

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-9

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL
FIRMADA ENTRE O CENTRO DE CONTROLE
DE ÁREA DE CURITIBA (REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL) E O CENTRO DE
CONTROLE DE ÁREA DE LA PAZ (ESTADO
PLURINACIONAL DA BOLÍVIA)**

2020

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-9

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL
FIRMADA ENTRE O CENTRO DE CONTROLE
DE ÁREA DE CURITIBA (REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL) E O CENTRO DE
CONTROLE DE ÁREA DE LA PAZ (ESTADO
PLURINACIONAL DA BOLÍVIA)**

2020



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

PORTARIA DECEA Nº 55/DGCEA, DE 06 DE MARÇO DE 2020.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-9 que divulga a Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área de Curitiba (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área de La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia).

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 2030/GC3, de 22 de novembro de 2019, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da CIRCEA 100-9, "Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área de Curitiba (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área de La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia)", que com esta baixa.

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

Art. 3º Revogar a Portaria DECEA nº 235/DGCEA, de 30 de julho de 2015, publicada no Boletim Interno nº 148, de 05 de agosto de 2015.

Ten Brig Ar JEFERSON DOMINGUES DE FREITAS
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 053, de 31 de março de 2020)

SUMÁRIO

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | DISPOSIÇÕES PRELIMINARES | 7 |
| 1.2 | <u>FINALIDADE</u> | 7 |
| 1.3 | <u>ÂMBITO</u>..... | 7 |
| 2 | CARTA DE ACORDO OPERACIONAL..... | 8 |
| 3 | DISPOSIÇÕES FINAIS..... | 31 |

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.2 FINALIDADE

Divulgar a Carta de Acordo Operacional, firmada entre o Brasil e a Bolívia, relativa aos procedimentos de coordenação a serem aplicados pelos Centros de Controle de Área Curitiba e La Paz.

1.3 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional se aplicam aos Centros de Controle de Área de Curitiba e de La Paz.

2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

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

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL SBCW/SLLP ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DA BOLÍVIA)

1 GENERALIDADES:

1.1 DATA DE EFETIVAÇÃO: 30 de janeiro de 2020

1.2 OBJETIVO

O objetivo desta Carta de Acordo Operacional é estabelecer os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo, nos pontos de transferência de controle e comunicações, entre a Região de Informação de Voo de Curitiba (SBCW) e a Região de Informação de Voo de La Paz (SLLF), assim como detalhar os procedimentos de coordenação aplicados entre o Centro de Controle de Área de Curitiba (Curitiba/ACC) e o Centro de Controle de Área de La Paz (La Paz/ACC).

1.3 EXTENSÃO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional complementam ou detalham, quando for necessário, os procedimentos prescritos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) nos documentos pertinentes e serão aplicados a todo tráfego aéreo que cruze o limite comum das Regiões de Informação de Voo de Curitiba (SBCW) e La Paz (SLLF) mencionadas no item 1.2.1.

1.4 COMPOSIÇÃO DA CARTA:

Esta Carta de Acordo Operacional consiste de 9 (nove) páginas, com 5 (cinco) Apêndices.

Apêndice 1

Tabela 1. - Tabela de referência para a transferência de responsabilidades entre o ACC Curitiba e o ACC La Paz;

Tabela 2. - Tabela de referência de níveis de voo assinados pelo ACC Curitiba e o ACC La Paz.

Apêndice 2 - Tabela de referência para o intercâmbio de mensagens ATS

Apêndice 3A - Medidas de Contingência ATS na FIR Curitiba

Apêndice 3B - Medidas de Contingência ATS na FIR La Paz

Apêndice 4 - Meios de comunicação e tabela de códigos SSR

2 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE

2.1 ATRIBUIÇÃO DE NÍVEIS DE VOO:

2.1.1 NÍVEL IFR: Os níveis de voo para voo IFR, atribuídos pelo ACC Curitiba e ACC La Paz, serão escolhidos do APÊNDICE 1, Tabela 2, nível IFR nesta Carta de Acordo Operacional, para todas as aeronaves cruzando o espaço aéreo comum da FIR SBCW e SLLF.

2.12 NÍVEL VFR: O tráfego aéreo VFR que cruze o limite comum das FIR Curitiba e La Paz, deve usar os níveis de cruzeiro de acordo com a tabela de níveis do Apêndice 1 tabela 2, níveis VFR, da OACI, com nível superior ao FL145 inclusive no espaço aéreo do Brasil e nível inferior ao FL195 inclusive no espaço aéreo da Bolívia.

22 SEPARAÇÃO

22.1 SEPARAÇÃO VERTICAL: Normalmente, as aeronaves serão autorizadas a sobrevoar o ponto de transferência, mantendo um único nível. No entanto e, quando estiver expressamente coordenado com o Centro aceitante, o Centro transferidor pode autorizar aeronaves para que cruzem o ponto de transferência em subida ou descida, para um nível de voo previamente acordado entre ambos ACC.

22.2 SEPARAÇÃO NO ESPAÇO AÉREO RVSM: Não serão aceitas transferências entre ambos os Centros de Controle de Área no espaço aéreo RVSM de aeronaves que não estejam aprovadas RVSM, com exceção das aeronaves de Estado, de primeira entrega, aeronaves em operações humanitárias e aeronaves ambulância. No espaço Brasileiro também se excetua as aeronaves em manutenção.

22.3 SEPARAÇÃO NO ESPAÇO AÉREO RVSM: Não serão aceitas transferências entre ambos os Centros de Controle de Área no espaço aéreo RVSM de aeronaves que não estejam aprovadas RVSM, com exceção das aeronaves de Estado, de primeira entrega, aeronaves em operações humanitárias e aeronaves ambulância. No espaço Brasileiro também se excetua as aeronaves em manutenção.

