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS

3.1 Transmitir, de acordo com os procedimentos normais previstos, as mensagens de tráfego aéreo para o ACC em contingência, assim como uma mensagem de estimado (EST) para primeira FIR subsequente à FIR em contingência.

3.2 Autorizar o ingresso de uma aeronave na FIR em contingência, de acordo com o previsto no Anexo A, empregando, como mínimo, uma separação longitudinal de 15 (quinze)

minutos no mesmo fixo, independentemente do nível de voo. Dependendo da diferença de velocidade e do tempo de voo no trecho em contingência e do nível de degradação dos serviços, os respectivos supervisores poderão, de comum acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos.

3.3 Aguardar as orientações do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA), para a aplicação dos ajustes nas medidas de contingência correspondentes, até o momento em que o sistema haja voltado à normalidade.

3.4 Coordenar com os órgãos ATS da FIR em contingência, de acordo com as orientações do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, por meio dos circuitos de coordenação ATS ou outros disponíveis, com não menos de 30 (trinta) minutos de antecedência, da hora estimada sobre os pontos de entrada da FIR em contingência.

3.5 Em caso de uma interrupção total, instruir os pilotos em comando das aeronaves a manter o último nível e velocidade empregados enquanto sobrevoarem a FIR em contingência.

3.6 Observar que as aeronaves deverão estar niveladas, de acordo com o previsto no Anexo A, pelo menos, 10 (dez) minutos antes do ingresso na FIR em contingência;

3.7 Instruir as aeronaves no sentido de que tentem estabelecer comunicação com os órgãos ATS adjacentes com pelo menos 5 (cinco) minutos de antecedência da hora prevista de ingresso nas FIR subseqüentes.

3.8 Observar que, em caso de uma interrupção total ou parcial na prestação dos serviços de tráfego aéreo, será cancelado o ingresso na FIR em contingência até que seja avaliada a situação e ativado o Plano de Contingência pelo Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea.

3.9 Observar que, durante a ativação do Plano de Contingência, não se permitirão voos de aeronaves não aprovadas no espaço aéreo RVSM, sem exceções.

4 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS ÀS AERONAVES

4.1 Somente serão permitidos voos de aeronaves que estiverem realizando transporte aéreo regular nacional ou internacional, sob as regras de voo IFR.

4.2 Observar que, durante a ativação deste plano, somente as aeronaves aprovadas RVSM poderão voar entre os FL 290 e FL 410.

4.3 Em caso de ocorrer uma interrupção parcial, manter escuta permanente na frequência VHF, HF ou outra designada, além da frequência 123.45Mhz, e reportar qualquer manobra de subida ou descida que as circunstâncias assim o exigirem. A mensagem deverá conter: identificação da aeronave, posição, nível abandonado, nível que cruza e outras informações relevantes.

4.4 Manter as luzes de navegação e de anticolisão continuamente acesas durante o sobrevoo da FIR em contingência.

4.5 Selecionar o código 2000, caso não haja sido designado anteriormente outro código SSR;

4.6 Possuir obrigatoriamente o TCAS.

4.7 Realizar as coordenações necessárias com as demais aeronaves utilizando as frequências ATC correspondentes na frequência 123.45Mhz.

5 PUBLICAÇÃO DE NOTAM

5.1 As disposições aplicadas aos órgãos ATS e às aeronaves que decolarem, pousarem ou sobrevoarem a FIR do Brasil, em função de uma falha parcial ou total na prestação dos serviços de tráfego aéreo, serão ativadas pelo CGNA, por meio da publicação de NOTAM específico.

6 CANCELAMENTO DOS PLANOS DE VOO REPETITIVOS (RPL)

6.1 Enquanto durar a situação de contingência, as listas de RPL ficarão suspensas, devendo os usuários apresentar, em todos os casos, os FPL correspondentes.

7 PROCEDIMENTOS DE AUTOTRANSFERÊNCIA

7.1 Quando os órgãos ATS não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha no Serviço Fixo Aeronáutico, os seguintes procedimentos de autotransferência deverão ser aplicados:

7.1.1 O órgão ATS deverá:

- a) Informar ao piloto a indisponibilidade do Serviço Fixo com o órgão ATS aceitante; e
- b) Disponibilizar as informações e instruções necessárias para que o piloto obtenha contato com o órgão aceitante.

7.1.2 O piloto deverá:

- a) Tentar contato com o órgão aceitante, com, pelo menos, 5 (cinco) minutos de antecedência do ETO no fixo de transferência;
- b) Informar órgão ATS que está realizando uma autotransferência; e
- c) Transmitir as seguintes informações: identificação da aeronave, procedência, destino, rota, nível de voo, código transponder, estado de aprovação RVSM e estimado no fixo de autotransferência.

8 LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

8.1 Quando os órgãos ATS não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha da rede fixa de comunicações, mas disponham de cobertura de comunicações para o Serviço Móvel, a autorização de tráfego terá validade até o ponto de transferência de controle, com a condição de autotransferência realizada pelo piloto.

ANEXO A do APÊNDICE 5

PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA ENTRE OS ACC CURITIBA E RESISTÊNCIA

REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS EM CASO DE CONTINGÊNCIA NA FIR CURITIBA				
CONTINGÊNCIA PARCIAL NA FIR CURITIBA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/TRECHO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			FIXO	FL
FIR RESISTÊNCIA	TMA CURITIBA	LODUR UM400	LODUR	Níveis de Voo a serem designados mediante coordenação entre o ACC Curitiba e o CGNA.
		VOR FOZ A431	VOR FOZ	
TMA CURITIBA	FIR RESISTÊNCIA	VOR CTB UM548 ILBEK UL310 GEBUN	GEBUN	
		A431 VOR FOZ	VOR FOZ	
FIR RESISTÊNCIA	TMA SÃO PAULO	LODUR UM400 NDB PNG UW61	LODUR	
		VOR FOZ A431 VOR CTB G678	VOR FOZ	
TMA SÃO PAULO	FIR RESISTÊNCIA	UL310 GEBUN	GEBUN	
		G449 VOR CTB A431 VOR FOZ	VOR FOZ	
		A428 VOR LON W13 VOR FOZ	VOR FOZ	
CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR CURITIBA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/TRECHO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			FIXO	FL
FIR BRASÍLIA	FIR RESISTÊNCIA	VOR RDE UW50 VOR SCB UA310 BRETA UL310 GEBUN	VOR RDE GEBUN	FL260 ou FL280
		PREGO UW58 VOR SCB UA310 BRETA UL310 GEBUN	PREGO GEBUN	FL320
FIR RESISTÊNCIA	FIR BRASÍLIA	VOR FOZ UB688 PONEI	VOR FOZ PONEI	FL310

3 DISPOSIÇÕES FINAIS

3.1 Os casos não previstos nesta publicação serão submetidos ao Exmº Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.