

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

FCA 100-109

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

2005

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



TRÁFEGO AÉREO

FCA 100-109

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

2005



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

PORTARIA DECEA Nº 09/SDOP, DE 06 DE JANEIRO 2005.

Aprova a reedição do Folheto do Comando da Aeronáutica que regulamenta os procedimentos operacionais entre os Centros de Controle de Área de Curitiba e La Paz.

O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 1º, inciso IV, letra g, da Portaria DECEA nº 12, de 09 de janeiro de 2004,

RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar a reedição do FCA 100-109, “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área de Curitiba e La Paz”, que com esta baixa.

Art. 2º - Fixar a data de 20 de janeiro de 2005 para a entrada em vigor desta publicação.

Art. 3º - Revoga-se a Portaria DEPV nº 59/ DIRPV, de 27 de setembro de 2001, publicada no Boletim Interno da DEPV, nº 186, de 01 de outubro de 2001, que aprovou o FCA 100-109, “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área de Curitiba e La Paz”, de 04 de outubro de 2001.

(a) Brig Ar AILTON DOS SANTOS POHLMANN
Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA

(Publicado no BCA nº 013 , de 19 de janeiro de 2005)

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1	<u>DATA DE EFETIVAÇÃO</u>	7
1.2	<u>FINALIDADE</u>	7
1.3	<u>EXTENSÃO</u>	7
2	SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO	8
2.1	<u>ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO</u>	8
2.2	<u>SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VÔO</u>	8
2.3	<u>SERVIÇO DE CONTROLE DE ÁREA</u>	8
2.4	<u>COORDENAÇÃO GERAL</u>	11
2.5	<u>SERVIÇO DE ALERTA</u>	13
3	DISPOSIÇÕES GERAIS	14
3.1	<u>REVISÕES</u>	14
3.2	<u>DIVULGAÇÃO</u>	14
4	DISPOSIÇÕES FINAIS	15
4.1	<u>ACORDOS ANULADOS OU SUBSTITUÍDOS</u>	15
	 Anexo A - Tabela de Referência para a Transferência de Responsabilidades	 16
	Anexo B - Tabela de Níveis de Cruzeiro	17
	Anexo C - Tabela de Referência para o Intercâmbio de Mensagens ATS	18
	Anexo D - Tabela dos Níveis	19

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 DATA DE EFETIVAÇÃO

A presente Carta de Acordo Operacional entrará em vigor, às 09:01 UTC, na data de 20 de janeiro de 2005.

1.2 FINALIDADE

A finalidade desta Carta de Acordo é estabelecer os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo entre as Regiões de Informação de Voo (FIR) La Paz e Curitiba, definir os pontos para a transferência de controle e de comunicações e detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os Centros de Controle de Área envolvidos.

1.3 EXTENSÃO

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 o tráfego aéreo que cruze o limite comum das FIR mencionadas no item anterior.

2 SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

2.1 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO

2.1.1 ROTAS ATS

O tráfego aéreo que cruze o limite comum das FIR indicadas será encaminhado pelas rotas ATS especificadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) e nas Cartas de Rota dos Estados integrantes deste Acordo (**ANEXO A** a esta Carta de Acordo Operacional).

NOTA: Poderão ser utilizadas trajetórias diferentes das especificadas neste item, com prévia coordenação entre ambos Centros de Controle de Área, quando surgirem circunstâncias que possam afetar a segurança do voo.

2.1.2 INGRESSO DE AERONAVES SEM PLANO DE VÔO

É proibido o ingresso de aeronaves nas FIR La Paz e Curitiba sem a apresentação do Plano de Voo respectivo. Se um dos órgãos não receber o Plano de Voo, os dados essenciais para a provisão dos Serviços de Controle de Tráfego Aéreo serão coordenados pelos circuitos de coordenação correspondentes.

2.2 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VÔO

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

- a) as partes apropriadas do plano de voo atualizado;
- b) a hora estimada sobre o ponto de transferência acordado; e
- c) a hora em que se efetuou o último contato com a aeronave.