22.4 SEPARAÇÃO LATERAL: Em caso de circunstâncias ou condições que comprometam a separação lateral devido a desvios, aplicar a separação vertical entre as aeronaves afetadas.

22.5 SEPARAÇÃO LONGITUDINAL: O mínimo de separação longitudinal aplicável entre voos que serão transferidos no mesmo nível de voo na mesma rota ATS, outras rotas ou trajetórias convergentes não será inferior a 40 NM, exceto se for aplicada a técnica de número MACH, de acordo com o capítulo 5 do Doc. 4444/ATM-501 da OACI.

22.6 A separação longitudinal poderá reduzir até 20NM na mesma derrota no mesmo nível de voo quando se utilizem DME e/o GNSS, quando as aeronaves passarem desde a FIR La Paz para a FIR Curitiba.

3 PROCEDIMENTOS DE INFORMAÇÃO DE VOO:

31 Quando se proporcionar o Serviço de Informação de Voo, será efetuada a coordenação correspondente em relação aos voos VFR e IFR que cruzem o limite comum das Regiões de Informação de Voo de Curitiba e La Paz. Esta coordenação incluirá a transmissão das seguintes informações sobre os voos em questão:

- a) As partes apropriadas do plano de voo atualizado;
- b) A hora estimada de chegada sobre o ponto de transferência acordado;
- c) A hora que se efetuou o último contato com a aeronave;
- d) Código SSR; e
- e) A hora que se efetuou o último contato com a aeronave.

32 A informação indicada será transmitida pelo menos (20) vinte minutos e não mais que 60 minutos, antes da aeronave sair da Região de Informação de Voo a cargo do Centro de Controle de Área que a originou.

4 PROCEDIMENTOS DE ALERTA (emergência, falha de comunicações e contingências)

41 A responsabilidade do Serviço de Alerta e das tarefas de coordenação para contemplar o Serviço de Busca e Salvamento, recairá no órgão ATS:

- a) Em cuja FIR foi registrada a última comunicação; ou
- b) Em que a aeronave estava prestes a entrar, quando se saiba que essa já cruzou o ponto de transferência, usando as informações obtidas pela radiotelefonia ou por visualização radar.

42 O Centro de Controle de Área Transferidor (transferidor), diante de uma situação de emergência, falha na comunicação e/ou contingências de uma aeronave que ainda não tenha cruzado o limite comum entre duas regiões, deverá comunicar imediatamente ao Centro de Controle de Área aceitante pelo meio oral mais rápido e também pelo AMHS/AFTN esta situação, e manterá a máxima coordenação, procedendo como descrito no capítulo 9, parágrafo 9.2 (Serviço de Alerta) e no capítulo 15 (Procedimentos Relativos a Emergência, Falha de Comunicações e Contingência) do documento 4444/ATM 501 da OACI.

43 O Centro aceitante se ajustará aos procedimentos prescritos pela OACI, no caso de não conseguir se comunicar com a aeronave objeto da transferência.

44 A responsabilidade pelas tarefas de coordenação para o Serviço de Busca e Salvamento será da unidade ATS:

- a) Em cuja FIR foi registrada a última comunicação, ou
- b) Em que a aeronave estava prestes a entrar, quando se saiba que essa já cruzou o ponto de transferência, mediante informação obtidas pelo radar, rádio-telefonia ou outros.

45 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA: Em caso de interrupção total ou parcial da prestação de serviços de Controle de Tráfego Aéreo, aplicar-se-ão os procedimentos de contingência descritos nos Apêndices 3a e 3b desta Carta de Acordo Operacional.

5 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

51 PLANO DE VOO: Todos os planos de voo apresentados, incluindo os planos de voo repetitivos (RPL), serão encaminhados, obrigatoriamente via AMHS/AFTN, aos Centros de Controle de Área Curitiba e La Paz de acordo com o formato estabelecido no capítulo 4, parágrafo 4.4 (Plano de Voo) e Apêndice "2" do documento 4444/ATM 501 da OACI.

5.1.1 Não será aceito o ingresso de aeronaves na FIR Curitiba e La Paz, sem a apresentação do respectivo Plano de Voo (FPL). No entanto, quando o Centro de Controle aceitante revelar não ter recebido o respectivo plano de voo devido a falhas na rede AMHS/AFTN, o Centro de Controle Transferidor deverá informar, via circuitos orais de coordenação, os dados essenciais do plano de voo atualizado para a transferência de controle, a seguinte informação:

- a) a Plano de voo atualizado;
- b) Ponto de transferência e a hora estimada sobre o ponto;
- c) Nível voo altitude de voo;
- d) Rota de voo;
- e) Limite de autorização si fosse diferente do aeródromo de destino;
- f) Código SSR;
- g) Aprovação o não de RVSM; e
- h) Qualquer outra informação pertinente.

52 INTERCÂMBIO DE MENSAGENS: A coordenação antes da transferência do controle será feita através da troca de mensagens ATS prescritas para esses fins, em conformidade com o Apêndice 2 desta Carta de Acordo Operacional.

53 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO ÁEREO: O tráfego aéreo que cruza o limite comum das FIR Curitiba (SBCW) e La Paz (SLLF) será encaminhado para as rotas ATS especificadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) e nas Cartas de Navegação dos Estados afetados por esta Carta de Acordo Operacional.

