

BRASIL

MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
Av. General Justo, 160 – CEP 20021-130 – Rio de Janeiro
<http://www.decea.gov.br>

AIC
N
51/18
11 OCT 2018

ROTAS ESPECIAIS DE AERONAVES EM VOO VISUAL NA ÁREA
TERMINAL DE MACAPÁ (REA)

Período de Vigência: de 06 DEZ 2018 a PERM

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular de Informações Aeronáuticas visa disciplinar o tráfego de aeronaves sob regras de voo visual na Área Terminal de Macapá, por meio do uso das Rotas Especiais de Aeronaves em Voo Visual (REA), com o objetivo de evitar interferência com o tráfego IFR e com os espaços aéreos condicionados, a partir do estabelecimento de limites verticais e percursos com referências visuais definidas.

1.2 ÂMBITO

As disposições contidas nesta AIC aplicam-se aos órgãos do SISCEAB com jurisdição sobre os espaços aéreos envolvidos e às aeronaves em voo VFR em circulação dentro dos limites laterais da Área Terminal (TMA) e na Zona de Controle (CTR) de Macapá.

2 CONCEITUAÇÕES

2.1 ÁREA DE CONTROLE TERMINAL DE MACAPÁ (TMA-SBXK)

Área com centro no VOR MCP (00 03.14N/051 04.38W), com raio de 35 NM, tendo como limites verticais estabelecidos do FL025 exclusive, ao FL 145 inclusive.

2.2 PORTÃO DE ENTRADA E SAÍDA

Espaço aéreo definido para uso ao entrar em ou sair de uma REA.

2.3 ROTA ATS

Rota especificada, de acordo com a necessidade, para proporcionar serviços de tráfego aéreo.

NOTA: A expressão “ROTA ATS” se aplica, segundo o caso, às aerovias, rotas com ou sem controle, rotas de chegada ou saída, etc.

2.4 ROTA ESPECIAL DE AERONAVES EM VOO VISUAL (REA)

É uma rota ATS estabelecida com o propósito de permitir, exclusivamente, voos VFR de aeronaves sob condições específicas.

2.5 ZONA DE CONTROLE DE MACAPÁ (CTR)

Arco de círculo de 15 NM de raio, com centro nas coordenadas 00 03.13S / 051 04.38W, tendo como limites verticais estabelecidos de SFC a FL025 inclusive.

3 DISPOSIÇÕES GERAIS

3.1 As disposições contidas nesta AIC complementam o previsto na ICA 100-12 (Regras do Ar), ICA 100-37 (Serviços de Tráfego Aéreo) e ICA 100-4 (Regras Especiais de Tráfego Aéreo para Helicópteros).

3.2 As aeronaves em voo nas REA devem adotar as normas aplicáveis ao voo VFR, previstas nas ICA 100-12, ICA 100-37 e ICA 100-4, particularmente no que se refere à separação entre aeronaves e entre estas e os obstáculos existentes ao longo das rotas.

NOTA 1: As referências visuais descritas nesta AIC são informadas com as coordenadas geodésicas com o único objetivo de auxiliar o piloto na obtenção e identificação visual da citada referência.

NOTA 2: O voo visual nas REA, apoiado ou não por outros meios de navegação, em hipótese alguma dispensa o contínuo contato visual com o terreno, conforme estabelecido na ICA 100-12.

4 PROCEDIMENTOS GERAIS

4.1 Toda a aeronave evoluindo de acordo com as regras de voo visual (VFR), na TMA SBXX, deve, compulsoriamente, utilizar as REA estabelecidas nesta AIC (ANEXO), exceto em situações operacionais específicas, autorizadas pelo APP-MQ, em consonância com as regras previstas nas ICA 100-12, ICA 100-37 e ICA 100-4, no que for pertinente.

4.2 As REA terão como limites laterais, em toda sua extensão, 3NM de largura (1,5NM para cada lado do eixo nominal).

4.3 Nas REA somente serão permitidos voos VFR, nas quais serão proporcionados às aeronaves o serviço de controle de tráfego aéreo. Os voos receberão informação de tráfego em relação a todos os outros voos e aviso para evitar tráfego, quando solicitado pelo piloto. Será exigida, necessariamente, a comunicação bilateral contínua, ficando todos os tráfegos sujeitos a uma autorização ATC.

4.4 É compulsório o uso do Transponder Modo A/C, em funcionamento, para utilização das REA (vide CIRTRAF 100-23 e AIP-BRASIL, Volume I, Parte ENR).

4.5 O piloto em comando da aeronave deve especificar, no item OBSERVAÇÕES do

Plano de voo, as REA que irá utilizar.

NOTA: Informar ao Órgão ATC quando se tratar do primeiro voo nas REA, quando for pertinente.

4.6 Os portões de acesso e as posições das REA são considerados Pontos de Notificação Compulsórios, devendo ser emitida a mensagem de posição, via fonia, para o órgão ATC respectivo.

4.7 Na impossibilidade de prosseguir em condições meteorológicas de voo visual dentro de quaisquer REA, o piloto em comando da aeronave deverá:

1. Regressar e pousar no aeródromo de partida ou em outro mais próximo;
2. Solicitar autorização para realizar voo VFR Especial; ou
3. Solicitar modificação de regras de voo, de VFR para IFR, desde que atenda aos requisitos para tais operações.