2.2.2 As informações indicadas em 2.2.1 serão transmitidas, pelo menos, **20 (vinte) minutos** antes que a aeronave saia da Região de Informação de Voo sob jurisdição do Centro de Controle de Área de origem.

2.3 SERVIÇO DE CONTROLE DE ÁREA

2.3.1 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES E DE COMUNICAÇÕES AEROTERRESTRES GERAIS

2.3.1.1 A menos que se coordene de outra maneira, a responsabilidade na prestação dos serviços de tráfego aéreo será transferida do Centro transferidor para o Centro aceitante, quando este último receber indicação de que a aeronave tenha sobrevoado um ponto de transferência especificado no Anexo A desta Carta de Acordo Operacional, ou outro ponto de transferência acordado.

2.3.1.2 Normalmente, as comunicações aeroterrestres serão transferidas **5 (cinco) minutos** antes da hora em que se calcula que a aeronave chegará no ponto de transferência acordado.

2.3.1.3 Não obstante o previsto no item anterior, quando as condições de tráfego requererem, o Centro transferidor poderá demorar na transferência de comunicações até que a aeronave notifique ter sobrevoado o ponto de transferência acordado.

2.3.1.4 No momento escolhido para efetuar a transferência de comunicações aeroterrestres, o Centro transferidor autorizará as aeronaves a estabelecerem comunicação com o órgão ATS pertinente.

2.3.1.5 O Centro transferidor notificará ao Centro aceitante as instruções que tenham sido transmitidas ou que estejam prestes a serem transmitidas às aeronaves, antes que as mesmas estabeleçam comunicação com o órgão ATS pertinente.

2.3.1.6 Não será necessário que o Centro aceitante notifique ao Centro transferidor quando assumir a responsabilidade indicada nos itens anteriores, a menos que tal notificação seja solicitada pelo Centro transferidor.

2.3.1.7 O Centro aceitante aplicará os procedimentos prescritos pela OACI no caso de falha de comunicação com a aeronave objeto da transferência.

2.3.1.8 O código SSR deverá ser incluído durante a coordenação para a transferência de controle. Se não tiver sido designado um código à aeronave, essa designação será feita pelo Centro aceitante, devendo o Centro transferidor comunicá-la, oportunamente, ao piloto. As mudanças de código serão efetuadas quando forem estritamente necessárias.

2.3.2 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES E DE COMUNICAÇÕES AEROTERRESTRES NO ESPAÇO AÉREO RVSM

2.3.2.1 Além do previsto nos itens anteriores, deverão ser adotados os seguintes procedimentos em caso de evolução de aeronaves **no espaço aéreo RVSM**.

2.3.2.1.1 Não serão aceitas transferências entre ambos os Centros de Controle de Área de aeronaves que não estejam certificadas RVSM, com exceção dos vôos realizados por aeronaves de Estado, de manutenção, de primeira entrega ou humanitárias.

NOTA: Entende-se por aeronaves de Estado, aqueles utilizados nos serviços militares, de aduana e serviços de polícia, em conformidade com a Convenção de Aviação Civil Internacional.

2.3.2.1.2 As aeronaves não certificadas RVSM, a exceção das aeronaves de Estado, de manutenção, de primeira entrega ou humanitárias, deverão ser transferidas em níveis de vôo disponíveis abaixo do FL290 ou acima do FL410.

2.3.3 MÍNIMOS DE SEPARAÇÃO APLICÁVEIS DURANTE A TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

2.3.3.1 Separação Longitudinal

O mínimo de separação longitudinal aplicável entre os vôos a serem transferidos no mesmo nível de cruzeiro e que utilizem a mesma rota ATS ou rotas com trajetórias convergentes, não será inferior ao especificado, para cada caso, no **Anexo A** a esta Carta de Acordo Operacional.