54 ATRIBUIÇÃO DE CÓDIGOS TRANSPONDER SSR: O código SSR deverá ser incluído junto com a transferência do controle, conforme o Apêndice 4. Caso não tenha sido atribuído um código SSR à aeronave, o ACC aceitante deve informar ao Centro transferidor e prontamente ao piloto. As alterações de código transponder serão feitas quando for estritamente necessário.

55 NOTIFICAÇÃO DE ALTERAÇÕES: O Centro transferidor notificará o Centro aceitante das modificações importantes nos dados transmitidos oralmente via circuito ATC e alternativamente via mensagem CHG.

NOTA: As modificações importantes incluirão, entre outros:

- a) Uma variação de 3 (três) minutos ou mais referente à hora estimada sobre o ponto de transferência;
- b) Mudanças de nível de voo;
- c) Qualquer desvio significativo da rota original da aeronave.

6 TEMPO PARA A COORDENAÇÃO, A EMISSÃO DE AUTORIZAÇÕES INICIAIS E CPL

61 Para efeitos do Capítulo 10 do Doc. 4444-ATM/501 da OACI, o prazo limite para a coordenação das autorizações iniciais e transferências de CPL será igual ou superior a (20) vinte minutos, porém não mais de (60) sessenta minutos do ponto definido para a transferência de controle.

62 O Centro transferidor não poderá alterar o nível de voo de uma aeronave cujo plano de voo foi previamente coordenado, sem antes ter obtido a aprovação do Centro aceitante, exceto nos casos de emergência ou por condições meteorológicas adversas, devendo informar imediatamente as novas condições de voo ao Centro aceitante.

63 Se o tempo de voo do aeródromo de partida da aeronave para o limite de FIR adjacente for inferior ao mínimo especificado no parágrafo 6.1 desta Carta de Acordo Operacional, a coordenação se realizará com dez (10) minutos antes da hora prevista de decolagem, para que os dados necessários do plano de voo possam ser transmitidos ao Centro de Controle aceitante.

7 TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

71 A menos que se coordene de outra maneira, o Centro de Controle aceitante assume a responsabilidade pela prestação de serviços de tráfego aéreo, quando recebe a indicação de que a aeronave tenha sobrevoado o ponto de transferência especificado no Apêndice 1 desta Carta de Acordo Operacional ou outro ponto de transferência acordado.

72 Não será necessário que o Centro aceitante notifique o Centro transferidor quando tiver assumido a responsabilidade indicada no parágrafo anterior, a menos que seja solicitado.

8 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

81 Normalmente, as comunicações de uma aeronave serão transferidas (5) cinco minutos antes da hora em que se calcula que a aeronave chegará ao ponto de transferência indicado para cada rota.

82 No entanto, quando as condições de tráfego aéreo exigirem, o Centro transferidor poderá atrasar a transferência de comunicações até que a aeronave notifique ter sobrevoado o ponto de transferência indicado.

83 O Centro de Controle de Área Curitiba transferirá as comunicações das aeronaves para o Centro de Controle de Área de La Paz na frequência indicada no Apêndice 1 – Tabela 1 (Controle La Paz) ou em outra frequência previamente coordenada.

84 O Centro de Controle de Área de La Paz transferirá as comunicações da aeronave para o Centro de Controle de Área de Curitiba na frequência indicada no Apêndice 1 – Tabela 1 (Controle Curitiba) ou em outra frequência previamente coordenada.

9 MEDIDAS DE CONTROLE DE FLUXO

91 As coordenações com medida ATFM entre os ACC deverão conter ao menos as seguintes informações:

- a) Nome do Órgão que solicitou a medida ATFM;
- b) Horário previsto para começar a medida ATFM;
- c) Se possível, o tempo estimado para permanência da medida ATFM;
- d) Finalização da medida ATFM;
- e) Aeródromos, setores ATC, TMA, FIR envolvidas nas medidas ATFM; e
- f) Tipos de separações associadas com as medidas ATFM, ou seja, o ajuste de tempo, distância radar e não radar.

92 Os supervisores dos ACC, em coordenação com uma Unidade de Gerenciamento de Fluxo (FMU) ou uma Posição de Gerenciamento de Fluxo (FMP), devem garantir que os ATCOs sob sua responsabilidade estejam cientes das medidas adotadas pelo ATF.

10 MEIOS DE COMUNICAÇÃO

101 Os procedimentos de coordenação e transferência estabelecidos na presente Carta de Acordo Operacional serão efetuados como indicado no Apêndice 4, usando o circuito Oral ATS (REDDIG) como meio principal no caso de falha do mesmo a Discagem Direta

Internacional poderá ser usada como meio alternativo.

11 REVISÕES

11.1 A presente Carta de Acordo Operacional será revisada quando os procedimentos indicados na mesma forem afetados por emendas nas normas, métodos recomendados, procedimentos suplementares e planos regionais para a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou quando forem ativadas novas instalações de auxílios rádios à navegação, de comunicações e dos Serviços de Tráfego Aéreo. Em novas instalações ou modificação das atuais, o início da ação, deve corresponder ao Estado responsável. Com relação a qualquer outro caso, o Estado interessado deverá propor a emenda pertinente.

11.2 Se a emenda afeta apenas as informações descritas em alguns dos Apêndices, o novo Apêndice revisado se tornará parte da presente Carta de Acordo Operacional a partir da nova data de efetivação comunicada e adotada pelo Estado interessado.

12 DIVULGAÇÃO

12.1 Os Estados firmantes devem incluir em suas AIP e em outros documentos que considerem pertinentes as partes desta Carta de Acordo Operacional que sejam de interesse para a segurança das operações aéreas.