4.8 As mudanças de altitude, nos diversos trechos das REA, serão realizadas sob inteira responsabilidade do piloto em comando e estritamente em condições de voo visual (VMC).

4.10 Em caso de necessidade de implementação de medidas de gerenciamento de fluxo na TMA-XK, as aeronaves poderão continuar o voo pelas REA.

4.11 Em qualquer situação, o ingresso nas REA está condicionado a uma autorização do Órgão ATC.

4.12 Em razão da necessidade de gerenciamento de fluxo de aeronaves para ingresso na TMA/CTR Macapá, medidas de espaçamento entre as aeronaves poderão ser aplicadas por intermédio da solicitação de realização de esperas em pontos de referência visuais das REA.

4.13 As aeronaves com destino a SBMQ, no fixo ROTATÓRIA KM 9, deverão estar a 1000FT de altitude e aguardar autorização para ingressar no circuito de tráfego de Macapá.

4.14 As aeronaves partindo de SBMQ deverão subir para 1500FT de altitude e voar para o fixo ROTATÓRIA KM 9 para ingresso nas REA ALFA, BRAVO, CHARLIE e DELTA.

5 CARACTERÍSTICAS DAS REA (VIDE ANEXO)

5.1 ROTA ALFA

5.1.1 LIMITES: PORTÃO PAU CAVADO (00°11'22" N / 050°47'03" W) - POSIÇÃO CURIAÚ (00°09'53" N / 051°00'49" W)

5.1.2 ALTITUDE MÁXIMA: 1500FT.

5.1.3 ALTITUDE MÍNIMA: 1000FT.

5.1.4 RUMOS MAGNÉTICOS E DISTÂNCIA: 103°/283° – 13.9NM

5.1.5 REFERÊNCIAS VISUAS: Farol Pau Cavado e Comunidade/Aeródromo Curiaú

5.1.6 AS REFERÊNCIAS VISUAIS DEVEM SER DEIXADAS À ESQUERDA

5.2 ROTA BRAVO

5.2.1 LIMITES: PORTÃO MAZAGÃO (00°06'50" S / 051°17'17" W) - POSIÇÃO RIO MATAPI (00°02'08" N / 051°13'55" W)

5.2.2 ALTITUDE MÁXIMA: 1500FT

5.2.3 ALTITUDE MÍNIMA: 1000FT

5.2.4 RUMOS MAGNÉTICOS E DISTÂNCIA: 040°/220° – 9.5NM

5.2.5 REFERÊNCIAS VISUAS: Município de Mazagão e Comunidade/Aeródromo Curiaú

5.2.6 AS REFERÊNCIAS VISUAIS DEVEM SER DEIXADAS À ESQUERDA

5.3 ROTA CHARLIE

5.3.1 TRECHO 1

a) LIMITES: POSIÇÃO RIO MATAPI (00°02'08" N / 051°13'55" W) – POSIÇÃO ROTATÓRIA KM 9 BR156 (00°06'17" N / 051°07'34" W)

b) ALTITUDE MÁXIMA: 1500FT.

c) ALTITUDE MÍNIMA: 1000FT

d) RUMOS MAGNÉTICOS E DISTÂNCIA: 076°/256° – 7.6 NM

e) REFERÊNCIAS VISUAIS: Ponte no Rio Matapí e Rotatória do KM 9 BR156

f) AS REFERÊNCIAS VISUAIS DEVEM SER DEIXADAS À ESQUERDA

5.4.2 TRECHO 2

- a) LIMITES: POSIÇÃO CURIAÚ (00°09'53" N / 051°00'49" W) - POSIÇÃO ROTATÓRIA KM 9 BR156 (00°06'17" N / 051°07'34" W)
- b) ALTITUDE MÁXIMA: 1500FT.
- c) ALTITUDE MÍNIMA: 1000FT.
- d) RUMOS MAGNÉTICOS E DISTÂNCIA: 081°/261° - 7.7 NM
- e) REFERÊNCIAS VISUAIS: Comunidade/Aeródromo Curiaú e Rotatória do KM 9 BR156
- f) AS REFERÊNCIAS VISUAIS DEVEM SER DEIXADAS À ESQUERDA

5.4 ROTA DELTA

- 5.4.1 LIMITES: PORTÃO MATAPÍ (00°12'56" N / 051°10'57" W) - POSIÇÃO ROTATÓRIA KM 9 BR156 (00°06'17" N / 051°07'34" W)
- 5.4.2 ALTITUDE MÁXIMA: 1500FT.
- 5.4.3 ALTITUDE MÍNIMA: 1000FT
- 5.4.4 RUMOS MAGNÉTICOS E DISTÂNCIA: 172°/352° – 7.4NM
- 5.4.5 REFERÊNCIAS VISUAIS: Município Matapí e Rotatória do KM 9 BR156
- 5.4.6 AS REFERÊNCIAS VISUAIS DEVEM SER DEIXADAS À ESQUERDA

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

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