2.3.3.2 Separação Vertical

A separação vertical mínima aplicável entre vôos que venham a ser transferidos em uma mesma rota ATS ou em rotas com trajetórias convergentes, não será inferior ao que se especifica na tabela seguinte:

AERONAVE	SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA		
	ABAIXO DO FL290	FL290 – FL410	ACIMA DE FL410
COM APROVAÇÃO RVSM	1000 pés	1000 pés	2000 pés
SEM APROVAÇÃO RVSM		2000 pés *	

* Somente para aeronaves de Estado, de manutenção, de primeira entrega ou humanitárias.

2.3.4 NÍVEIS DE VÔO UTILIZADOS

2.3.4.1 Exceto os casos definidos no Anexo A a esta Carta de Acordo Operacional, a todo tráfego aéreo IFR que ingresse ou saia da FIR LA PAZ e/ou FIR CURITIBA, conforme o caso, utilizando, ou não, o espaço aéreo RVSM, deverão ser aplicados os níveis de cruzeiro de acordo com o Anexo 2 à convenção de Aviação Civil Internacional (Anexo B a esta Carta de Acordo Operacional).

NOTA 1: Pode-se utilizar níveis de vôo que difiram do estipulado neste item, com prévia coordenação e acordo entre ambos os Centros de Controle, quando surgirem circunstâncias que possam afetar a segurança do vôo.

NOTA 2: Para os vôos VFR será observada a faixa de níveis de vôo aplicável a cada FIR

2.3.4.2 As aeronaves serão autorizadas a sobrevoar o ponto de transferência em vôo nivelado, mantendo o nível de cruzeiro especificado, em conformidade com o estabelecido no item anterior.

2.3.4.3 Não obstante e quando expressamente coordenado com o Centro aceitante, o Centro transferidor poderá autorizar as aeronaves a cruzarem o ponto de transferência, subindo ou descendo para o nível de cruzeiro previamente estabelecido entre ambos os ACC.

2.3.4.4 O Centro transferidor não deverá trocar o nível de vôo de uma aeronave, cujo Plano de Vôo tenha sido coordenado, sem antes ter obtido a aprovação do Centro aceitante, exceto em casos de emergência e/ou condições meteorológicas adversas. Posteriormente, deverá ser informado as novas condições de vôo ao Centro aceitante, no menor tempo possível.

2.4 COORDENAÇÃO GERAL

2.4.1 INTERCÂMBIO DE MENSAGENS

2.4.1.1 A coordenação prévia à transferência de controle será efetuada mediante o intercâmbio das mensagens ATS prescrito no Documento 4444-PANS/ATM/501 (Gerenciamento de Tráfego Aéreo) da OACI , bem como, em especial, os seguintes assuntos:

RPL –Plano de Vôo Repetitivo

FPL - Plano de Vôo Apresentado

DEP - Decolagem

EST – Estimado no limite

CHG - Modificação

CDN - Coordenação

ALR – Alerta

DLA - Atraso

2.4.1.1.1 Será utilizado o Circuito Oral ATS como meio principal de coordenação entre os ACC envolvidos.

2.4.1.1.2 Em caso de falha do Circuito Oral ATS (REDDIG), serão utilizados, como meios alternativos, os seguintes sistemas:

a) AFTN

b) Telefax: ACC La Paz (591-2)2810203

c) Telefone ACC Curitiba (55-41) 3563475

Sala de PLN do ACC Curitiba (55-41) 3563475

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

ACC – Mensagens correspondentes aos vôos IFR: ZRZX (La Paz)
ZQZX (Amazônico)

– Mensagens correspondentes aos vôos VFR: ZFZX (La Paz)
ZQZX (Amazônico)

ARO – Órgão de notificação dos serviços de tráfego aéreo: ZPZX (La Paz)

2.4.1.1.4 Com exceção do que se refere à transmissão de Planos de Vôo Repetitivos, os quais serão objetos de outra Carta de Acordo Operacional, o intercâmbio de informações efetuar-se-á normalmente como indicado no Anexo C desta Carta de Acordo.