12.2 Além disso, as Administrações se comprometem dentro de suas respectivas jurisdições a instruir de forma direta sobre o conteúdo, com a atualização da presente Carta de Acordo Operacional, pelo pessoal dos Centros de Controle de Área envolvidos.

13 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

13.1 A partir da data de efetivação que se indica no ponto 1.1, os procedimentos descritos nesta Carta de Acordo Operacional anulam e substituem qualquer outro acordo anterior aplicado entre os ACC firmantes.

14 ASSINATURA DA CARTA DE ACORDO:

Esta Carta de Acordo Operacional foi assinada na cidade de La Paz, Bolívia, aos dezesseis dias do mês de dezembro de 2019.

Representante da Bolívia:

Representante do Brasil:

Bruno Sánchez Jurado
Chefe Nacional - Navegação Aérea
La Paz AASANA – BOLÍVIA

Ary Rodrigues Bertolino – Brig. Do Ar
Chefe do Subdepartamento de Operações do
DECEA

APÊNDICES

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DA BOLÍVIA) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)

LA PAZ BOLIVIA, 16 DE DEZEMBRO DE 2019

SUMARIO

| APENDICE CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O ACC CURITIBA E O ACC LA PAZ | | |
|--|---|---------|
| Apêndice 1 | | |
| Tabela 1. Tabela de referência para a transferência de responsabilidades entre o ACC Curitiba e o ACC La Paz; | | Pág. 14 |
| Tabela 2. Tabela de referência de níveis de voo assinados pelo ACC Curitiba e o ACC La Paz. | | Pág. 15 |
| Apêndice 2 | Tabela de referência para o intercâmbio de mensagens ATS; | Pág. 16 |
| Apêndice 3a | Medidas de Contingência ATS na FIR Curitiba; | Pág. 17 |
| Apêndice 3b | Medidas de Contingência ATS na FIR La Paz; | Pág. 22 |
| Apêndice 4 | Meios de comunicação e Tabela de códigos SSR. | Pág. 27 |

APÊNDICE 1
TABELA 01

**TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE
RESPONSABILIDADES ENTRE O ACC CURITIBA E O ACC LA PAZ**

Data de Efetivação: 30 DE JANEIRO DE 2020

| A | B | | C | D | E | |
|-------------|---------------------------------------|---|--------------------------------------|--|--|---|
| ROTA ATS | FL ATRIBUIDO O ACC LA PAZ | FL ATRIBUIDO O ACC CURITIBA | PONTOS DE TRANSFERENCIA | MÍNIMO APLICAVEL A SEPARACAO LONGITUDINAL | FREQUENCIAS DE CONTROLE ACC CURITIBA | FREQUENCIAS DE CONTROLE ACC LA PAZ |
| A304 | Impar | Par | CUB (CORUMBA) 190100S/0573948W | 80 NM | Freq. ACC Curitiba 128,15MHz 124,85MHz | Freq. ACC La Paz 128,2MHz |
| UZ42 | Impar | Par | | 40 NM GNSS | | |
| *UM415 | Impar | Par | | | | |
| *UL216 | Impar | Par | | | | |
| UM411 | Impar | Par | | | | |
| | | | EVLOL 190448S/574821W | | | |

***NOTA (1):** O ACC La Paz coordenará/transferirá para o ACC Curitiba e informará o ACC Assunção dos trânsitos nas rotas **UM415** e **UL216**, na direção da FIR Curitiba, pelo menos 20 minutos antes do ponto SIDAK.

***NOTA (2):** O ACC Curitiba coordenará/transferirá para o ACC La Paz e informará o ACC Assunção de trânsitos nas rotas **UM415** e **UL216**, na direção da FIR La Paz com antecedência de pelo menos 20 minutos antes do ponto SIDAK.

NOTA (3): O ACC La Paz coordenará/transferirá para o ACC Asunción e informará o ACC Curitiba dos trânsitos na Rota **UM402**, na direção da FIR Asunción pelo menos 20 minutos antes do ponto SIDAK.

APÊNDICE 1
TABELA 02
TABELA DE NÍVEIS DE VOO

Anexo 2 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional - Apêndice 3 Tabela de níveis de cruzeiro. Os níveis de cruzeiro a serem observados quando exigido por este anexo são os seguintes:

- a) Nas áreas em que, sob acordos regionais de navegação aérea e de acordo com as condições especificadas nos mesmos, se aplicara uma separação vertical mínima (VSM) de 300 m (1000 ft.) entre FL 290 e FL 410 inclusive seja aplicada.

| ROTA | | | | | | | | | | | |
|---------------|----------|--------|--------------|----------|--------|----------------|----------|--------|--------------|----------|--------|
| De 000 a 179° | | | | | | De 180° a 359° | | | | | |
| Voos IFR | | | Voos VFR | | | Voos IFR | | | Voos VFR | | |
| Nível de Voo | Altitude | | Nível de Voo | Altitude | | Nível de Voo | Altitude | | Nível de Voo | Altitude | |
| | Metro | FT | | Metro | FT | | Metro | FT | | Metro | FT |
| -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(a) | 4 100 | 13 500 | 140 | 4 250 | 14 000 | 145(a) | 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(b) | 5 650 | 18 500 |
| 190 | 5 800 | 19 000 | 195(b) | 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. | | | |

(a) Nível de voo visual máximo utilizável na FIR Curitiba

(b) Nível de voo visual máximo utilizável na FIR LA PAZ

APENDICE 2

TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS.

Data de Efetivação: 30 DE JANEIRO DE 2020

| TIPO DE MENSAGEM | CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE É APLICÁVEL | TEMPO LIMITADO DE TRANSMISSAO | MEIOS DE USO |
|------------------|-----------------------------------|--|--|
| FPL | TODOS OS VOOS | IMEDIATAMENTE APÓS SER APRESENTADO | AFTN. Meio alternado: FAX |
| DLA | SEGUN SEJA NECESSARIO | IMEDIATAMENTE APÓS SER APRESENTADO | AFTN Meio alternado: FAX |
| EST | TODOS OS VOOS | VINTE (20) MINUTOS ANTES DA HORA ESTIMADA AO PONTO DE TRANSFER ÊNCIA- (QUANDO O TEMPO DE VOO LO PERMITE) | CIRCUITO ORAL ATS Meio alternado: FAX/AFTN |
| CHG | SEGUN SEJA NECESSARIO | ASSIM QUE POSSÍVEL, APÓS AS CIRCUNSTÂNCIAS SÃO PRODUZIDAS | CIRCUITO ORAL ATS Meio alternado: FAX/AFTN |
| CDN | SEGUN SEJA NECESSARIO | ASSIM QUE POSSÍVEL, APÓS AS CIRCUNSTÂNCIAS SÃO PRODUZIDAS | CIRCUITO ORAL ATS Meio alternado: FAX/AFTN |
| ALR | SEGUN SEJA NECESSARIO | ASSIM QUE POSSÍVEL, APÓS AS CIRCUNSTÂNCIAS SÃO PRODUZIDAS | CIRCUITO ORAL ATS Meio alternado: FAX/AFTN |
| DEP | SEGÚN SEJA NECESSARIO | <i>O MAIS BREVE POSSÍVEL</i> | <i>AFTN</i> Meio alternado: FAX |

APÊNDICE 3A

MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL OU PARCIAL NA FIR CURITIBA

1. FIR AFETADAS

1.1. CURITIBA e LA PAZ

2. GENERALIDADES

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

2.2. O órgão nacional de contingência ATM, designado pela Administração do Brasil (Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA), para ativar, gerenciar, monitorar e coordenar as ações que resultem na aplicação do Plano de Contingência é:

Denominação: Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA).

Contato: Célula de Decisão e Coordenação DCC Gerente Nacional

Telefones: (+55 21) 21 2101-6449; (+55 21) 21 2101-6409;

REDDIG: 3058

Fax: (+55 21) 21 2101-6504

Correio Eletrônico: gnac@cgna.gov.br

Meios de contato com o ACC Curitiba:

Telefones: (+55 41) 3356 3475; (+55 41) 3251 5308

REDDIG: 3051; 3052; 3060.

AFTN: SBCWZQZX.

2.3. No caso de falha das comunicações ar/terra, os serviços de tráfego aéreo se apoiarão nas frequências VHF e HF disponíveis, respectivamente, em cada ACC ou APP que tenha recebido a atribuição da prestação dos ATS em uma determinada porção do espaço aéreo, constantes nas publicações em vigor ou em qualquer outra designada pelo Órgão Central – CGNA.

2.4. Os procedimentos operacionais definidos para a FIR Curitiba, no caso de contingência, serão ativados pelo CGNA, por meio de uma publicação em NOTAM específico.

ANEXO A AO APÊNDICE 4A

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE BRASIL E BOLÍVIA

PROCEDIMENTOS DE CONTIGÊNCIA ENTRE OS ACC CURITIBA E LA PAZ

| CONTIGÊNCIA PARCIAL NA FIR CURITIBA | | | | | |
|---|------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|--|--|
| REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS NO CASO DE CONTIGÊNCIA NA FIR CURITIBA | | | | | |
| ORIGEM | DESTINO | ROTA/TRECHO | TRANSFERÊNCIA /AUTO-TRANSFERÊNCIA | | |
| | | | FIXO | FL DE VOO | |
| FIR LA PAZ | TMA CAMPO GRANDE | VOR CUB UW62 | VOR CUB | Os níveis de voo serão designados mediante coordenação entre o ACC Curitiba e o CGNA | |
| | | NDB CUB A304 | VOR CUB | | |
| TMA CAMPO GRANDE | FIR LA PAZ | UW62 VOR CUB | VOR CUB | | |
| | | A304 NDB CUB | VOR CUB | | |
| FIR LA PAZ | TMA SÃO PAULO | VOR CUB UW62 VOR CGR UZ22 | VOR CUB | | |
| | | NDB CUB A304 | VOR CUB | | |
| TMA SÃO PAULO | FIR LA PAZ | UM415 SIDAK | SIDAK | | |
| | | A304 NDB CUB | VOR CUB | | |
| CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR CURITIBA | | | | | |
| ORIGEM | DESTINO | ROTA/TRECHO | TRANSFERÊNCIA /AUTO-TRANSFERÊNCIA | | |
| | | | FIXO | FL DE VOO | |
| FIR BRASÍLIA | FIR LA PAZ | MUBET UZ21 SCB UM415 SIDAK FL260 | SIDAK | Fl260 | |
| FIR LA PAZ | FIR BRASÍLIA | SIDAK UZ22 ESIGI FL270 | SIDAK | Fl260 | |

APÊNDICE 3B**PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA FIR LA PAZ
FIR'S AFETADAS CURITIBA/LA PAZ****DATA DE EFETIVAÇÃO:** 24 de julho de 2014**1 OBJETIVO**

1.1 O plano de contingência ATS visa facilitar e manter o movimento seguro e ordenado da aviação civil no espaço aéreo da FIR La Paz, no caso de interrupção dos Serviços de Tráfego Aéreo e do correspondente serviço de apoio, de forma parcial ou total de curta ou longa duração de tal maneira que sobre estas circunstâncias continuem disponíveis as rotas aéreas principais que fazem parte da rede de rotas regionais e nacionais, que permitem que os operadores de aeronaves voem através do espaço aéreo da FIR La Paz.