2.4.1.1.5 O Centro transferidor notificará ao Centro aceitante as modificações importantes nos dados transmitidos por meio do Circuito Oral ATS (REDDIG) ou sob a forma de mensagens CHG.

NOTA: As modificações importantes incluirão, entre outras:

- a) as notificações recebidas das aeronaves que indiquem uma variação na velocidade média de, pelo menos, 5% em relação à velocidade indicada no Plano de Vôo; e/ou
- b) uma variação de, pelo menos, 3 (três) minutos em relação à hora estimada de sobrevôo do ponto de transferência.

2.4.2 TEMPO LIMITE PARA A COORDENAÇÃO PRÉVIA, EXPEDIÇÃO DE AUTORIZAÇÕES INICIAIS, OU PARA AUTORIZAR MUDANÇAS NO PLANO DE VÔO

Para efeito de aplicação do Cap. 10, do DOC 4444-PANS/ATM/501, os pedidos de aprovação, o prazo para coordenação prévia, a expedição de autorizações iniciais, ou para autorizar mudanças no Plano de Vôo, será igual ou superior a **20 (vinte) minutos** de vôo em relação ao ponto definido para a transferência de controle.

2.4.3 COORDENAÇÕES PARA A OPERAÇÃO DE AERONAVES SEM APROVAÇÃO RVSM NO ESPAÇO AÉREO RVSM

2.4.3.1 As coordenações para a operação de aeronaves sem aprovação RVSM (aeronaves de Estado, vôos de manutenção, de primeira entrega ou razões humanitárias) no espaço aéreo RVSM seguem os mesmos procedimentos dos itens anteriores, exceto em relação às mensagens de estimado (EST).

2.4.3.1.1 As mensagens de estimado (EST) para todas as aeronaves sem aprovação RVSM (aeronaves de Estado, vôos de manutenção, de primeira entrega ou razões humanitárias) que tenham intenção de operar dentro do espaço aéreo RVSM e que cruzem o limite comum de ambas as FIR, deverão ser transmitidas com, pelo menos, **30 (trinta) minutos** de antecedência do tempo estimado da aeronave sobre o ponto de transferência, visando planejar adequadamente a aplicação da separação vertical mínima de 2000 pés.

2.4.3.1.2 Deverá ser incluída uma indicação clara sobre o estado de aprovação de uma aeronave sem aprovação RVSM e seu pedido para tratamento especial como parte integrante da mensagem de estimado, com o objetivo de:

- a) confirmação dos dados apresentados no Plano de Vôo;
- b) prever o caso de degradação da *performance* dos sistemas de planificação de vôo, e
- c) prever o caso em que, por qualquer razão, o órgão aceitante não tenha recebido o Plano de Vôo.

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

2.4.3.2.1 Quando se estiver empregando um processo de coordenação oral para operação 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 OACI, sobre operações RVSM.

2.4.3.2.2 Caso aplicável, deverá ser incluída, ao final da mensagem de estimado (EST), a expressão, “NEGATIVO RVSM Aeronave de Estado”, “NEGATIVO RVSM Voo Humanitário”, “NEGATIVO RVSM Voo de Manutenção”, ou “NEGATIVO RVSM Voo de Primeira Entrega”.

2.4.3.2.3 Para o caso de apenas uma aeronave experimentar uma contingência em voo, as mensagens de coordenação associadas serão efetuadas oralmente mediante uma descrição da causa da contingência. As mensagens de coordenação associadas incorporarão no final:

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

2.4.4 SUSPENSÃO DAS OPERAÇÕES RVSM

2.4.4.1 Os ACC La Paz e Curitiba coordenarão os procedimentos para a suspensão das operações RVSM dentro das áreas afetadas das FIR La Paz e Curitiba, quando ocorrerem informes de pilotos com respeito à existência de turbulência maior que a moderada.