2 PONTO DE CONTATO

2.1 A base de operações do Comitê Executivo se encontra domiciliada em:

Calle Reyes Ortiz Esq. Federico Suazo Nº 74 12vo Piso

La Paz – Bolívia

AFTN: SLLPYVYA

Telefones: 591-2-2319686 - 591-2-2317090

Fax: 591-2-2311302 - 591-2-2124042

REDDIG: 5-5153 - 5-5129

2.2 O Centro de Controle de Área La Paz (ACC-La Paz)

Aeroporto Internacional El Alto

La Paz-Bolivia

AFTN: SLLPYGYE

SLLPZRZX

Telefones: 591-2-2810203 - 591-2-2114145

Fax: 591-2-2810203

REDDIG: 5-8218 - 5-8120

3 ATIVAÇÃO DO PLANO DE CONTINGÊNCIA

3.1 O Comitê Executivo instruirá a publicação do respectivo NOTAM, de acordo com as seguintes situações:

- a) Se a situação for previsível, será emitido o NOTAM correspondente com pelo menos 24 horas de antecedência.
- b) Em situações não previsíveis será emitido o NOTAM correspondente logo que possível.

4 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS NO CASO DE UMA DIMINUIÇÃO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

4.1 Os voos internacionais, regionais de menos de três horas e os voos domésticos devem ser planejados, levando-se em conta que o FL290 ou superior (RVSM espaço aéreo) estará

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, bem como uma mensagem de estimado (EST) à primeira FIR situada após a FIR em contingência.
- 3.2. Autorizar o ingresso de uma aeronave na FIR em contingência, de acordo com o previsto no Anexo A, empregando uma separação longitudinal mínima de 15 minutos no mesmo fixo, independentemente do nível de voo. Dependendo da diferença de velocidade, do tempo de voo no segmento em contingência e do nível de degradação dos serviços, os respectivos Supervisores poderão de mútuo acordo aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 minutos, sem prejuízo das separações regulamentares.
- 3.3. Aguardar as orientações do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) para a aplicação dos ajustes nas medidas de contingência correspondentes, até o momento em que o sistema tenha voltado à normalidade.
- 3.4. Coordenar com os órgãos ATS da FIR em contingência, de acordo com as orientações do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), por meio dos circuitos de coordenação ATS ou outros disponíveis, com pelo menos 30 minutos de antecedência da hora estimada sobre os pontos de entrada na 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 sobrevoe a FIR em contingência.
- 3.6. Observar que as aeronaves deverão estar niveladas, de acordo com o previsto no Anexo A, pelo menos 10 minutos anteriores à entrada na FIR em contingência.
- 3.7. Instruir as aeronaves no sentido de tentar estabelecer comunicação com os Órgãos ATS adjacentes com pelo menos 5 minutos antes da hora prevista para a entrada na FIR subsequente.
- 3.8. Observar que, em caso de uma interrupção total ou parcial na prestação dos serviços de tráfego aéreo, suspender-se-á o ingresso na FIR em contingência até que seja avaliada a situação e implementado o Plano de Contingência pelo Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea - Órgão Central.
- 3.9. Observar que, durante a ativação do Plano de Contingência, não serão permitidos voos de aeronaves não aprovadas RVSM, sem exceções.

4. DISPOSIÇÕES APLICADAS ÀS AERONAVES

- 4.1. Somente serão permitidos voos de aeronaves que seguem as regras de voo IFR que estejam realizando transporte aéreo regular, nacional ou internacional, voos de busca e salvamento, aeronaves de Estado e voos humanitários. Outros tipos de voo deverão fazer prévia coordenação e obter autorização do CGNA.
- 4.2. Observar que, durante a ativação deste Plano, somente as aeronaves aprovadas RVSM poderão voar entre os FL290 e FL410.
- 4.3. Em caso de uma interrupção parcial, manter escuta permanente na frequência VHF ou HF correspondente ao setor que sobrevoa ou outra designada, além das frequências de Procedimentos de Radiodifusão de Informação de Voo ar/ar (123.45 MHz), e reportar qualquer manobra de subida ou descida que as circunstâncias 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 anticollisão continuamente acesas enquanto em operação na FIR em contingência
- 4.5. Selecionar o código 2000, caso não tenha sido alocado anteriormente outro código SSR.
- 4.6. Possuir obrigatoriamente o TCAS.
- 4.7. Realize a coordenação necessária com a outra aeronave, usando as frequências ATC correspondentes e a frequência (123,45 MHz).

5. PUBLICAÇÃO DE NOTAM

- 5.1. As Disposições aplicáveis aos Órgãos ATS e às aeronaves que decolam, pousam ou sobrevoam as 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 do NOTAM específico, se possível com 48 horas de antecedência antes da sua ativação.

6. PROCEDIMENTOS DE AUTOTRANSFERÊNCIA

- 6.1. Quando os órgãos ATS não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha do Serviço Fixo de Comunicações, os seguintes procedimentos de auto transferência deverão ser aplicados:
 - 6.1.1. Os órgãos ATS deverão:
 - a) Informar ao piloto a indisponibilidade do Serviço Fixo com o órgão ATS adjacente; e
 - b) Disponibilizar as informações e instruções necessárias para que o piloto estabeleça contato com o órgão adjacente.

6.1.2. O piloto em comando deverá:

- a) Tentar estabelecer contato com o órgão adjacente com pelo menos 5 (cinco) minutos de antecedência do ETO sobre o fixo de transferência;
- b) Informar ao órgão ATS que está realizando uma auto transferência; e
- c) Transmitir as seguintes informações: identificação da aeronave, procedência, destino, rota, nível de voo, código transponder, estado de aprovação RVSM e estimado para o fixo de auto transferência.

7. LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

- 7.1. Quando os órgãos ATS adjacentes e os órgãos em contingência 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 auto transferência realizada pelo piloto.

PRODEDIMENTOS DE CONTINGENCIA ENTRE OS ACC CURITIBA E LA PAZ

CONTINGENCIA PARCIAL NA FIR CURITIBA

| REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS EM CASO DE CONTINGÊNCIA NA FIR CURITIBA | | | | |
|--|---------------------|--------------------|--------------------------------------|-------------------------|
| CONTINGENCIA PARCIAL NA FIR CURITIBA | | | | |
| ORIGEN | DESTINO | ROTA / SEGMENTO | TRANSFERENCIA / AUTOTRANSFERENCIA | |
| | | | PUNTO | FL DE VUELO |
| FIR LA PAZ | TMA CAMPO GRANDE | CUB UZ542 UW62 | CUB | A ser designado por ATC |
| TMA CAMPO GRANDE | FIR LA PAZ | UW62 UZ542 CUB | CUB | A ser designado por ATC |

| | | | | |
|---------------|---------------|------------------------------------|-------|-------------------------|
| FIR LA PAZ | TMA SÃO PAULO | CU UZ42 GRD UZ22 ASEPO UM411 | CUB | A ser designado por ATC |
| TMA SÃO PAULO | FIR LA PAZ | UM 415 SIDAK | SIDAK | A ser designado por ATC |

CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR CURITIBA

| CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR CURITIBA | | | | |
|------------------------------------|------------|----------------------------------|--------------------------------------|---|
| ORIGEN | DESTINO | ROTA / SEGMENTO | TRANSFERENCIA / AUTOTRANSFERENCIA | |
| | | | PUNTO | FL DE VUELO |
| FIR BRASIL | FIR LA PAZ | MUBET UZ10 SCB UM415 SIDAK | CUB | FL260; FL280; FL380; ou FL400 |
| FIR LA PAZ | FIR BRASIL | CUB UZ42 GRD UZ22 ESIGI | CUB | FL250; FL290; FL330 FL370; ou FL410 |

APÊNDICE 3B

PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA NA FIR LA PAZ

1. OBJETIVO

- 1.1. O plano de contingência ATS visa facilitar e manter o movimento seguro e ordenado da aviação civil no espaço aéreo da FIR La Paz, no caso de interrupção dos serviços de tráfego aéreo e do correspondente serviço de apoio, de forma total ou parcial, temporária ou prolongada, de tal maneira que sob essas circunstâncias continuem disponíveis as rotas aéreas principais que fazem parte da rede de rotas regional e nacional, que permitem que os operadores de aeronaves voem através do espaço aéreo da FIR La Paz.

2. PONTO DE CONTATO

- 2.1. A base de operações do Comitê Executivo se encontra domiciliada em:

Calle Reyes Ortiz Esq. Federico Suazo nº 74 12vo Piso La Paz – Bolivia

AFTN: SLLPYVYA

Telefones: (591) 2-2319686 - (591) 2-2317090

Fax: (591) 2-2311302 - (591) 2-2124042

REDDIG: 5-5153 5-5129

- 2.2. O Centro de Controle de Área La Paz (ACC La Paz):

Aeroporto Internacional El Alto La Paz-Bolívia

AFTN: SLLPYGYE

SLLPZRZX

Telefones: (591) 2-2810203

(591) 2-2114145

Fax: (591) 2-2810203

3. IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE CONTINGÊNCIA

- 3.1. O Comitê Executivo instruirá a publicação do NOTAM respectivo, de acordo com as seguintes situações:

- a) Se a situação for previsível, será emitido o NOTAM apropriado com pelo menos 24 horas de antecedência;
- b) Em situações não previsíveis, será emitido o NOTAM apropriado logo que possível.

4. DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS NO CASO DE UMA DIMINUIÇÃO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

4.1. Os voos internacionais e regionais de menos de três horas e os voos domésticos devem ser planejados, tendo em conta que os FL290 ou superior (espaço aéreo RVSM) estarão disponíveis, exceto as rotas que não têm nenhum conflito com as rotas de contingência estabelecidas no Plano de Contingência da FIR La Paz.

4.2. A fim de evitar conflitos e congestionamento do tráfego aéreo, serão estabelecidos procedimentos para o gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, de tal forma que, dentro do possível, não afetem as operações do transporte aéreo regular.

5. CLASSIFICAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

5.1. Se durante o período de contingência os serviços ATS sofrerem alguma degradação, o Comitê Executivo irá avaliar se a classificação do espaço aéreo permanecerá inalterada ou considera a reclassificação do espaço aéreo de acordo com os serviços disponíveis que podem ser fornecidos.