2.4.4.2 Dentro das áreas onde as operações RVSM tenham sido suspensas, a separação mínima vertical entre todas as aeronaves será de 2000 pés, de acordo com os níveis voo RVSM especificados no Anexo D a esta Carta de Acordo Operacional.

2.4.4.3 O ACC que inicia a suspensão das operações RVSM deverá coordenar qualquer restrição ou procedimento com os órgãos ATS adjacentes.

2.5 SERVIÇO DE ALERTA

2.5.1 A responsabilidade do Serviço de Alerta e das tarefas de coordenação que contemplam o Serviço de Busca e Salvamento recairá sobre o órgão ATS:

- a) em cuja FIR se tenha registrado a última comunicação; ou
- b) em cuja FIR a aeronave estiver para fazer contato, caso se saiba que a mesma já havia cruzado o ponto de transferência, ou seja, mediante informação obtida por radiotelefonia ou por visualização radar.

3 DISPOSIÇÕES GERAIS

3.1 REVISÕES

3.1.1 CRITÉRIOS E DATAS PARA REVISÕES

3.1.1.1 A presente Carta de Acordo Operacional será revisada sempre que os procedimentos indicados na mesma ou em seus Anexos forem afetados por emendas às normas, métodos recomendados, procedimentos suplementares e/ou Planos Regionais da OACI, ou quando forem instalados novos auxílios à navegação, de comunicações ou dos serviços de tráfego aéreo.

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

3.1.1.3 Se a emenda afetar somente a informação descrita em alguns dos Anexos, o novo Anexo revisado passará a fazer parte desta Carta de Acordo, a partir da nova data de efetivação que seja adotada.

3.2 DIVULGAÇÃO

3.2.1 RESPONSABILIDADES DOS ESTADOS

3.2.1.1 Os Estados signatários incluirão em suas AIP e em outros documentos pertinentes as partes de interesse à operação das aeronaves.

3.2.1.2 As Administrações se comprometem, dentro de suas respectivas jurisdições, a instruir, de forma direta, o pessoal dos ACC envolvidos sobre o assunto aqui contido, através do presente Acordo.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1 ACORDOS ANULADOS OU SUBSTITUÍDOS

4.1.1 A partir da data de efetivação, indicada no item 1.1, os procedimentos descritos nesta Carta de Acordo cancelam e substituem qualquer outro aplicativo de comum acordo entre os ACCs mencionados.

4.1.2 A presente Carta de Acordo Operacional foi firmada na cidade de Lima, Peru, no dia 19 de novembro de 2004.

Anexo A - Tabela de Referência para a Transferência de Responsabilidades

ROTA ATS	TABELA DE NÍVEIS DE VÔO A SEREM AUTORIZADOS POR:		PONTOS DE TRANSFERÊNCIA ROTA	MÍNIMOS APLICÁVEIS PARA SEPARAÇÃO LONGITUDINAL	
	ACC LA PAZ	ACC CURITIBA		MINUTOS	OBSERVAÇÕES
1	2	3	4	5	6
	FL	FL			
A304	1	2	NDB CORUMBA 19 00.97S/05739.87W	10 (a)	<p>a) A separação se incrementará e, 5 minutos quando falhem os enlaces orais ATS.</p> <p>b) Os vôos com destino a São Paulo pela UM415 deverão ser instruídos a voar pela rota UZ22 a partir do ponto de notificação SIDAK.</p> <p>c) Os vôos com destinos a FIR La Paz pela rota UM415 deverão utilizar somente níveis pares no tramo ESPIN/SIDAK.</p> <p>d) UM415 – Além de coordenar com o ACC Curitiba, el ACC La Paz informará al ACC Assunção a cerca de qualquer vôo na rota UM415, sentido FIR Curitiba, 20 minutos antes do ponto SIDAK, informando seu nível de vôo e o estimando em SIDAK y ARGOS.</p> <p>e) UM402 - Além de coordenar com o ACC Assunção, e o ACC La Paz informará ao A Assunção CC Curitiba a cerca de qualquer vôo na rota UM402, sentido FIR Assunção, 20 minutos antes do ponto SIDAK, informando seu nível de vôo e o estimando em SIDAK y REMEK.</p> <p>f) UM799 - Além de coordenar com o ACC Assunção, o ACC Curitiba informará o ACC La Paz a cerca de qualquer vôo na rota UM799, sentido FIR Assunção, 20 minutos antes do ponto REMEK, informando seu nível de vôo e o estimando o REMEK.</p> <p>g) UM799 - Além de coordenar com o ACC CURITIBA, o ACC ASUNCIÓN informará ao ACC La Paz a cerca de qualquer vôo na rota UM799, sentido FIR CURITIBA, 20 minutos antes do ponto REMEK, informando seu nível de vôo e o estimando em REMEK. Y ARGOS.</p>
UM 415 (b) (c) (d)	1	2	SIDAK 1938.35S/05812.47W	10 (a)	

NOTA “1” e “2” indicam as séries de níveis de cruzeiro IFR enumerados no e Anexo 3 a) do Anexo 2 ao Convênio sobre Aviação Civil Internacional - CACI para os rumos de 000° a 179° y de 180° a 359°, respectivamente.

Anexo B - Tabela de Níveis de Cruzeiro

RUMO

De 000 a 179°						De 180° a 359°					
Vôos IFR			Vôos VFR			Vôos IFR			Vôos VFR		
Nível de Voo	Altitude		Nível de Voo	Altitude		Nível de Voo	Altitude		Nível de Voo	Altitude	
	Metro	Pés		Metro	Pés		Metro	Pés		Metro	Pés
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	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
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			

Anexo C - Tabela de Referência para o Intercâmbio de Mensagens ATS

TIPO DE MENSAGENS	CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE SÃO APLICADOS	TEMPO LIMITE PARA A TRANSMISSÃO	MEIOS A UTILIZADOS
FPL	TODOS OS VÔOS	IMEDIATAMENTE APÓS A APRESENTAÇÃO	AFTN./FAX
DLA	QUANDO NECESSÁRIO	IMEDIATAMENTE APÓS A APRESENTAÇÃO	AFTN/FAX
EST	TODOS OS VÔOS	VINTE (20) MINUTOS ANTES DA HORA ESTIMADA DO PONTO DE TRANSFERÊNCIA (QUANDO O TEMPO DE VÔO PERMITA)	CIRCUITO ORAL ATS/ FAX/AFTN
CHG	QUANDO NECESSÁRIO	TÃO RÁPIDO QUANTO SEJA POSSÍVEL, APÓS OCORRER A CIRCUNSTÂNCIA	CIRCUITO ORAL ATS/ FAX/AFTN
CDN	QUANDO NECESSÁRIO	TÃO RÁPIDO QUANTO SEJA POSSÍVEL, APÓS OCORRER A CIRCUNSTÂNCIA	CIRCUITO ORAL ATS/ FAX/AFTN
ALR	QUANDO NECESSÁRIO	TÃO RÁPIDO QUANTO SEJA POSSÍVEL, APÓS OCORRER A CIRCUNSTÂNCIA	CIRCUITO ORAL ATS/ FAX/AFTN
DEP	QUANDO NECESSÁRIO	TÃO RÁPIDO QUANTO SEJA POSSÍVEL, APÓS OCORRER A CIRCUNSTÂNCIA	AFTN/ FAX
RPL	CONFORME ESPECIFICADO NA CARTA DE ACORDO CORRESPONDENTE.		

Anexo D - Tabela dos Níveis de Voo Aplicáveis no Espaço Aéreo RVSM, onde os Procedimentos RVSM tenham sido suspensos

RUMO					
De 000° a 179°			De 180° a 359°		
Vôos IFR			Vôos IFR		
Nível de voo	Metros	Pés	Nível de voo	Metros	Pés
290	8 850	29 000			
			320	9 750	32 000
350	10 650	35 000			
			380	11 600	38 000
410	12 500	41 000			