6. ROTAS ATS E ESPAÇO AÉREO

6.1. Durante o período de contingência total, os voos internacionais utilizarão a rede de rotas ATS de contingência para a FIR La Paz planejada com base nos principais fluxos de tráfego aéreo e que são detalhados abaixo:

REDE DE ROTAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR LA PAZ

| ROTA ATS atual | ENCAMINHAMENTO DA CONTINGÊNCIA |
|---|---|
| Rotas Internacionais a serem utilizadas | (Unidade ATS) provê ATC nos seguintes segmentos |
| UM-415 | CR1: SIDAK/UM-415/DOBN |

NOTA: CR significa Rota de Contingência

6.2. Durante o período de contingência parcial, as rotas ATS estarão disponíveis para voos domésticos e internacionais, dentro da FIR La Paz, de acordo com a seguinte tabela:

REDE DE ROTAS DE CONTINGÊNCIA COM A FIR CURITIBA

| ROTA | POSIÇÃO | FL DE INGRESSO | FL DE SAÍDA |
|--------|---------|----------------|-------------|
| UL-415 | SIDAK | 300 | 330 |

7. PRIORIDADES DOS DIFERENTES TIPOS DE VOO

- 7.1. Dar-se-á prioridade às operações aéreas internacionais e operações especiais que envolvem os seguintes tipos de voo:
- a) Aeronaves em emergência ou que operem com uma redução significativa na sua eficiência;
 - b) Aeronaves de Estado;
 - c) Voos de evacuação e auxílio; e
 - d) Voos de busca e salvamento.

8. PROCEDIMENTOS APLICÁVEIS AOS ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS

- 8.1. Os órgãos ATS dentro da FIR La Paz e Curitiba devem cumprir com os seguintes procedimentos, conforme o caso:
- a) Transmitir as mensagens de plano de voo para os ACC adjacentes, por meio da rede AFTN, de acordo com os procedimentos estabelecidos;
 - b) Aplicar a separação mínima de 15 (quinze) minutos entre aeronaves com cada uma das FIR Curitiba e La Paz;
 - c) Comunicar, através dos circuitos de coordenação de ATS, com pelo menos 20 minutos de antecedência, a hora estimada de sobrevoo dos pontos de entrada/saída da FIR La Paz;

9. FREQUÊNCIAS DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO SISTEMA DE COMUNICAÇÕES ORAIS ATS NA FIR LA PAZ

- 9.1. Diante de uma falha de comunicações orais ATS, os serviços se apoiarão nas frequências de VHF dos órgãos dos serviços de tráfego aéreo.

Utilização de frequências:

- Frequência 128.2 MHz (La Paz Controle)
- Frequência 123.9 MHz (La Paz Terminal)
- Frequência 123.7 MHz (Santa Cruz Terminal)

- Frequência 121.5 MHz (De Emergência)

10. PROCEDIMENTOS COMPLEMENTARES EM CASO DE SUSPENSÃO DA SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM) NA FIR PAZ

10.1. INTRODUÇÃO

- 10.1.1 Uma das contingências em voo que afeta uma ou mais aeronaves dentro do espaço aéreo RVSM da FIR La Paz está relacionada a circunstâncias imprevistas que afetam diretamente a capacidade de uma ou mais aeronaves para operar de acordo com os requisitos de performance de navegação vertical do espaço aéreo RVSM.

10.2. PROCEDIMENTOS GERAIS

- 10.2.1 Uma contingência RVSM não implica, necessariamente, apenas a suspensão total do RVSM e sim os motivos que a originaram.
- 10.2.2 Os seguintes procedimentos gerais se aplicam a todas as aeronaves que operam no espaço aéreo RVSM da FIR La Paz.
- 10.2.3 Se uma aeronave não puder continuar o voo em conformidade com a autorização recebida do ATC, ou se uma aeronave não puder manter a precisão da performance de navegação especificada para o espaço aéreo.

Procedimentos para o ATC:

- a) O ATC assegurará a implementação de uma separação de 600 m (2000 pés) entre as aeronaves envolvidas nas áreas afetadas, enquanto dure a contingência;
- b) O piloto da aeronave em questão obterá, antes de iniciar qualquer medida, uma autorização revisada, sempre que seja possível; e
- c) As medidas subsequentes do ATC para a aeronave se baseiam na intenção do piloto e na situação geral do tráfego.

Procedimentos para aeronaves:

- a) Se não for possível obter uma autorização, o piloto deverá, se possível, desviar-se do sistema de rotas da trajetória organizada;
- b) Ascender acima ou descer abaixo do espaço aéreo RVSM, em caso de não ser capaz de manter o nível de voo autorizado ou não ser possível manter a separação lateral ou longitudinal, vertical convencional;
- c) Estabelecer comunicações na frequência em uso 128,2 MHz, 123,9 MHz, 123,7 MHz, 10024 KHz, 6649 KHz;
- d) Nas frequências de emergência 121.5 MHz e 123,45 MHz, alertar as aeronaves a intervalos adequados, na língua inglesa, com as seguintes informações:

- Indicativo de chamada da aeronave;
 - Posição da Aeronave;
 - Níveis de voo que se deseja e aqueles que são cruzados;
 - Hora em que começa a subida ou descida;
 - Hora em que alcançou o nível de voo;
 - Código SSR acionado; e
 - Intenções.
- e) Observar se há tráfego que possa entrar em conflito, tanto por meios visuais como por referência a ACAS (TCAS);
- f) Acender todas as luzes de identificação e anticolisão;
- g) Manter ativado, de forma contínua, o transponder SSR; e
- h) Iniciar as ações necessárias para garantir a segurança da aeronave.
- 10.2.4 O ATC tomará todas as medidas necessárias para coordenar com todas as FIR afetadas dentro de sua área de influência os detalhes e dados essenciais da contingência, bem como a natureza de sua origem, o setor afetado, as aeronaves envolvidas e o tempo de duração, se conhecido.
- 10.2.5 O ATC informará às FIR afetadas em sua área de influência o momento em que será reaberto o serviço normal e o modo como os tráfegos afetados são conduzidos.

1 DISPOSIÇÕES FINAIS

11 Os casos não previstos nesta Circular serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.

12 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.